

Chirac sotto shock per i tagli di Schweitzer

PARIGI. Il presidente della Renault Louis Schweitzer è stato convocato nella serata di ieri dal primo ministro Alain Juppé. A conclusione dell'incontro si è appreso che Renault s'è impegnata a rispettare la legislazione belga ed europea in materia di licenziamenti collettivi e si dice pronta a discutere con i sindacati le misure di accompagnamento al piano di ristrutturazione che interessa la fabbrica belga di Vilvoorde (compresa una sua possibile riconversione) e altri tremila posti di lavoro in Francia. A Louis Schweitzer inoltre Juppé (lo Stato francese ha conservato il 48 per cento del capitale azionario dopo la privatizzazione) ha espresso la disapprovazione del governo per il metodo brutale adottato nell'annuncio della chiusura di Vilvoorde. Anche Jacques Chirac si è espresso ieri nel corso del consiglio dei ministri, dichiarandosi «chocato» dalla decisione di Schweitzer. In verità - come ha ammesso ieri lo stesso ministro dell'Industria Franck Borotra - il governo francese era perfettamente al corrente del piano della Renault fin dalla metà dello scorso gennaio. Borotra sostiene di non aver avuto sentore del metodo che sarebbe stato impiegato, ed è quello che il governo sostanzialmente rimprovera a Louis Schweitzer. Ma nessuno, né alla Renault né nei ranghi dell'esecutivo, aveva previsto la crisi seguita all'annuncio della chiusura di Vilvoorde: gelo franco-belga, censura della commissione europea, malcontento crescente nelle fabbriche francesi. Resta da capire perché Renault si è infilata a testa bassa in un tale ginepraio. Louis Schweitzer non è certo un novellino. Ha gestito la chiusura del sito storico di Boulogne-Billancourt, la privatizzazione della «gloriosa» fabbrica che De Gaulle aveva nazionalizzato dopo la guerra, una ristrutturazione che dall'84 ha portato gli effettivi da 99mila a 58mila. Tutto ciò senza traumi sociali.

Gianni Marsilli

Santer: «Un grave colpo allo spirito di fiducia europea». Ma contro Schweitzer non si può fare nulla

Alberto II con gli operai Renault «L'Ue blocchi i licenziamenti»

Il re del Belgio si è presentato nella sede della Commissione per sottolineare il grave problema apertosi a Vilvoorde dopo la decisione della casa francese di mandare a casa tremila persone. Cancellato dallo Stato l'acquisto di 150 Mégane.

DAL CORRISPONDENTE

BRUXELLES. Il Re e la Renault. Potrebbe cominciare così la fiaba ma fiaba non è. Il Re è Alberto II, sovrano del Belgio, il quale non ha gradito affatto lo scacco portogli dalla casa francese che ha messo alla porta i 3.137 operai belgi della fabbrica di Vilvoorde, alle porte di Bruxelles. Il re è uscito da Palazzo e ieri alle 11 s'è presentato alla Commissione europea, in avenue d'Auderghem, per una visita ufficiale da tempo programmata. Dopo i convenevoli, il suo primo pensiero è stato per gli operai licenziati senza tanti convenevoli. Lunedì scorso gli operai hanno sfilato davanti allo stesso edificio gridando: «Questo è l'inizio dell'Europa sociale». Il re è entrato dentro quest'edificio per «domandare all'Europa» se può far qualcosa. Il premier del governo belga, Jean-Luc Dehaene, uomo capace di grandi scatti d'ira, aveva già preso carta e penna per scrivere parole di fuoco al suo collega francese, Alain Juppé, e per chiedere sostegno e solidarietà a Jacques Santer, presidente della Commissione. Il vescovo di Vilvoorde, è rimasto inorridito dalla potenza del principio «del profitto e della competitività», i sindacati di Liegi e di Namur hanno invitato a boicottare la vendita delle vetture

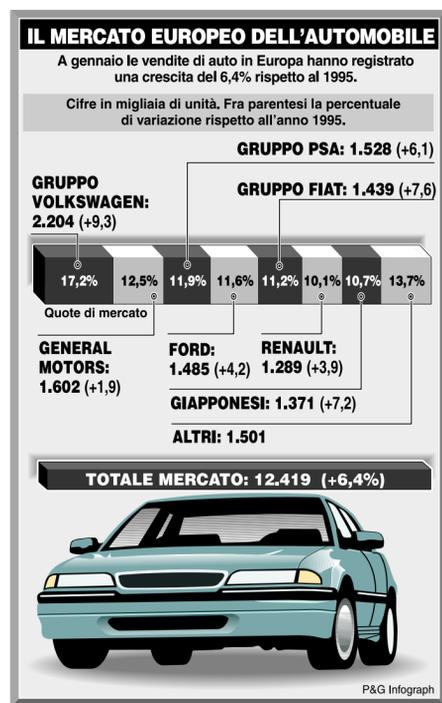
francesi e gli addetti dell'Automobil club belga hanno circolato ieri con un nastro nero in segno di protesta. Santer, davanti a Sua Maestà, ha risposto con il tono che tutti aspettavano. E sono piovute parole di fuoco contro Renault. «La chiusura della fabbrica ha assestato un grave colpo allo spirito di fiducia europea», ha detto Santer ad Alberto II sperando che il messaggio entri nelle cancellerie degli euroscettici e di quanti lavorano, sotto traccia o alla luce del sole, per fare dell'Unione europea soltanto un'area di libero scambio dove non abbiano più ragion d'essere i modelli di solidarietà sociale e dove agiscano le regole del liberismo più incontrollato. Il presidente della Commissione ha, naturalmente, ammesso che le istituzioni comunitarie ben poco o nulla possono sulle decisioni di un'impresa. «La Commissione non può avanzare alcun ricorso individuale contro un'azienda», ha detto. Tuttavia, Santer ha denunciato il mancato rispetto, da parte di Renault, «dello spirito delle direttive europee» (risalenti agli anni 1992 e 1994) sui licenziamenti collettivi, provvedimento teso a «minimizzare» le conseguenze della perdita del posto di lavoro, e sulla creazione dei «comitati d'impresa» che devono essere consultati

in caso di mutamenti che riguardano aziende e loro succursali all'interno della comunità. Ieri sera s'è appreso che il presidente della Renault, Louis Schweitzer, è pronto a presentare oggi stesso un piano di riconversione dello stabilimento belga. Si vedrà ma, con il passare dei giorni è diventata più concreta la percezione che la vicenda della Renault è un caso simbolo che svela tutti gli ostacoli messi alla costruzione europea. Santer ha dovuto ricordare che il «dramma sociale» ha messo in luce il rischio che l'Europa venga vista soltanto come «un progetto economico» e nulla più. Le imprese sono state avvertite: «Voi godetevi dei benefici del mercato unico europeo e rivendicate che esso sia sempre di più operante. Ma c'è una contropartita: per difendere il nostro modello sociale è necessario che gli operatori contribuiscano alla fiducia rispettando la coerenza essenziale tra le decisioni economiche ed il ruolo sociale delle imprese». Nel frattempo, in attesa di ripensamenti, il ministro dell'interior belga, Johan Vande Lanotte, ha cancellato l'acquisto di 150 Renault Mégane: «Lo Stato - ha detto - ha delle responsabilità nei confronti degli operai».

Sergio Sergi

Mercato auto Volkswagen punta al 25%

PARIGI. La Volkswagen punta ad una quota del 25% del mercato europeo dell'auto entro il 2002, dal 17,2% del 1996. Lo ha dichiarato il presidente della casa automobilistica tedesca, Ferdinand Piech, in una intervista a *Le Monde*. Il margine lordo di utile della Vw rappresenterà il 6,5% delle vendite entro il 2000, mentre le vendite unitarie in tutto il mondo raggiungeranno i 5 milioni di veicoli alla fine del secolo, dai 4 milioni dello scorso anno. Piech ha anche detto che la casa automobilistica vuole ridurre il numero delle ore lavorate dai dipendenti di età superiore ai 50 anni e dare lavoro part time ai giovani: «Chi ha più di 50 anni può lavorare 10 ore di meno alla settimana, con una corrispettiva riduzione salariale, mentre i giovani possono cominciare a lavorare 20 ore alla settimana». La Volkswagen sta pensando di retribuire il lavoro straordinario con certificati indicizzati che potranno essere convertiti in denaro o in azioni quando il lavoratore lascerà l'azienda o andrà in pensione.



Prelievo aumentato dell'8,47% nel '96

Produttori auto «Il nostro settore tartassato dal fisco»

GINEVRA. Gli incentivi varati dal governo italiano per l'acquisto di auto nuove fanno aprire il '97 con una migliore prospettiva per il mercato dell'auto anche se gli acquisti restano ancora condizionati da alcune situazioni sfavorevoli, come il fisco che nel '96 ha aumentato dell'8,47% il prelievo sull'auto che, nel complesso, contribuisce per il 18,9% del totale delle entrate tributarie (per il 21,9% se si considera anche l'Irpef sugli stipendi dei lavoratori).

La stima è stata fatta dall'Anfia, l'associazione dei produttori italiani di autovetture, che ha diffuso a Ginevra gli ultimi calcoli aggiornati al 1996. Il settore automobilistico nel '96 ha contribuito al fisco con 113.750 miliardi di lire, circa diecimila miliardi in più rispetto ai 104.870 miliardi del '95. Ma, se si esclude l'Irpef sugli stipendi dei lavoratori del settore, il prelievo fiscale vero e proprio dell'auto rimane comunque a quota 98.150 miliardi (90.500 nel '95) pari al 18,9% delle entrate tributarie totali. A pesare di più sono i tributi sui carburanti che

hanno dato un gettito di 52.500 miliardi (+5,63% rispetto al '95). A crescere maggiormente sono però stati gli incassi dovuti al bollo delle patenti e ai diritti della motorizzazione (+33,3%) seguiti a ruota dai diritti di registrazione degli autoveicoli (18,7%) e dall'iva sull'acquisto e sulla riparazione di autovetture (13,9%).

Ecco la tabella elaborata dall'Anfia sul «contributo dell'auto all'erario». Tributo stima '96 Var% '96/'95. Imposte su carburanti 52.500, 5,6; Imposte su lubrificanti 1.500, 7,1; Iva su acquisto e riparazione vetture 20.500, 13,9; Iva su ricambi e accessori 2.700, 12,5; Iva su autovetture 1.200, 9,1; Iva su pedaggio autostrade 1.200, 9,1; Imposta erariale trascrizione 2.200, 4,8; Bollo auto 7.600, 2,7; Bollo patenti, diritti motorizzazioni 4.000, 33,3; Diritti di registrazione autoveicoli 950, 18,7; Imposte su Rc auto e assicurazioni 2.900, 7,4; Imposte su salari del settore 15.600, 8,5; Entrate tributarie totali 520.464 miliardi, 8,2%.

Paolo Soldini

Ci sono state 2.750 assemblee. Su 261mila lavoratori coinvolti nella regione hanno votato solo in 107mila

Metalmeccanici lombardi, passa l'accordo

Ma i sì sono solo il 51,6%. Discussione in Fiom. Il segretario Claudio Sabattini: «Se avessimo perso noi dirigenti ci saremmo dimessi».

Tram e bus Possibili scioperi

Contratto subito o sarà un'ondata di scioperi. È la decisione presa ieri dall'assemblea nazionale dei lavoratori autoferrotranvieri della Cgil. Il contratto è scaduto ormai da 14 mesi per i 125 mila lavoratori delle aziende di trasporto locale. Si attende per stasera una convocazione da Palazzo Chigi. Ma se non ci saranno risposte, gli Stati maggiori sindacali, già convocati per domenica, potrebbero decidere la rottura delle trattative.

MILANO. Poco meno di 100mila voti validi, "sì" al 51,6 per cento, "no" al 48,4. I metalmeccanici lombardi hanno approvato, come i loro colleghi del resto d'Italia, l'accordo raggiunto all'inizio di febbraio, con la mediazione del governo, tra Cgil Cisl Uil e Confindustria per il rinnovo del contratto nazionale di lavoro. E ieri, a Sesto San Giovanni, presente il segretario generale Claudio Sabattini, il risultato è stato oggetto dell'esame del direttivo regionale della Fiom. Un esamiaspro.

I dati, del resto, nella loro eterogeneità sono lì da vedere. Quella prevalenza risicata di favorevoli all'intesa è frutto, insieme, di una bassa partecipazione al voto - se le assemblee sono state 2.750 e i lavoratori coinvolti 261mila, i votanti hanno superato di poco quota 107mila - e di un responso assai vario. Perché, se nelle grandi fabbriche - come dice il segretario regionale, Tino Magni - la partecipazione è soltanto del 27% e si è registrata una maggioranza di "no", nelle province l'andamento è stato contraddi-

torio. Dall'84,8% dei contrari di Brescia all'80,7% dei favorevoli di Varese. Con i "no" che prevalgono anche a Cremona e Mantova (rispettivamente con il 71,7 e il 68,6%) e i "sì" che vincono in tutti gli altri comprensori. Da Milano (63,2%) a Pavia (78,3) passando per la Brianza (62,2), Como (72,7), Bergamo (64,5), Legnano (58,9) e Lecco (58,8).

«Segno evidente - spiega ancora Magni - che tra aspettative, impegno profuso nella lotta e risultati lo scarto c'è». Ma segno, anche, che nelle fabbriche c'è un problema di regole, cioè di rapporto col sindacato. «Non è più rinviabile il problema di ristabilire nuove norme vincolanti, valide per tutte le organizzazioni sindacali». Anche se, ed è un fatto per il sindacato positivo, le assemblee di queste settimane, pur spesso non facili, hanno consentito di mantenere un legame stretto tra organizzazioni e lavoratori.

Ma proprio quello «scarto» indicato da Magni, nella Fiom lombarda sta provocando tensioni. «Il sindacato

di categoria - accusa il bresciano Osvaldo Squassina - ha dato visibilità alle lotte, ma l'accordo l'hanno fatto Cgil, Cisl e Uil. E questo costituisce un problema». Una controprova? La bassa partecipazione al voto. «Significa che i lavoratori ritengono di essere usati dal sindacato solo come massa di manovra». Cioè quando c'è da scioperare.

Un giudizio che cozza con quello espresso dal leader della Fiom. «Era dall'86 - dice - che non si faceva una valutazione su un contratto nazionale. E la mia è una valutazione positiva, che tiene conto non solo di un livello di capacità di intervento e d'iniziativa di lotta molto forte, ma anche del fatto che sono stati messi in rilievo i problemi oggi al centro della discussione nazionale».

Certo, anche per Sabattini un problema di democrazia c'è, eccome. «Non possiamo più intraprendere - sottolinea - vicende contrattuali di questa importanza senza decidere un metodo democratico che permetta ai lavoratori di dire conclusivamente la

loro opinione. È necessaria una legislazione precisa, che detti regole e modelli esigibili». Ma una cosa non va dimenticata. Il contratto «non l'hanno fatto le confederazioni ma i lavoratori». E richiama tutti a non sottovalutare la consultazione né a smorzare i toni: «L'esito va valutato con precisione». E nella sua globalità, «perché il voto di un lavoratore al nord vale quanto il voto di un lavoratore al sud». E perché una consultazione dà sempre risultati e indicazioni. «Non è vero che sarebbe stata la stessa cosa se avesse dato un risultato negativo: in questo caso il gruppo dirigente della Fiom avrebbe dovuto dare le dimissioni».

Il giudizio finale spetta ora al comitato centrale, convocato per lunedì prossimo. E dovrà essere netto. «O il comitato centrale trova una sua unità di fondo sugli indirizzi fondamentali - puntualizza Sabattini - o io il segretario di una maggioranza non lo faccio».

Angelo Faccinotto

Astensione dalle 21 di oggi alle 6 di domani

Scioperano i capistazione Disagi per chi viaggia

ROMA. Uno sciopero dei capi stazione dell'UCS si svolgerà dalle ore 21 di stasera, giovedì 6 marzo alle ore 06.00 di domani. Lo rendono noto le Ferrovie dello Stato che, in un comunicato, precisano le corse garantite: treni a lunga percorrenza (Commissione di garanzia); treni già in viaggio all'inizio dell'agitazione; - alcuni treni espressi (ad eccezione delle relazioni Milano-Torino per Roma-Napoli-Reggio Calabria-Sicilia e viceversa) previsti in partenza dopo le ore 21 di oggi. Le FS sottolineano che potranno verificarsi ritardi, limitazioni di percorso e soppressioni anche prima dell'inizio dello sciopero, e sollecitano la massima attenzione nei passaggi a livello che potrebbero risultare non protetti.

I sindacati Filt Cgil, Fit Cisl, Uil, Uil, Fisas, Comu e Sma hanno, intanto, confermato per domani lo sciopero dei ferrovieri siciliani (dalle 9 alle 17) e dei lavoratori degli appalti Fs (per l'intera giornata). Nel

Pil: solo + 1,9%

Rallenta l'economia tedesca nel '96

DAL CORRISPONDENTE

BERLINO. Nell'ultimo trimestre del '96 la crescita economica in Germania è stata di 1,9 punti. Per rispettare le previsioni e le medie su cui avevano lavorato gli economisti e il governo, e sulle quali erano basate tutte le speranze di ripresa per quest'anno, avrebbe dovuto essere almeno il doppio. L'1,9%, infatti, è superiore a quella che è stata la media annuale del '96 (0,5%), ma è drammaticamente inferiore al dato che era stato registrato nel terzo trimestre: un +2,3% che aveva lasciato ben sperare in una congiuntura finalmente positiva.

Nell'autunno dell'anno scorso, insomma, è successo qualcosa che ha bloccato la ripresa dell'economia tedesca. Se non ne ha addirittura invertito il segno: secondo l'Istituto per la ricerca economica (DIW), uno dei famosi «cinque saggi», nel primo trimestre di quest'anno il Prodotto interno lordo della Germania potrebbe addirittura diminuire dello 0,25% e il segno meno davanti al dato della crescita significherebbe l'arrescione.

A rendere la situazione ancora più seria c'è l'evidente sbandamento del governo di fronte a una emergenza che era stata clamorosamente sottovalutata. E che in qualche modo continua ad esserlo: il ministro federale dell'Economia Günter Rexrodt (Fdp) ieri ha continuato allegramente a sostenere, contro il parere di tutti gli esperti che non è necessario rivedere al ribasso la previsione su una crescita del 2,5% per il '97.

Non si è nemmeno accorto, Rexrodt, che da un altro ministero federale, quello alle Finanze, stavano arrivando nel frattempo segnali ben più preoccupanti. La paura riguarda, manco a dirlo, la possibilità che la Germania si allontani definitivamente dai criteri di Maastricht. Ieri prendendo spunto dai dati dell'ufficio federale di statistica che sono stati discussi dal governo in una lunga seduta aperta dalla mazzata psicologica del «collasso», ambienti vicini al ministro Waigel hanno fatto di tutto per sottolineare come, se è vero che la Repubblica federale è abbondantemente fuori per quanto riguarda il parametro del deficit (3% sul Pil) e quello sull'indebitamento pubblico (60% sul Pil), è altrettanto vero che nei guai ci sono quasi tutti i partner.

Ormai comincia ad essere evidente che, poiché è quasi matematicamente certo che Bonn mancherà i parametri sia sul deficit che sul debito, se non si vuole che «l'Unione monetaria fallisca proprio per colpa della Germania» (è lo scenario evocato ieri dalla vicepresidente del gruppo socialdemocratico), è arrivato il momento di cominciare a discutere i termini di uno svincolamento dei tempi fissati a Maastricht. Ma è proprio quello che il capo del governo non può fare in questo momento.

Paolo Soldini

corso di una conferenza stampa è stato annunciato che si terranno manifestazioni in tutte le province.

A Palermo un corteo muoverà alle 9.30 dalla Stazione Centrale diretta verso la Presidenza della Regione. I rappresentanti sindacali intendono chiedere al Presidente Provenza l'apertura di un tavolo di trattative per la modernizzazione e il rilancio del sistema dei trasporti in Sicilia che passa anzitutto, sostengono, attraverso il varo del piano regionale dissetto.

Il problema del trasporto ferroviario in Sicilia è atavico. E quel che è peggio è che ci sono fondi bloccati. I sindacati, infatti, chiedono che vengano spesi i quattromila miliardi già stanziati per il completamento del raddoppio delle dorsali, per le linee metropolitane nelle grandi città e l'ammodernamento della rete ferroviaria. Sollecitano, inoltre, un progetto di rilancio che preveda il miglioramento dei servizi e l'aumento dell'occupazione.