

Ma con la «razionalizzazione» sono a rischio migliaia di posti, già oggi in programma i primi scioperi

Stop alla guerra dell'acciaio tedesco Krupp e Thyssen trovano l'accordo

Bloccata la scalata in Borsa avviata lunedì, l'intesa potrebbe concretizzarsi in una joint venture o in un semplice accordo sul mercato. Nasce comunque un colosso da 65mila miliardi di fatturato.

DAL CORRISPONDENTE

Molestie, l'Ue Sei mesi per sbloccare Convenzione

BRUXELLES. Sei settimane di tempo. Quasi un ultimatum quello dato ieri dalla Commissione europea alle parti sociali (le organizzazioni sindacali, degli imprenditori privati e pubblici in Europa) per giungere ad un accordo che dia via libera alla Convenzione collettiva per la lotta contro le molestie sessuali nei posti di lavoro. Aprendo la seconda fase della consultazione, avviata nel luglio dello scorso anno, il commissario per le Politiche sociali, l'Irlandese Padraig Flynn, ha sollecitato una risposta rapida lasciando intendere che l'esecutivo comunitario, in mancanza di repliche, potrebbe prendere l'iniziativa con una «direttiva» da sottoporre all'attenzione degli Stati membri. Le parti sociali, se risponderanno entro il mese di maggio, avranno poi nove mesi per giungere alla stipula della Convenzione che, secondo il protocollo sociale del Trattato di Maastricht, si tradurrà successivamente in legge comunitaria.

Il commissario Flynn ha ricordato che, secondo informazioni più recenti, l'incidenza delle molestie nei luoghi di lavoro riguarda almeno il 30% delle donne ed il 4% degli uomini. La Commissione ha criticato duramente i ritardi dei governi dell'Unione: allo stato attuale, soltanto il Belgio e l'Olanda hanno adottato delle politiche globali per la lotta contro le molestie. «È venuto il momento - ha annunciato Flynn - di individuare uno strumento efficace a livello comunitario». Ma, prima di passare alla proposta di una direttiva, l'esecutivo di Bruxelles ha preferito invitare le parti sociali a risolvere il problema in una contrattazione bilaterale. Gli imprenditori, sinora, hanno fatto orecchie da mercante.

Se.Ser.

BERLINO. La Grande Guerra dei Konzerne è finita prima ancora di cominciare davvero. La Krupp e la Thyssen, i due colossi tedeschi dell'acciaio, si sono messi d'accordo ieri per tentare la via di un'intesa amichevole.

La Krupp ha bloccato la scalata che aveva cominciato lunedì con massicci acquisti di azioni della rivale e i dirigenti dei due gruppi hanno fatto sapere che già oggi cominceranno a discutere i termini di un accordo che, nel quadro di un «soportabile piano di sviluppo per l'acciaio», consenta all'uno e all'altro di non pagare prezzi troppo alti alla concorrenza.

Soluzione «non ostile»

L'intesa potrebbe concretizzarsi in una joint venture oppure in un semplice accordo sul mercato. Comunque, sempre che i colloqui, che dovrebbero durare almeno una settimana, portino a una soluzione, non ci saranno tentativi di acquisizione tramite offerta pubblica d'acquisto, ovvero la «scalata ostile» (un inedito in Germania) che la Krupp ha tentato fino all'altro ieri sera.

L'armistizio è stato raggiunto grazie alla mediazione del capo

del governo regionale della Renania-Westfalia Johannes Rau (Spd). Un intervento politico che era stato giustificato dalle preoccupazioni per l'occupazione negli stabilimenti dei due gruppi che si trovano in tutte le principali città della Ruhr.

Gli osservatori, infatti, davano per scontato che il megagrupo da 65mila miliardi di fatturato che sarebbe nato dalla acquisizione della Thyssen, che adesso è la più forte azienda siderurgica della Germania, da parte della Krupp, che è la numero due, avrebbe messo in cantiere una «razionalizzazione» la quale sarebbe, a sua volta, costata migliaia di posti di lavoro.

Già nel '92, ricordavano preoccupati i consigli di fabbrica, l'acquisto della Hoesch da parte della Krupp fu seguito dal licenziamento di 20mila dipendenti.

Non è detto, però, che le soluzioni alle quali lavoreranno da oggi i massimi dirigenti dei due Konzerne - per la Krupp Gerhard Cromme, per la Thyssen Dieter H. Vogel - non si rivelino, alla fine, altrettanto disastrose per l'occupazione.

Sia la joint venture sia l'accordo sul mercato potrebbero basarsi su una differenziazione delle pro-

duzioni che porterebbe inevitabilmente alla chiusura degli stabilimenti «doppione».

Protesta operaia

Ciò spiega l'asprezza della protesta degli operai. La scorsa notte negli impianti a ciclo continuo della Thyssen è proseguito lo sciopero che era cominciato già martedì, quando si parlava ancora di «scalata ostile».

Ieri mattina, poi, davanti a diecimila lavoratori riuniti nella Rhein-Ruhr-Halle di Duisburg il presidente della Thyssen acciaio Ekkehard Schulz ha detto di essere convinto del fatto che «alla fine si troverà una soluzione che eviterà una acquisizione ostile».

Secondo il capo dei consigli di fabbrica del gruppo Dieter Kroll, la «scalata ostile» sarebbe, almeno per il momento, bloccata, ma le soluzioni prospettate richiederebbero comunque «sostanziose perdite di posti di lavoro». Particolarmente a rischio sarebbero i 5.500 posti degli altiforni di Dortmund. E non è certo un caso che proprio in quest'ultima città il clima sia particolarmente teso.

Per oggi e domani sono annunciati scioperi e manifestazioni.

Paolo Soldini

Van Miert: «Avrebbe un solo concorrente»

Boeing-Douglas L'antitrust della Ue indaga su fusione

BRUXELLES. «La fusione tra Boeing e McDonnell Douglas (Mdc) potrebbe condurre alla creazione dell'impresa più importante del mondo nel settore dell'aeronautica, di fronte alla quale resterà un solo concorrente, il consorzio europeo Airbus»: sulla base di questa prima constatazione, la Commissione esecutiva di Bruxelles si prepara in particolare ad esaminare «in quale misura la fusione rafforzerà la posizione già leader, nel mercato dei jets commerciali di oltre 100 posti, con una fetta superiore al 60% del mercato mondiale».

La fusione, notificata a Bruxelles il 18 febbraio scorso, «comporterà inoltre un aumento importante delle sue attività nel settore della difesa e dello spazio». Mentre infatti le attività della Boeing sono concentrate per il 70-80% negli aerei commerciali, la McDonnell Douglas opera per il 70% nel settore della difesa e dello spazio. Senza contare il recente acquisto di Rockwell Defence and Aerospace.

Sono questi i dati forniti da Karel Van Miert, Commissario Europeo

responsabile della politica di concorrenza e della Task-Force Concentrazioni, che ha annunciato ieri l'apertura di un'inchiesta approfondita, per verificare in quale misura il potenziale supplementare di Mdc negli aerei commerciali potrà condurre al rafforzamento della posizione predominante di Boeing che esiste già attualmente.

Non è la prima volta che al vaglio dell'antitrust di Bruxelles passa una concentrazione che coinvolge anche società non europee.

Sarebbe del resto strano se le regole della concorrenza dei trattati, che negli articoli 85-89 vietano gli accordi per la ripartizione dei mercati e l'abuso di posizione dominante, si applicassero solo alle imprese europee.

Quello di oggi tuttavia è certamente il caso più importante. L'indagine riguarda la dimensione europea della concentrazione. Nel darne l'annuncio, la Commissione Esecutiva di Bruxelles precisa che «la decisione di aprire la procedura non pregiudica il risultato finale dell'inchiesta».

Il principe saudita è presente in Mediaset

Al Walid compra il 5% della Twa Ma niente scalata

DUBAI. Il multimiliardario principe e uomo d'affari saudita al-Walid bin Talal, nipote di re Fahd e proprietario di una quota di Mediaset, ha annunciato ieri di essere entrato nell'industria aeronautica acquistando il cinque per cento delle azioni della Trans World Air Lines (Twa, settima società del trasporto aereo statunitense).

Si tratta solo di un investimento, ha precisato un comunicato stampa diffuso nella capitale saudita Riad senza fornire dettagli sul valore dell'operazione che segna l'ingresso del principe nell'industria aeronautica.

Da tempo circolavano voci di un interessamento delle sue società per la fabbrica di aerei olandese Fokker che, in fallimento, sta per chiudere i battenti.

Walid ha interessi in tutto il mondo nel campo bancario, dei mass-media, dell'immobiliare, dei supermarket ed altro. Guida personalmente la United Saudi Commercial Bank.

Dal canto suo la Twa ha reso

noto che al Waleed non ha in progetto «per il momento» di acquistare una quota superiore al 5%. In un comunicato, la Twa afferma inoltre di «registrare con soddisfazione» l'acquisto da parte dell'uomo d'affari arabo di 2.088.000 azioni ordinarie Twa, e ha aggiunto di «spereare che il management riuscirà nello sforzo di riportare alla redditività di lungo termine la compagnia aerea».

La compagnia aerea americana ha annunciato martedì scorso un forte aggravio delle sue perdite nel corso del 4° trimestre del 1996, perdite giunte a 258 milioni di dollari, contro i 27 dell'anno precedente.

Tra le cause, oltre a quelle derivate dall'aumento del carburante, «la tragica perdita del volo 800 New York-Parigi (che lo scorso luglio fece 230 vittime e le cui cause sono ancora da stabilire, ndr) che ha avuto un impatto non misurabile ma significativo sulle attività della compagnia».

Subforniture Discussione in Senato

ROMA. L'assemblea del Senato ha avviato ieri l'esame del disegno di legge sulle subforniture, approvato dalla commissione Industria. «Nelle ultime settimane - ha ricordato il relatore, Silvano Micele - è ripresa una forte offensiva di una parte del mondo economico tesa a contestare la necessità di disciplinare il settore, in nome della presunta esigenza di scongiurare l'introduzione di vincoli alla libertà economica».

«Quello della subfornitura - ha aggiunto - è un fenomeno importante e complesso e chi intende disciplinarlo non può essere accusato di soggiacere a logiche vincliste e dirigiste, tanto più che regole e libertà di mercato non sono elementi tra loro incompatibili, dato che il mercato senza regole finisce con il diventare prima o poi una sorta di giungla».

Secondo Micele, l'intervento legislativo costituisce una scelta obbligata nelle situazioni aberranti a cui vengono a trovarsi tante e piccole imprese subfornitrici.

DALL'INVIATO

PARIGI. La liberalizzazione bussa alle porte dell'Europa, ma almeno per il trasporto ferroviario delle merci i partner non sono pronti. A cominciare dall'Italia, dove però non c'è alternativa al trasporto misto fra strada e ferrovia - questo lo scopo della liberalizzazione - pena lo strangolamento della nostra economia. Infatti il made in Italy, per dirigersi nei ricchi mercati mitteleuropei, deve attraversare l'Austria e la Svizzera che stanno chiudendo le frontiere ai camion. Oltretutto i colossi dell'industria europea pretendono il trasporto combinato dei loro prodotti perché più sicuro e meno costoso, mentre le strade e le autostrade di grande comunicazione sono sempre più rischiose.

Ancora una volta, la questione del trasferimento di quote di traffico merci dalla strada ai binari è stata affrontata nella quarta edizione di Euromodal, una manifestazione che quest'anno a Parigi - riunisce operatori ferroviari, grandi compagnie del

trasporto merci per approfondire le tematiche dell'intermodalità. Del resto è in scadenza una serie di direttive comunitarie che indicano ai diversi paesi come le rispettive aziende ferroviarie statali debbono rinunciare al loro monopolio. Non ultima quella del '91 (n.440), con la separazione gestionale fra rete e servizi che ha dato luogo alla famosa direttiva Prodi indirizzata alle Fs del dopo-Necci. Separazione indispensabile per calcolare il costo della rete e quindi una tariffa equa da far pagare alle compagnie europee che vorranno liberamente portare con i propri treni le merci da Amburgo a Gioia Tauro (e viceversa) in concorrenza con le Fs.

«Abbiamo deciso di moltiplicare i nostri investimenti nell'intermodalità - afferma uno dei responsabili della Giraud, azienda francese leader nel campo dei Tir - per tre ragioni: lo chiede il cliente; il sistema è più flessibile nel seguire le variazioni del mercato; dobbiamo essere presenti nelle grandi mutazioni in atto nelle reti ferroviarie europee».

È un mondo in fermento. Le ferrovie di Olanda e Germania si sono messe con la Csc (compagnia ferroviaria Usa per le merci, numero uno nelle navi portacontainer) per costituire la Ndx Intermodal, società che offre alle industrie contratti tutto compreso di trasporto dalla fabbrica al destinatario finale. Ancora dagli Stati Uniti ecco la Wisconsin Central gestire i treni merci inglesi.

E l'Italia? Da luglio le Fs dovrebbero mettere la rete a disposizione delle compagnie europee previo canone. Però - dicono Costantino Bagnai e Gianfranco Biava dell'area merci delle Fs - il governo italiano non ha emanato i decreti attuativi delle direttive comunitarie. Ma soprattutto le linee principali sono ormai sature, se un concorrente europeo volesse acquistare un transito dovremmo negarglielo.

Almeno fino al 2002, quando sarà realizzato il quadruplicamento per l'Alta Velocità.

R.W

Ibar a Burlando «Blocchi gli scioperi»

- L'Ibar, l'Associazione dei Vettori Italiani e Stranieri che operano in Italia, si appella al ministro dei Trasporti, Claudio Burlando, contro i ricorrenti scioperi nel settore aeroportuale ed in particolare per denunciare lo sciopero proclamato dai controllori di volo aderenti Cisl e Uil ed al sindacato autonomo Licta per domani, dalle 11,30 alle 15,30. La protesta interessa il Centro Regionale di Assistenza al Volo di Ciampino.

È una iniziativa editoriale de l'Unità

MOVIMONDO
MANI TESE

Presentano il saggio

LA REALTÀ DELLA COOPERAZIONE 1996

Rapporto delle ONG europee sugli aiuti internazionali
Ed. Rosenberg & Sellier

Dibattito sul ruolo e le prospettive della cooperazione non governativa

con:

R. Serri, L. Vecchi,
G. Corbi, J. L. Rñi Sausi,
S. Siniscalchi, C. Bernabucci

Venerdì 21 marzo 1997
ore 16.30 - c/o SIOI - P.zza di S. Marco, 51 - Roma

ERRE COME...

CONOSCERE E GIOCARE CON I RIFIUTI

DAL 1° MARZO AL 30 APRILE 1997
AL MUSEO DELL'AUTOMOBILE DI TORINO

Una mostra, interattiva e multimediale, per divertirsi ma anche uno spazio di educazione ambientale; un luogo di informazioni e spunti per nuovi comportamenti individuali e collettivi.

Orario: dalle 10.00 alle 18.30 (chiuso il lunedì)

Costo del biglietto:
intero L. 10.000 ridotto L. 7.000

La visita delle scuole è preferibile su prenotazione (Tel. 06/6776666, il costo del biglietto è di L. 4.000 a studente e gratuito per insegnanti accompagnatori).

Il biglietto dà diritto alla visita al Museo dell'Automobile

VACANZE LIETE

PASQUA A RIMINI - VESERBA - PENSIONE NINI (familiare)
Tel. 0541/738381 - Buona cucina - buffet - 3 giorni pensione completa L. 140.000 - Speciale Giugno L. 30.000 / 35.000 Prenotateviii!

PASQUA A RIMINI - VESERBA - HOTEL GRAZIA
Viale Pallotta, 5 - Tel. 0541/732824 - Vicinissimo mare - ambiente familiare - camere con bagno - Parcheggio chiuso - Cucina genuina e variatissima - 3 giorni pensione completa compreso speciale pranzo pasquale L. 145.000 - Sconto Bambini - Prenotateviii!

PASQUA - RIMINI - MIRAMARE - HOTEL SIESTA
Tel. 0541/372029 - Fax 372029 - Sulla passeggiata - riscaldamento - ricca cucina - pranzo pasquale - 3 giorni pensione completa L. 190.000

DOMENICA 23 MARZO - ore 9.30

Roma - Direzione Pds
Via Botteghe Oscure, 4

ASSEMBLEA NAZIONALE

promossa dai firmatari del documento
«Per una nuova sinistra nel Pds»

Sono invitati tutti i compagni e le compagne interessati/e

La Cosa

con il contributo di Nanni Moretti

Fascicolo + videocassetta in edicola a L.10.000

È una iniziativa editoriale de l'Unità