



Siglato a Palazzo Chigi accordo tra industriali di Treviso e Vicenza e quelli della provincia di Foggia per creare lavoro

Il Nordest sbarca nel Sud

Patto per investire, Prodi: «Questa è la fase 2»

BARI. «È un accordo fondamentale, una strategia nuova per il nostro Mezzogiorno, offre livelli di convenienza che non trovano uguali in nessun angolo dell'Unione Europea». Non ha avuto paura di sfidare la retorica ieri pomeriggio il presidente del Consiglio Romano Prodi nel presentare l'accordo di gemellaggio sottoscritto a Palazzo Chigi tra le associazioni industriali di Treviso e Vicenza da una parte e quella di Foggia dall'altra, che prevede investimenti per 400 miliardi complessivi e la creazione di 2500 posti di lavoro, in gran parte, ma non solo, nell'area di Manfredonia. Erano mesi che Prodi lavorava alla concretizzazione di quest'idea di partenariato tra province del Nord e del Sud. Ne aveva parlato in pubblico per la prima volta a Bari a settembre scorso, all'inaugurazione della Fiera del Levante, ma l'idea era nata negli incontri con sindacati e

imprenditori sull'occupazione e dalla riflessione sulla insostenibilità di un nuovo intenso flusso migratorio dal Mezzogiorno al Centro-Nord. Poi l'attivismo di Nicola Tognana, presidente degli industriali trevigiani e del suo omologo foggiano Vincenzo Scarica ha cominciato a trasformare l'idea in un progetto concreto e, alla fine, il gemellaggio Veneto-Capitanata ha tagliato il traguardo per primo, coinvolgendo in modo formale anche l'assindustria di Vicenza e il suo presidente Giorgio Coccato. A benedire ieri l'impegno dei suoi associati c'era il presidente di Confindustria Giorgio Fossa che ha mirato alto anche lui: «Quello di oggi è un protocollo d'intesa importante - ha detto - e rappresenta un primo passo verso la soluzione dei problemi del Mezzogiorno. Non si può infatti continuare a dire che il Sud ha problemi e non trovare mai un punto di partenza

per risolverli: questo è un punto di partenza. Noi faremo la nostra parte per ridurre il divario tra Nord e Sud. In Europa, infatti, o c'entriamo tutti o nessuno. L'Italia non può entrare in Europa senza il Mezzogiorno». Parole alle quali seguiranno altri fatti. Prodi ha infatti annunciato che altri gemellaggi sono in gestazione, mentre nei prossimi giorni sarà firmato un accordo quadro tra Confindustria e sindacati per definire le linee generali di queste intese e mettere velocemente in pratica le successive. L'accordo siglato ieri si innesta e allarga l'impatto del contratto d'area firmato da sindacati e imprenditori la settimana scorsa, e che ancora ieri è stato pesantemente criticato da Rifondazione Comunista e da alcuni esponenti della minoranza della Cgil. Secca la risposta del segretario della Cgil foggiana Giuseppe Marcucci: «Flessibilità e abbattimento del co-

sto del lavoro avvengono nel quadro della legge Treu e resta salvaguardata la contrattazione nazionale e aziendale». Sulla base del contratto d'area sono stati già attivati investimenti per un totale di 62 miliardi destinati a creare 373 posti di lavoro. Sette nuove aziende già nei prossimi giorni prenderanno possesso delle aree loro assegnate all'interno dell'ex Enichem di Manfredonia, i cui impianti destinati alla rottamazione cominceranno presto ad essere smontati. Anche buona parte delle iniziative industriali previste dal gemellaggio con Treviso e Vicenza saranno localizzate a Manfredonia. Le iniziative previste sono di tre tipi: de-localizzazione di impianti e nuovi investimenti di aziende del Nord-Est joint-venture tra aziende settentrionali e imprenditori locali, rapporti di subfornitura.

L.O.



Impianti petrolifici a Manfredonia; in basso il ministro Bersani

Le multinazionali hanno investito per quasi mille miliardi in riva all'Adriatico

È Bari il nostro Galles

Una grande azienda americana occuperà 1.800 persone

DALL'INVIATO

BARI. Il Galles è già qui. O, se preferite, in riva all'Adriatico è arrivato un pezzo di Germania, che confina con un po' di Giappone e presto, forse, con una fetta degli States. In Puglia e a Bari in particolare, senza grandi clamori si infittiscono medi e medio-grandi investimenti di aziende multinazionali che grazie ai finanziamenti dello Stato, al concorso dell'Unione europea e alla disponibilità sindacale alla flessibilità, insediano nell'area importanti stabilimenti. Nell'area industriale di Bari il totale degli investimenti di grandi aziende multinazionali sfiora i mille miliardi (2.400 negli ultimi due anni in tutta la Puglia) per circa 5.000 addetti e ieri è esplosa la «bomba» dell'interesse di una grande azienda americana pronta ad atterrare a Bari con uno stabilimento che potrebbe occupare 1.800 persone. La società milanese di engineering che si occupa dell'operazione mantiene ancora uno stretto riserbo sull'identità degli investitori, ma sembra che si tratti di una azienda della componentistica auto, forse uno dei grandi costruttori mondiali di air-bag. Questo della componentistica au-

Indotto auto. Dalle ceneri dell'intervento delle Partecipazioni statali è nato un sistema che funziona

to, o più generalmente del settore trasporto, sta diventando una sorta di specializzazione produttiva dell'area barese, un lascito positivo di una scelta tanto antica da essere entrata a far parte della mitologia dello sviluppo industriale della Puglia. Si dice dunque che alla fine degli anni Cinquanta Aldo Moro in persona abbia rifiutato Bari come localizzazione del quarto centro siderurgico, che poi effettivamente nacque a Taranto, preferendo per la zona un'industrializzazione policentrica. Che ora piace tanto alle multinazionali. «Noi ci siamo trovati benissimo» dice Efisio Marras dirigente della

Getrag, azienda tedesca leader mondiale nella produzione di cambi automobilistici che a Bari sta per mettere in produzione il suo più grande stabilimento: 400 miliardi di investimento, 200 operai già al lavoro per mettere in esercizio macchinari modernissimi, occupazione prevista di 800 persone a fine '99, e già a dicembre lavoreranno in 600. «Qui abbiamo trovato buone infrastrutture primarie (strade e autostrade, nodo ferroviario, porto), secondarie (la città e la zona industriale sono cablate) e terziarie (l'università e il Politecnico, Tecnopolis,

ecc.); abbiamo reclutato personale con buona preparazione di base». Diversi, naturalmente, gli strumenti finanziari utilizzati: la legge 488 ha finanziato circa il 50% dell'investimento, il Fondo sociale europeo contribuisce in maniera significativa alla formazione, il contratto di programma stipulato col sindacato garantisce margini importanti di flessibilità. E la società tedesca prevede di produrre a Bari cambi per la General Motors e la Rover destinati ad essere esportati in mezzo mondo, dagli Usa al Sudafrica, dalla Spagna all'Argentina.

I tedeschi. «Qui ci siamo trovati bene. Ci sono buone strade, il porto, l'università, la città e la zona industriale sono cablate»

Attraverso un paio di viali della zona industriale di Bari e i ritrovi davanti alla Bosch: l'azienda tedesca è arrivata a Bari rilevando un'azienda del gruppo Fiat per la produzione di sistemi frenanti. In quello stabilimento oggi lavorano in 900 e le prospettive sono rosee, visto che la Bosch ha un portafoglio clienti vastissimo e già oggi le produzioni barese raggiungono non solo gli stabilimenti Fiat ma anche quelli di Mercedes, Citroen, Bmw, ecc. In ballo però c'è un altro investimento per uno stabilimento nuovo di zecca dove la Bosch produrrà iniettori per motori diesel le cui preserie realizza-

te in Germania sulla base di un progetto originariamente sviluppato dalla Elays-Fiat, sono già montate su alcuni modelli Mercedes e Alfa Romeo. Conclusa proprio in questi giorni la fase di ingegnerizzazione (sulla base della quale sarà definita nel dettaglio la dimensione dell'investimento) l'azienda tedesca progetta di arrivare al 2002 con uno stabilimento a regime che impiegherà 400 addetti. Ma la «colonia» di aziende tedesche non è finita qui: ci sono anche la Ostram (stabilimento di punta per le lampadine ecologiche, 300 addetti), la Linde (carrelli elevatori, 350 occupati) e si annuncia la Bilfinger und Berger, che vorrebbe realizzare un impianto per la rottamazione ecocompatibile dei carri ferroviari all'amianto. E poi ci sono i giapponesi. Lo stabilimento della Bridgestone (ex Firestone) impiega 1.100 dipendenti e produce pneumatici, esportati per il 60% verso Europa e

Giappone. Vincenzo Patella direttore dello stabilimento testimonia della soddisfazione degli imprenditori giapponesi per questo insediamento italiano. «Parrà strano, ma apprezzano in particolare la cultura del lavoro dei baresi e la disponibilità al mutamento organizzativo, su-

Pds: per il Sud un'agenzia leggera ma anche interventi infrastrutturali

ROMA. Una agenzia snella ma anche attenzione alle infrastrutture: la proposta del Pds per il Sud è stata messa a punto ieri in un incontro cui hanno partecipato oltre al numero due del partito Marco Minniti, il ministro dell'Industria, Pierluigi Bersani, Antonio Bagnone, al Tesoro Isaia Sales e Giorgio Macciotta ai Trasporti, Giuseppe Soriero, il responsabile per il Mezzogiorno Roberto Barbieri. La proposta dei democratici di sinistra ricomprende «una agenzia leggera ma non solo», ha spiegato il capo dei senatori di Ds, Cesare Salvi. Ci sarà anche un «quadro di interventi tesi a creare le condizioni e le convenienze per gli investimenti delle imprese o la creazione di nuove imprese che determinino la formazione di nuovi posti di lavoro». La principale novità riguarda la ri-



chiesta di una conferenza sulle infrastrutture e la logistica che dovrebbe essere realizzata prima della presentazione del Dpef in Parlamento. L'agenzia dovrà essere una struttura snella con funzioni di stimolo e di coordinamento nel campo della formazione, della progettazione e della erogazione di servizi reali e finanziari. Esplicita l'esclusione dal suo ambito di intervento del settore dei lavori pubblici e degli appalti. Viene sottolineata l'importanza del ripristino della legalità e la necessità di predisporre il piano per l'occupazione in vista del vertice europeo di Cardiff. Ds chiede al governo di rivedere i percorsi normativi per facilitare l'accesso a patti territoriali e contratti d'area e la verifica del pacchetto Treu, in particolare per quanto riguarda le borse di lavoro. Infine si chiede di rinegoziare con Bruxelles i fondi strutturali.

Luigi Quaranta

Si riapre il confronto, D'Antoni: «Trattativa complessiva»

«35 ore? Meglio contrattare»

I lavoratori lombardi - secondo l'Abacus - contro la legge per la riduzione d'orario.

MILANO. Le 35 ore? Possono andar bene per migliorare la qualità della vita. Ma certo non costituiscono il «toccasana» per rilanciare l'occupazione. Sulla riduzione d'orario, la maggioranza dei lavoratori e dei pensionati lombardi - secondo un sondaggio condotto dall'Abacus per conto della Cgil Lombardia - mostra un atteggiamento sostanzialmente favorevole. Soltanto il 35 per cento, infatti, ritiene che possa rappresentare un danno per l'economia. Anche se, però, solo il 18 per cento pensa che la strada per aumentare i posti di lavoro possa passare di lì. La maggioranza, piuttosto, si mostra convinta che per favorire una ripresa dell'occupazione nel nostro paese servano strumenti - più idonei e più adatti - che vadano al di là della semplice riduzione d'orario.

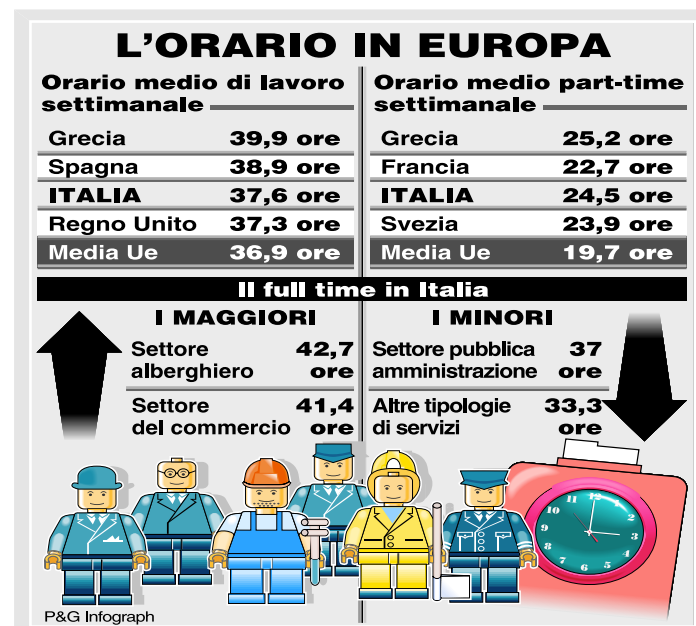
Un orientamento, questo, che in Cgil definiscono «equilibrato». Come equilibrato viene definito il segnale che scaturisce dalle risposte fornite ad un'ulteriore domanda, quella riguardante la sede più opportuna in

cui decidere in merito alle 35 ore. Posti di fronte ad un'alternativa secca, l'85 per cento dei lavoratori intervistati non ha dubbi. Ogni modifica riguardante l'orario di lavoro deve essere frutto di una specifica contrattazione tra sindacati, lavoratori e datori di lavoro. Nel singolare settore, addirittura, nelle diverse unità produttive. Nettamente minoritaria, invece, l'ipotesi che - data la complessità della materia e la diversità delle situazioni - si possa giungere ad una soluzione utile utilizzando gli strumenti meramente legislativi, con iniziative del governo o del parlamento. Cioè con quella legge indicata nell'intesa giunta in ottobre tra governo e Rifondazione comunista. Per l'iniziativa governativa propende solo il 14 per cento del campione intervistato. Mentre la via parlamentare gode dei favori di un ancor più risicato 8 per cento.

Sondaggio a parte, sul tema riduzione d'orario tornano i leader di Cgil e Cisl, Sergio Cofferati e Sergio D'Antoni, e i responsabili dell'area lavoro

di Pds, Prc e Ppi, Alfiero Grandi, Franco Giordano e Gianfranco Morgano. «Noi - dice Cofferati - restiamo in attesa della proposta del governo e della sua maggioranza». Poi aggiunge: «Mi pare che governo e maggioranza si siano resi conto che è difficile ridurre l'orario di lavoro e mantenere inalterato il modello definito nell'accordo del luglio 1993. È una materia niente affatto semplice, tuttavia non credo che i tempi saranno lunghi». Mentre dal canto suo D'Antoni torna a chiedere l'apertura di una trattativa complessiva su tutte le questioni ancora aperte, 35 ore comprese. «Voglio un tavolo - afferma - in cui si stabiliscano i contenuti della legge. Finché la trattativa non c'è la legge non si deve fare».

Ai due leader sindacali fanno eco i partiti. Ieri nel corso di un seminario promosso dalla Cgil il tema 35 ore è tornato a far parlare la politica. E mentre Pds e Prc, seppur con argomenti diversi, chiedono a Palazzo Chigi di stringere i tempi, i popolari ribadiscono che l'accordo dello scorso



di ottobre va, si, rispettato, ma senza avere fretta. «Sono preoccupato - afferma Alfiero Grandi - perché questo il silenzio del governo dura da tempo. Mi aspetto che senza una proposta ritorni il clima pesante di qualche settimana fa». «I tempi vanno stretti, ma soprattutto non si può mettere in mora la data del primo gennaio 2001 a partire dalla quale l'orario legale sa-

riore perfino a quella degli stabilimenti giapponesi». Nel resto della Puglia gli investimenti stranieri sono meno significativi, ma si annunciano importanti novità. A Taranto la Evergreen, colosso del trasporto marittimo, è pronta ad investire 240 miliardi per realizzare un termi-

nal che nel 2002, con 250 addetti, dovrebbe movimentare 500mila container. «È tanto ma si potrebbe fare molto di più» dice Gianfranco Viesti, docente di Economia internazionale all'Università di Bari. «L'Abruzzo è ormai fuori dagli incentivi europei e la Puglia è la fron-

tiera di questi investimenti internazionali. Porti e aeroporti ad esempio, andrebbero privatizzati: ma la destra, che qui governa dappertutto, di privatizzazioni non ne vuole neanche sentir parlare».

Cresce l'Ilva di Taranto

Passano da 539 a 580 miliardi gli impegni del Gruppo Riva per l'Ilva di Taranto, nel piano industriale 1994/97: fino al 2002 sono previsti ulteriori investimenti per altri mille miliardi. Gli investimenti in programma fino al '97, già previsti in 539 miliardi, sono passati a 580 miliardi, dei quali 310 «già pagati», ha assicurato Riva, e quindi realizzati; 270 sono stati invece «impegnati». Riva per Taranto ha già in programma un piano industriale 1998-2002, con la previsione di altri impegni per circa mille miliardi. L'azienda ha pure fornito dati sull'andamento infortunistico, che mostra un indice, «ben al di sotto della media nazionale».

Napoli Disoccupati sui binari

Un gruppo di disoccupati organizzati e studenti ha bloccato ieri mattina i binari della stazione centrale di Napoli, creando disagi e ritardi nel traffico Nord-Sud e viceversa. Si trattava di un centinaio di aderenti alle liste degli addetti ai lavori socialmente utili, dei corsisti organizzati di Napoli e Acerra e gruppi di studenti autonomi. Il blocco dei binari ferroviari è stato rimosso poco dopo le 12.30 ed il traffico ferroviario ha potuto riprendere. In corteo, i disoccupati del Movimento di Lotta-Lsu si sono diretti in prefettura. Intanto un gruppo di circa cento disoccupati, riuniti nella cooperativa «Solidarietà e lavoro» sta presidiando gli uffici del Collocamento.

Angelo Faccinotto