

Martedì 7 aprile 1998

6 l'Unità

L'EUFORIA DEI MERCATI



A Piazza Affari non si ferma l'euforia, dopo un'apertura guardinga. Grandi guadagni per le Fiat. Wall Street ai massimi

Fazio ricarica la Borsa

Bankitalia: «L'economia va». Nuovo record

MILANO. La maggioranza degli operatori si aspettava una seduta con le prove generali di uno «storno» liberatorio. È invece finita che la Borsa ha incassato l'ennesimo record storico: +3,16% per il Mibtel (a quota 26.377 punti) e +3,65 per il Mib30 (le cosiddette blue chips) a 38.053 punti. Il tutto in una cornice di scambi molto elevati: 6.100 miliardi.

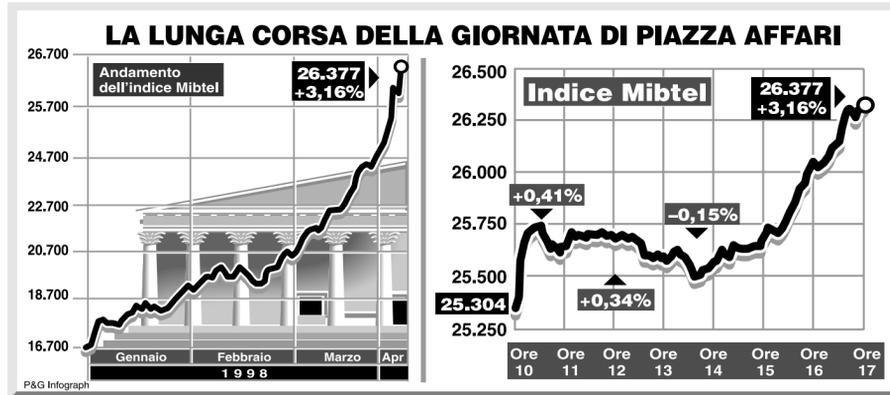
Insomma, archiviati gli inviti alla prudenza che venerdì molti avevano lanciato - a partire dal presidente del Consiglio Romano Prodi - piazza Affari incornicia un'altra giornata d'oro. Che era iniziata all'insegna dell'incertezza, con gli indici a passare rapidamente dalla zona positiva a quella negativa e viceversa. Ma poi nel pomeriggio gli argini si sono rotti. Con un balzo finale di 30.000 miliardi nella capitalizzazione che ormai è sempre più vicina al milione di miliardi (è arrivata a 970 mila miliardi). Altro record, naturalmente.

All'origine del nuovo boom almeno quattro motivi: il governatore di Bankitalia Fazio (una sua dichiarazione è stata letta come una benedizione per la crescita della Borsa), la Fiat (sull'onda di voci che scommettono sulla quotazione di «Fiat auto» e su ipotesi di accointamenti), Mediobanca (l'aumento di capitale ha riscosso un maxi-successo) e, infine, Wall Street con un'apertura record

oltre i 9.000 punti (trainata dalla fusione fra la Citicorp, seconda banca Usa, e la società di servizi finanziari Travelers Group). Il gioco era fatto. Conclusione: un nuovo rialzo che per ampiezza, è secondo - dall'inizio dell'anno - solo a quello stabilito il 5 gennaio con un balzo del 3,23% del Mibtel.

Ma andiamo per ordine. Il governatore della Banca d'Italia, Antonio Fazio, era a Basilea. Qui a una domanda sul significato dell'attenta osservazione dei mercati azionari sollecitata dal «G-10» ha risposto così: «Quando ci fu la crisi asiatica, dissi: guardate ai fondamentali. Ora continuiamo a guardarli, a guardare cioè al buon andamento dell'economia, dei profitti e anche della stabilità dei prezzi. Indubbiamente anche i tassi d'interesse sono scesi e anche questo aiuta». Una dichiarazione che veniva immediatamente valutata da piazza Affari come un semaforo verde alla bontà della crescita della Borsa. Ovvio, molti operatori sono convinti che i margini per un'ulteriore forte rivalutazione, si siano ridotti. Ma le parole di Fazio smentivano quanti pensano a un mercato ormai preda di una «bolla speculativa» destinato quindi a un ridimensionamento come condizione per ripartire su basi più solide.

Una teoria sconsigliata peraltro dal



mercato con un nuovo e sonante record che fa dire al presidente della Confindustria, Giorgio Fossa. «Sulla Borsa non c'è da dare un giudizio. I valori della Borsa li fa il mercato. Non sta a dire se i valori sono alti o bassi, sicuramente la Borsa ha avuto una crescita forte e in poco tempo. Non dobbiamo, però, dimenticare che il presidente del Consiglio ha parlato di

una crescita economica per sette anni com'è avvenuto negli Usa e spero che riesca a far sì che avvenga anche in Italia». Ma a far schizzare all'insù la Borsa, oltre all'accoglienza entusiastica dell'aumento di capitale Mediobanca (+2,94% mentre i diritti legati all'aumento di capitale hanno guadagnato addirittura il 27,33%), è stato anche il rialzo della Fiat e della sua

«scuderia». A spingerle due voci. Da una parte l'ipotesi - ricorrente e già smentita - di una quotazione di «Fiat auto». Dall'altra la possibilità che il governo conceda una proroga agli incentivi. In questo caso la versione che circolava era che sarebbe in corso un confronto tra il ministro dei trasporti Burlando e quello dell'ambiente, Edo Ronchi, per prolungarli legandoli al-

la sicurezza o ai consumi (e quindi al minore inquinamento). Ipotesi che trovava indiretta conferma dal presidente del centro studi Promoter, Alfredo Cazzola, che alla presentazione del Salone dell'auto di Torino ha avanzato l'ipotesi che gli incentivi potrebbero diventare permanenti. Vero o falso, le Fiat hanno cominciato a volare fino a toccare la quota re-

cord di 8.970 lire.

Ma dietro l'entusiasmo in Borsa c'è preoccupazione. Tutti d'accordo che l'onda lunga rimane positiva. Ma è difficile pilotare l'enorme liquidità provocata dalla fuga dei Bot. La Borsa di Milano è «piccola» - con appena 289 titoli quotati e questo può provocare un effetto rincorsa quando un fiume di denaro cerca nuove collocazioni. Si sa che in queste settimane i fondi sono stati praticamente «costretti» a comprare qualsiasi cosa pur di accontentare la clientela. E del resto la continua crescita della Borsa - e i suoi miraggi - ha fatto ingrossare l'esercito dei borsini, ossia di chi investe giorno per giorno. I timori nascono da una considerazione: i potenziali compratori di oggi potrebbero rapidamente trasformarsi nei venditori di domani, moltiplicando l'effetto ribassista esattamente come oggi moltiplicano quello rialzista. Naturalmente, a questo punto, nessuno se la sente di fare previsioni. Al massimo c'è chi si limita ad ipotizzare che l'eventuale storno potrebbe averli in concomitanza con le cosiddette «scadenze tecniche» - ossia quando i vari operatori dovranno sistemare le loro posizioni. Momento in cui potrebbero prevalere l'idea di mettere all'incasso i guadagni di queste settimane.

Michele Urbano

I sindacati all'attacco: «Non si risanano le Ferrovie tagliando sul lavoro e lasciando intatta la struttura»

«Demattè? Un dilettante»

Cerfeda (Cgil) bocchia la proposta del presidente Fs di scorporo del salario

ROMA. Per risolvere i problemi delle Ferrovie bisogna ricorrere all'aiuto dei lavoratori. O meglio, incidere sull'extra costo del lavoro che, secondo il neo presidente Claudio Demattè, è insopportabile per l'azienda e per il suo risanamento. Un costo che, dice il presidente, è superiore di circa il 40% rispetto a quello sostenuto dalle società tedesca e francese e che di conseguenza rende meno competitiva quella italiana. Per tagliare quel costo eccessivo, ecco che Demattè tira fuori la sua idea guida: scorporare in un fondo extra bilancio un terzo del costo del lavoro, meno soldi ai nuovi assunti, azioni ai dipendenti in sostituzione di una parte del salario. Il presidente Fs ha esposto il suo piano con un'intervista pubblicata ieri dal *Messaggero*, spiegando tra l'altro che la sua proposta avrebbe portato ad un'inevitabile conflittualità. Ed ieri la risposta conflittuale dei sindacati e dei ferrovieri è arrivata immediata.

Il più duro è Walter Cerfeda, segretario confederale della Cgil: «La ricetta di risanamento delle Ferrovie proposta da Demattè è l'improvvisazione di un dilettante con tanta buona volontà che rischia di proseguire nella politica sciagurata di attacco al lavoro». Un dilettante autentico, tanto che Cerfeda, pur criticando decisamente la proposta, non attribuisce al presidente delle Ferrovie l'aggravante della premeditazione. «L'analisi di Demattè è interessante quando sostiene che le Fs sono a un passo dal fallimento e chiede un immediato risanamento - dice Cerfeda - Sono d'accordo quando si chiede la divisione dell'azienda tra rete e trasporto. Ed è anche vero che la rotta rimarrà italiana ma non è detto che i treni che ci viaggeranno siano quelli delle Fs. Il problema è che da questa analisi, Demattè arriva a delle proposte che non stanno né in cielo né in terra. Sembra che non abbia mai parlato con il ministro dei Trasporti, Clau-

dio Burlando, o con il suo amministratore delegato, Giancarlo Cimoli. Il neo presidente delle Ferrovie dovrebbe anche farsi un giro per i corridoi di villa Patrizi, tra i 5.000 dipendenti della direzione delle Fs, per capire dove sono gli sprechi. Senza dimenticare che abbiamo appena firmato un contratto».

Insomma, Demattè questa volta ha deragliato. «Come Lorenza Necci e altri prima di lui da dieci anni a questa parte - dice Cerfeda - continuano a cercare il risanamento attaccando il lavoro. Necci ha taglia-

bande, la deresponsabilizzazione dei dirigenti, gli sprechi di natura varia che Cimoli ha solo iniziato a decurtare».

Anche il segretario generale della Fit-Cgil, Guido Abbadessa,

bocchia il piano Demattè. «Se il modello è quello che apprendiamo dagli organi di stampa - dice Abbadessa - noi non ci stiamo e le proposte di merito vanno respinte. Siamo pronti a fare un grande patto per rendere efficienti le Ferrovie, ma non possiamo accettare che al centro di ogni piano di risanamento ci sia sempre il lavoro, mentre la

struttura rimane immutata; ieri attraverso i prepensionamenti oggi con il salario d'ingresso e lo scorporo di una parte della retribuzione dal contratto. Il contratto di lavoro

appena rinnovato non può essere messo in discussione, se si vogliono veramente risanare e sviluppare le Ferrovie non ci sono scorticoie si deve intervenire sulla struttura produttiva».

Anche sulla vicenda dell'applicazione alla Fs del modello Alitalia (dipendenti che partecipano alla società tramite le azioni), ci sono perplessità. E se il segretario nazionale della Cisl Sergio D'Antoni commenta lapidario: «Noi siamo pronti, lo diciamo da tempo», Abbadessa fa notare che «un clima partecipativo non si crea con la distribuzione delle azioni ma motivando e valorizzando le professionalità interne».

La ricetta del presidente non piace. «Condivido l'idea generale alla base della proposta di Demattè e cioè l'opportunità di rompere con il passato di fronte a una situazione finanziaria così pesante - dice il segretario della Fit-Cisl, Giuseppe Surrenti - ma sulle modalità individuate per farlo ho alcu-



Claudio Demattè

ne perplessità. Non si capisce bene, infatti, come verrebbe alimentato questo fondo extra bilancio che sembra avere solamente finalità finanziarie. Il taglio delle retribuzioni potrebbe riguardare, semmai, i nuovi assunti e non chi già lavora». Tuttavia, per Surrenti, se la proposta Demattè è un modo per riformulare un patto tra management e ferrovie «può avere una valenza positiva».

Per il segretario generale della Uil trasporti, Sandro Degni, «la strada imboccata dall'Alitalia è percorribile, ma bisogna sedersi intorno ad un tavolo, azienda e sindacati, e chiarire tanti aspetti».

Andrea Guermandi

Ritardi sulla Torino-Genova per un guasto

ROMA. Forti ritardi e traffico in parte deviato stamane, per quattro ore, sulla tratta ferroviaria Torino-Genova-Roma, in seguito a un guasto della linea elettrica. A provocarlo è stato, alle quattro del mattino, un treno merci che ha strappato i cavi di alimentazione tra San Damiano e Asti. Per riparare il guasto è però stato necessario bloccare uno dei due binari in un tratto più lungo, tra San Damiano e Felizzano (Alessandria). Non potendo far passare sull'unico binario tutti i convogli in transito, è stato necessario deviare alcuni sul percorso alternativo Alessandria-Novara-Mortara-Torino. In altri casi sono stati allestiti servizi sostitutivi con autobus. I treni hanno accumulato pesanti ritardi. Il guasto è stato riparato poco dopo le otto.

Ape Piaggio sarà riscio in India

FIRENZE. Ape in versione riscio per l'India. L'espansione della Piaggio nel paese asiatico interessa anche i veicoli a 3 ruote, largamente utilizzati in India per il trasporto di persone ma tecnologicamente (ed ecologicamente) arretrati. Così Pontedera, in Jv al 51% con l'Indiana greaves, produrrà in loco l'intera gamma Ape, compresi i modelli merci, puntando a vendere 50mila veicoli l'anno in 3-4 anni. La Piaggio aveva da tempo iniziato la sua penetrazione in Asia. In India ogni anno vengono sfornate più di 300mila «Vespe» dala fabbrica di Kampur, frutto di un'altra joint-venture Piaggio, la L.m.L. limited.

quattro cantoni nel quale gli occupati regolari si scambiano frequentemente il posto tra loro - o magari riescono a lasciarlo in eredità a figli e nipoti - ma chi è fuori del giro paga sempre peggio.

A determinare questa situazione concorrono non soltanto le ben note barriere che difendono dai potenziali concorrenti i nove milioni e mezzo di dipendenti da aziende medio-grandi e di impiegati pubblici, ma soprattutto la gravissima mancanza di servizi efficienti nel mercato. Tre ostacoli grossi come macigni impediscono permanentemente ad almeno dieci milioni di persone (in parte censite, in parte nascoste e scorgiate) di candidarsi alle nuove occasioni di lavoro «buone» che si presentano quotidianamente nel mercato nazionale: il difetto pressoché totale di informazione sulle occasioni stesse, il difetto dell'attitudine professionale specificamente corrispondente a quella che è richiesta dalle imprese e il difetto della mobilità geografica necessaria per potersi candidare.

La politica di sviluppo può incrementare la domanda di lavoro, riducendo o azzerando - se tutto va nel migliore dei modi - la disoccupazione congiunturale; ma essa non ha la virtù di eliminare quel triplice gravissimo handicap di cui soffrono gli esclusi permanenti, i quali, finché conti-

Dalla Prima

I tre handicap

nueranno a soffrirne, rischiano pertanto di rimanere esclusi, anche in un'economia in forte crescita. L'eliminazione di quelle barriere è, viceversa, il compito peculiare di una moderna politica del lavoro: proprio quella che oggi in Italia manca quasi del tutto.

Nel nostro mercato del lavoro, quasi totalmente privo di canali strutturati ed efficienti per l'incontro fra domanda e offerta, i lavoratori sono completamente abbandonati a se stessi; e i meno dotati soccombono. Ciò che occorre non è un «aggiustamento» delle vecchie strutture pubbliche preposte al collocamento e alla formazione professionale, per lo più rimaste indietro di trent'anni rispetto all'evoluzione del mercato del lavoro e della tecnologia, ma una loro ricostruzione *ex novo*. Questo comporta mettere in discussione il ruolo di qualche decina di migliaia di collocatori che non collocano e istruttori che impartiscono una formazione vecchia e inutile? Si affronti dunque con coraggio tale passaggio, usando tutti gli «ammortizzatori»

necessari per renderlo meno traumatico possibile. Ma non si sacrifichi l'interesse dei milioni di esclusi per salvare vecchie strutture costose e inefficienti. Su questo piano la politica del Governo appare invece ancora estremamente timida e conservatrice.

Il lavoro da fare è talmente grande, che c'è spazio per tutti: strutture pubbliche adeguatamente attrezzate con risorse umane e materiali completamente nuove, imprese specializzate, organizzazioni *no profit*. La distinzione tra buono e cattivo, su questo terreno, non passa fra pubblico e privato, ma fra chi è disposto a operare alla luce del sole e chi no. Invece, nei comportamenti effettivi del ministero del lavoro e di molti dirigenti sindacali prevale ancora l'inerzia, la difesa nei fatti delle vecchie strutture, la fiducia del tutto infondata che la loro recente regionalizzazione valga da sola a rivitalizzarle. L'apparato ministeriale si attarda in un ostruzionismo strisciante contro le nuove agenzie che si accingono a operare nel mercato del lavoro (un solo esempio fra i tanti: la recente circolare ministeriale n. 141/97 stabilisce che un'agenzia con sede in una regione non può avviare lavoratori in una regione diversa: nell'era di Internet e di Schengen i nostri ineffabili burocrati vorrebbero impedire - ad esempio - che un'agenzia di Piacenza avvii un la-

voratore a un'impresa di Lodi!)

Una strategia di investimento fortemente innovativa su servizi di informazione, formazione mirata e assistenza alla mobilità nel mercato del lavoro, operanti in regime di concorrenza e cooperazione fra enti pubblici e privati, non consentirebbe solo di adoperarsi per neutralizzare l'handicap dei permanentemente esclusi con un sovrappiù di servizi a loro favore - secondo le tecniche sperimentate con successo, ad esempio, in Olanda e in Svezia - ma avrebbe l'effetto di rafforzare la posizione nel mercato anche di quei milioni di lavoratori di piccole imprese e collaboratori «parassubordinati», che oggi godono di una tutela minima o nulla nel rapporto di lavoro e che da una maggiore facilità di scelta e mobilità nel mercato trarrebbero maggiore forza contrattuale nei confronti delle proprie controparti.

È questo l'unico modo in cui la sinistra può porsi come interlocutrice, sul terreno della politica del lavoro, non più soltanto dei nove milioni e mezzo dei «protetti», in via di progressiva diminuzione, ma di tutti e trenta i milioni di lavoratori italiani attuali e potenziali, in maggioranza oggi fortemente penalizzati, quando non tagliati fuori del tutto, da un mercato scandalosamente privo di strutture e di servizi.

[Pietro Ichino]

Molti camionisti non avevano aderito

Revocato il blocco dei Tir Per Pasqua tutto regolare

ROMA. Per cosa passa una Pasqua tranquilla sulle autostrade? Sicuramente dalla revoca del blocco dei Tir. Che a sentire la Fai, l'associazione degli autotrasportatori che lo aveva indetto, è stato revocato perché è prevalso il senso di responsabilità. A sentire invece le altre associazioni di categoria che si sono dissociate dall'agitazione, perché ha registrato una scarsa adesione. In attesa di conoscere la verità, i tanti che si apprestano a caricare in macchina armi e bagagli per il week-end pasquale possono tirare un sospiro di sollievo. I Tir viaggeranno, il pieno di benzina non sarà a rischio, con buona pace di chi già da due giorni aveva provveduto a riempire il serbatoio. L'allarme è rientrato. In maniera tanto repentina da far venire il sospetto che abbia ragione chi punta il dito sulla scarsa adesione già degli stessi iscritti alla Fai. Così già da ieri mattina, dopo una notte di blocco, si scatenava la guerra di cifre. «Un pieno successo - annuncia trionfante Paolo Uggè, segretario

generale della Fai -. Un segnale forte al governo. Alla protesta hanno aderito oltre il 65% dei mezzi pesanti». In cifre, quelle della Fai, circa 100mila Tir. Vero? Falso, a sentire Franco Tumino, vicepresidente dell'Ance-Legacoop: «Non ci risulta un'adesione così diffusa». Il presidente dell'Untras Ernesto Cavallo parla di «blocco virtuale» ed anche la Confindustria entra nella polemica, contestando le cifre della Fai: «Un conto è la libertà di manifestazione del pensiero, un altro è la credibilità dei dati sull'adesione all'iniziativa di protesta. Per fortuna poco incisiva». E tanto per proseguire nella lista, ecco l'Una che bolla il fermo come «inutile e strumentale». Mentre alla Confindustria negano ritardi nelle consegne a ditte e negozi. Così, ieri pomeriggio, il consiglio nazionale della Fai ha deciso per la marcia indietro: «È prevalso il senso di responsabilità». E per essere più convincente, la Fai iscrive tra i motivi del dietrofront anche il terremoto in Umbria e nelle Marche.