

Il segretario della Fiom interviene sul problema europeo del dumping coreano nel settore navale

I trasporti marittimi sono strategici e penalizzarli in Italia sarebbe disastroso per il Sud

Sabattini: «La Ue difenda l'industria cantieristica»

Oggi mobilitazione in 12 paesi contro la crisi

FELICIA MASOCCO

ROMA Le costruzioni navali europee vanno difese dal dumping della Corea del Sud. E quanto chiede alla Ue la Federazione europea dei sindacati metalmeccanici (Fem) che ha promosso per oggi una giornata di mobilitazione in dodici paesi del Vecchio Continente.

si inserisce il processo di privatizzazione della Fincantieri. Ne abbiamo parlato con il segretario generale della Fiom, Claudio Sabattini. Perché questa giornata di mobilitazione europea, che cosa sta succedendo nella cantieristica? «Quella di domani (oggi, ndr) è una giornata di lotta europea decisa dalla Fem, ed è da un lato di protesta e dall'altro di proposta. La protesta riguarda soprattutto il fatto che il Fondo monetario internazionale con i soldi degli europei finanzia la produzione di navi in Corea del Sud poi poste in vendita con dumping, cioè al 30% in meno del prezzo coreano. È un fatto di assoluta scorrettezza sul mercato che peraltro noi finanziamo. Dunque chiediamo l'intervento della Commissione a sostegno di tutta la cantieristica europea. E sempre alla commissione chiediamo inoltre di considerare la cantieristica un settore strategico dell'industria europea: perché può essere alternativo alle comunicazioni tradizionali su gomma e su rotaia; e perché il suo impatto ambientale è praticamente zero, è un'industria che non inquina. Questi problemi sono al centro della giornata europea della can-

teristica: nel cantiere di Castellammare ci sarà un dirigente dell'Ig Metall che viene da Kiel (vicino Amburgo), e a Kiel andrà un dirigente sindacale italiano a dimostrare dell'unicità dell'iniziativa della proposta». Dentro a questa unità, l'Italia porta però suoi problemi specifici... «Sì, dentro a questo quadro c'è poi il problema italiano che deriva da due questioni di fondo. La prima è che la cantieristica italiana della Fincantieri verrà privatizzata. Il nostro problema non è la privatizzazione, ma il fatto che la Fincantieri per la privatizzazione vuole scorporare alcuni cantieri e quindi produrre tagli che, è evidente, vogliono dire la liquidazione di una parte del sistema cantieristico. Ai tagli industriali corrispondono tagli occupazionali». Quali sono le realtà che corrono questo rischio? «Soprattutto quelli insediati al Sud (Castellammare, Palmiro, ndr) e in questo modo si produce un disastro nella già disastrata industria del Mezzogiorno. Siamo assolutamente contrari a questa linea per le stesse ragioni per cui manife-

Inaccettabile la chiusura anche di un solo stabilimento Fincantieri



Silvi/Ansa

LAVORO Accordi disattesi Sciopero di 4 ore alla Italtel-Sistemi

I nuovi imprenditori della «Italtel-Sistemi» (oggi si chiama «Tecnosistemi») hanno azzerato tutti gli accordi aziendali ereditati con il passaggio delle azioni di Italtel e Siemens alla cordata finanziaria guidata da Mauro Mutti. Lo denunciano, in una nota congiunta, i sindacati dei metalmeccanici, che hanno proclamato 4 ore di sciopero, blocco degli straordinari ed iniziative di lotta per l'8 novembre. Si tratta di un atto gravissimo, compiuto pochi giorni dopo un protocollo di intesa firmato congiuntamente dal Ministro Bersani, dagli amministratori delegati di Italtel, Siemens e Tecnosistemi oltre che da Fim, Fiom, Uil e dichiarano i sindacati. In quel protocollo, che sancisce la divisione di Italtel in tre pezzi, è detto esplicitamente che le tre nuove società considerano il sistema di relazioni sindacali, definito nel Gruppo Italtel, un valore importante, utile e da difendere.

SEGUE DALLA PRIMA

LA VIA ITALIANA

difficoltà la tenuta del patto sociale. Certo, una parte del differenziale d'inflazione italiano dipende dallo shock petrolifero, nei cui confronti la nostra economia è più fragile di altre per l'accentuata dipendenza da questa fonte di energia. Certo, la Bce non ci aiuta: l'aumento dei tassi d'interesse, per quanto scontato dai mercati, non sembra la risposta migliore ad uno shock asimmetrico come quello dell'aumento del prezzo del petrolio. Meno costoso sarebbe l'uso a fini anti-inflazionistici della politica fiscale, come ha fatto il governo italiano. Ma nell'Unione, purtroppo, non c'è ancora un vero coordinamento delle politiche fiscali. Tuttavia, sono emerse componenti dell'inflazione italiana che non possono essere ricondotte né allo shock petrolifero né ai suoi naturali effetti di propagazione interindustriale. Non si spiegano altrimenti gli aumenti dei prezzi negli alberghi e pubblici esercizi (+2,9%), nei servizi sanitari (+2,5%), negli altri beni e servizi (+3%), e soprattutto, come puntualizza l'ultimo Bollettino economico della Banca d'Italia, nei servizi assicurativi e in quelli finanziari. Non si spiegano altrimenti le vischiosità dei prezzi verso il basso, che hanno impedito ai prezzi dell'energia - e di molti altri servizi - di scendere durante le fasi in cui scendevano i costi di produzione. In tutti questi casi, è il difetto di concorrenza ad agire in senso negativo, e l'unica strada per contenere questo zoccolo strutturale dell'inflazione è la strada delle liberalizzazioni. Si tratta di una strada difficile e complicata, di cui vanno capite le numerose componenti. Difetti di concorrenza sono legati a strutture oligopolistiche dei mercati: qui, è il rafforzamento dei controlli anti-trust, e della generale cultura anti-trust del paese, ad essere chiamato in causa, oltre all'efficacia delle azioni intraprese dalle autorità di controllo settoriali. Difetti di concorrenza sono legati all'esistenza di regolamentazioni obsolete e di monopoli pubblici: qui, viene chiamato in causa il processo legislativo, che deve accelerare la definizione di nuove norme, ad esempio nel settore dei servizi pubblici locali, in quello degli ordini professionali, in quello della produzione elettrica. Distorsioni della concorrenza, poi, emergono in

numerosi settori di attività tradizionali, tipicamente in quelli dei servizi di prossimità: dalla distribuzione commerciale al trasporto collettivo locale, dalla rete di distribuzione al dettaglio dei prodotti petroliferi a tutte le attività soggette a regimi di autorizzazione amministrativa. In questi comparti la liberalizzazione è necessaria, e bene fa il governo nazionale ad accelerarla, prendendosi una rilevante responsabilità ed evitando il consueto gioco delle parti con le autorità del governo locale. Naturalmente, la liberalizzazione non potrà essere fatta ciecamente. Così come le ristrutturazioni industriali degli anni '80 hanno potuto godere di un'ampia rete di ammortizzazione del loro impatto sociale, altrettanto impegno va profuso per ridurre i costi sociali nei settori in cui le liberalizzazioni comportano esigenze di ristrutturazione. La sinistra non può assegnare due pesi e due misure ai costi sociali sopportati dal lavoro dipendente e a quelli sopportati dalle piccole imprese e dal lavoro autonomo. Ma c'è qualcosa di più: stagiateremo a pensare che la liberalizzazione dei servizi di prossimità si possa fare senza tenere conto di alcune particolarità del nostro paese. Qui, ancor più che in altri campi, non possiamo ricopiare modelli esteri e dobbiamo avere la forza di progettare e realizzare riforme che siano aderenti ai caratteri strutturali del territorio italiano. In un paese a urbanizzazione diffusa come l'Italia, ad esempio, il vantaggio della prossimità si configura in modi diversi al confronto con i paesi a urbanizzazione concentrata. In un paese in cui le aree metropolitane sono fortemente congestionate, e l'urbanistica di intere parti di città complicate, valgono considerazioni analoghe. E lo stesso si può dire per un paese in cui esistono centri storici di immenso pregio e valore. Una volta liberate dalle rendite monopolistiche e da quelle che derivano da regolamentazioni inefficienti, le residue rendite di posizione che hanno origine dalla prossimità possono essere convertite in investimenti, innovazione, ampliamento della qualità dei servizi, miglioramento della qualità urbanistica. Se questo è il punto di partenza, potrebbe ben darsi che la liberalizzazione, anche nei servizi tradizionali di prossimità, possa trasformarsi, al di là degli impatti di breve periodo, in occasione che nel lungo periodo è in grado di generare nuove attività e nuova occupazione. MARCO CAUSI

AZIONI

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. %, Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes entries like A MARCIA, ACEA, ACO NICOLAY, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. %, Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes entries like CALCEMENTO, CALP, CALTAGIR RNC, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. %, Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes entries like FINREX RNC, FONDI ASS, GABETTI, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. %, Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes entries like MIL ASS RNC, MIRATO, MITTEL, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. %, Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes entries like RIVA FINANZ, ROLANO EUROPE, ROLANO BANCA, etc.

Table with columns: Nome Titolo, Prezzo, Var. %, Min. Anno, Max. Anno, Prezzo Uff. in lire. Includes entries like WCBM30C27M20, WCBM30C30M20, etc.

