

# Economia

General Motors dovrebbe smetterla di produrre auto in Cina, dovrebbe produrle negli Usa  
Donald Trump

Contatto | economia@gazzettadelsud.it



La fotografia mondiale scattata dall'ultimo Rapporto dell'Organizzazione internazionale del lavoro (Ilo)

## Salari, crescita al minimo da 10 anni

### Il divario di genere penalizza le donne, mediamente del 20 per cento

GINEVRA

La crescita dei salari a livello mondiale è al minimo dal 2008 e le donne guadagnano ancora il 20% in meno degli uomini. È poco incoraggiante la fotografia dei salari nel mondo scattata dall'ultimo Rapporto reso noto ieri a Ginevra dall'Organizzazione internazionale del lavoro (Ilo).

La crescita dei salari in termini reali a livello globale è infatti scesa al 1,8% nel 2017, dal 2,4% nel 2016, riferisce l'Ilo in base ai dati provenienti da 136 paesi. Nelle economie avanzate del G20, la crescita salariale al netto dell'inflazione è scesa, passando dallo 0,9% del 2016 allo 0,4% del 2017. In Europa (Europa orientale esclusa) è passata dall'1,6% del 2015 all'1,3% nel 2016 fino a circa zero nel 2017 a causa di

una più bassa crescita dei salari in paesi come Francia e Germania e un calo dei salari reali in Italia e in Spagna. Al contrario, nei paesi emergenti e in via di sviluppo del G20, la crescita salariale reale ha oscillato tra il 4,9% del 2016 e il 4,3% del 2017. Per il direttore generale dell'Ilo Gy Ryder «è sconcertante constatare che nelle economie ad alto reddito vi sia una crescita salariale lenta a fianco di una ripresa della crescita del Pil e la caduta della disoccupazione. Le prime indicazioni suggeriscono che la crescita lenta del salario continua nel 2018. La stagnazione dei salari - ha aggiunto - è un ostacolo alla crescita economica e all'aumento degli standard di vita».

Sul fronte dei divari retributivi di genere - misurato dall'Ilo in base ai dati di circa 70 paesi - la situazione



Salari Sono poco incoraggianti i dati resi noti dall'Ilo

resta allarmante con le donne che a livello globale continuano ad essere pagate a livello globale circa il 20% di meno rispetto agli uomini. Tale divario «rappresenta una delle più grandi manifestazioni di ingiustizia sociale dei nostri tempi», ha

commentato Guy Ryder. Il rapporto osserva che nei paesi ad alto reddito il divario è maggiore nella parte superiore della scala salariale, mentre nei paesi a basso e medio reddito il divario retributivo di genere è più ampio tra i lavoratori

meno retribuiti. Per gli autori dello studio, le spiegazioni tradizionali, come le differenze nei livelli di istruzione hanno un impatto limitato. «In molti paesi le donne sono più istruite degli uomini, ma guadagnano salari più bassi, anche quando lavorano nelle stesse professioni», ha sottolineato l'esperta dell'Ilo Rosalia Vazquez-Alvarez. Lo studio mostra inoltre che le lavoratrici madri tendono ad avere salari più bassi rispetto alle lavoratrici che non hanno figli e che sorprendentemente il divario retributivo esiste ancor prima del periodo della maternità.

Contro i divari «occorre porre l'accento sulla parità di retribuzione per donne e uomini e combattere la sottovalutazione del lavoro delle donne», ha concluso Vazquez-Alvarez.

Ieri l'incontro a Palazzo Chigi

## Pernigotti, la proprietà turca sarebbe disposta a vendere

Indiscrezioni accolte «in modo molto positivo» dai dipendenti

ALESSANDRIA

La proprietà turca della Pernigotti sarebbe disposta a vendere. È quanto trapela dall'incontro di questa sera, a Palazzo Chigi, tra Zafar Toksoz, che con il fratello possiede la storica azienda dolciaria, il premier Giuseppe Conte e il ministro per lo Sviluppo economico Luigi Di Maio.

Indiscrezioni accolte «in modo molto positivo» dai lavoratori in presidio davanti allo stabilimento di Novi Ligure dallo scorso 6 novembre per protestare contro l'ipotizzata chiusura. In attesa di notizie ufficiali,

la richiesta dei sindacati non cambia. «In attesa di essere riconvocati al tavolo ministeriale - sottolinea Tiziano Crocco della Uila Uil - ribadiamo la necessità di ottenere il passaggio della cassa integrazione per cessata attività a quella per ristrutturazione. Solo così ci sarà più tempo a disposizione». «Se le indiscrezioni diventassero certezze - aggiunge Luca Patelli, uno dei portavoce dei lavoratori in assemblea - vorrebbe dire che si inizia a utilizzare il buon senso, quello che finora è mancato».

Ad alimentare le speranze dei lavoratori è anche il presidente del Parlamento Europeo, Antonio Tajani, che nei giorni scorsi si è recato a Novi Ligure per incontrare i lavoratori in sciopero.

Schiaffo a Trump: in Nord America saranno tagliati 14.700 posti

## Gm verso la chiusura di 5 fabbriche

Il titolo vola a Wall Street dopo l'annuncio della riorganizzazione

NEW YORK

General Motors si riorganizza. Il colosso di Detroit annuncia lo stop alla produzione in sette impianti, di cui cinque in Nord America, e il taglio del 15% - più di 14.000 posti - della forza lavoro fra Stati Uniti e Canada. Wall Street brinda ai tagli, mettendo le ali ai titoli Gm che sale di oltre il 7%, ma le polemiche sono immediate.

Il sindacato dei metalmeccanici dichiara guerra alla casa automobilistica che taglia negli Usa mentre - è l'accusa - apre impianti e rafforza la produzione in Messico e in Cina. Per Washington e per Donald Trump, si tratta di un forte schiaffo. Il presiden-



Gm Ridurrà la forza lavoro del 15%

te aveva promesso in campagna elettorale e successivamente un boom dell'industria automobilistica, con la creazione di milioni di posti di lavoro. Le possibili chiusure degli stabilimenti negli Stati Uniti invece interessano proprio quegli stati del Midwe-

st che hanno aiutato Trump a conquistare la Casa Bianca nel 2016. Ma non va meglio neanche al Congresso e ai democratici che hanno approvato, sotto l'amministrazione Obama, il salvataggio di Detroit stanziando miliardi di dollari dei contribuenti e che vedono ora i tagli annunciati come un "tradimento" agli americani.

Ma per Gm si tratta di misure necessarie per posizionare al meglio la società alle prese con il rallentamento delle vendite negli Stati Uniti e la guerra commerciale avviata dalla Casa Bianca, che ha avuto come effetto quello di far salire i prezzi delle materie prime come acciaio e alluminio. Gm si vuole adattare a «un'industria che cambia rapidamente e a condizioni di mercato che cambiano rapidamente» afferma l'amministratore delegato Mary Barra.

Da giovedì i vertici dovranno dire ai sindacati quale sarà il futuro del Gruppo in Italia

## Fiat-Chrysler comincia a fare i conti con l'eredità di Sergio Marchionne

Luca Ponzi \*

Da giovedì si comincerà davvero a fare i conti con l'eredità di Marchionne. I vertici di Fca dovranno dire ai sindacati quale sarà il futuro del Gruppo in Italia a partire dagli stabilimenti, dai nuovi modelli, dai centri ricerca, dagli investimenti sull'auto elettrica.

Fiat sarà ancora sinonimo di auto italiana oppure il gruppo guidato da Mike Manley è destinato a pensare sempre più in inglese, con la testa a Detroit e non più a Torino? Come racconto nel mio libro

«Sergio Marchionne, storia del manager che ha salvato la Fiat e conquistato la Chrysler», edito da Rubbettino, il manager italo canadese ha vinto molte partite, ma le fidejurmante aperte sono parecchie e riguardano soprattutto l'Italia, a partire dallo stabilimento torinese di Mirafiori.

Quella che era la più grande fabbrica d'Europa ora ha davanti un destino incerto, dopo la fine della produzione dell'Alfa Romeo Mito non può certo pensare di sopravvivere con la sola Maserati Levante. La cassa integrazione aumenta e i sindacati sono preoccupati, Marchionne lo sapeva bene, Mirafiori

era una spina nel fianco, tanto che in un'intervista esclusiva che mi rilasciò sulla pista di prova di Balocco nel vercellese - come racconto nel libro - disse «Io e Alfredo Altavilla ci stiamo lavorando». Ora Marchionne non c'è più e Altavilla se n'è andato sbattendo la porta.

Lavoratori e sindacati si aspettano risposte anche per quanto riguarda lo stabilimento di Melfi, dove ad agosto è cessata la produzione della Punto. Con quale modello sarà sostituita? E poi, quale sarà il destino di Pomigliano D'Arco, dove attualmente si produce la Panda? La piccola di casa Fiat, disse sempre Marchionne, può essere

realizzata altrove, perché a Pomigliano si è raggiunta una tale qualità produttiva da poter costruire lì le cosiddette vetture premium, cioè l'alto di gamma, quelle che costano di più, ma che permettono al gruppo di fare utili. E proprio sul concetto di premium Marchionne aveva spinto l'acceleratore, rilanciando Maserati e Alfa Romeo.

Partite rimaste aperte, perché dopo il boom iniziale la Maserati sta incontrando difficoltà, con gli operai in cassa integrazione, mentre l'Alfa Romeo - che in accordo con Sauber ha debuttato anche in Formula Uno - non ha ancora i numeri per fare concorrenza a Bmw,

Audi e Mercedes. E infine ci sarà ancora spazio per il marchio Fiat, oppure Fca punterà tutto su Jeep per conquistare i mercati globali e Fiat, con poco più del 20 per cento di quote di mercato nel nostro Paese, resterà un brand confinato in Italia e in parte in Europa? Tante domande alle quali Mike Manley, l'americano che ha rilanciato Jeep, proverà a dare risposta, consapevole che l'eredità di Marchionne vista dall'Italia presenta non pochi nodi da sciogliere.

\* Caporedattore Rai Calabria e autore del libro "Sergio Marchionne", edito da Rubbettino

Scaduti i termini

## Dieci progetti per ricostruire il ponte di Genova

GENOVA

C'è chi ha inviato una «pec», chi è presentato con delle cartelle corpose e chi con veri e propri plastici in scala celati all'interno di ingombranti scatoloni. È scaduto il termine per la presentazione dei progetti delle aziende interessate a partecipare alla demolizione e ricostruzione del ponte di Genova. Negli uffici della struttura commissariale, insediati nel palazzo chiamato Matitone, è arrivata una decina di plichi.

Tra chi vuole essere della partita c'è sicuramente la cordata Salini-Impregilo e Fincantieri, con Italferr come progettista. Il loro materiale è stato consegnato sul filo di lana. L'ad di Fincantieri, Giuseppe Bono, ha ribadito la volontà di intervenire, mentre dal gruppo di costruzioni si è saputo che la realizzazione del nuovo viadotto è ipotizzata in 12 mesi dalla consegna delle aree. Il disegno sarà ispirato all'idea firmata dall'architetto Renzo Piano. Il costo è di poco superiore ai 200 milioni.

Il commissario

## Foietta: «Sulla Tav troppi rinvii ipocriti»

TORINO

Sulla Tav c'è un «traccheggio ipocrita da parte del Governo che non porta alcun vantaggio al Paese. Anzi: con i ritardi, dal 2019 l'Italia perderà 75 milioni al mese». Paolo Foietta, commissario straordinario per l'asse ferroviario Torino-Lione, inasprisce la sua critica al ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli e all'esecutivo.

«Con questo percorso dell'analisi costi/benefici - è l'accusa di Foietta - si rivela una tendenza più a prendere tempo che a rimettere in discussione l'opera. C'è un'azione di traccheggio per riuscire a traghettare la scadenza delle elezioni europee».

Il nuovo j'accuse di Foietta è risuonato a margine del Forum di Pietrarsa, quest'anno a Genova, dove gli imprenditori ferroviari hanno lamentato la presenza di infrastrutture obsolete e ritardi nelle opere già in cantiere. Nelle stesse ore a Torino, all'inaugurazione dell'anno accademico, davanti al presidente della Repubblica Sergio Mattarella, la presidente del consiglio degli studenti dell'Università ha spiegato la scelta di campo contro la nuova Torino-Lione.