

De Benedetti torna alla Fiat garante dei finanziamenti?

Sulle iniziative in corso per risanare l'azienda si susseguono indiscrezioni e smentite - Ripercussioni in Borsa - Quale l'impegno della famiglia Agnelli?

MILANO — «L'automobile non va in ferie»: sotto questo titolo insolentissimo di colore «Il Sole 24 Ore» raccoglieva ieri il ricchissimo notiziario sulle vicende del settore automobilistico che sta riempiendo le cronache economiche di agosto. Quest'anno l'auto «non va in ferie», è vero, e si ha anzi l'impressione che proprio in questo mese molti dei giochi aperti stiano per chiudersi e che a settembre l'industria automobilistica italiana si presenta avendo già sostanzialmente acquisito l'assetto che la caratterizzerà per tutti gli anni 80. Ci sono troppi riscontri oggettivi che fanno pensare, smentendo una volta di più la tradizione, ad un Ferragosto portatore di grosse novità.

tite sulle iniziative e le trattative avviate in corso Marconi per guidare la Fiat fuori dalla tempesta della crisi si susseguono rapidamente. Umberto Agnelli, dopo aver sostenuto come unica soluzione dei mali dell'azienda torinese il ricorso a massicci licenziamenti e alla svalutazione della lira, si è ritirato dalla scena. Non per questo — e nonostante le ferie — il vertice della Fiat ha messo un freno alle proprie iniziative.

E gli azionisti, gli Agnelli? Quanto sarà il loro contributo per aumentare il capitale Fiat? L'uscita di Umberto Agnelli dal vertice della casa automobilistica torinese non prelude ad un disimpegno della proprietà? Quale sarà il peso di una banca pubblica che quello dei finanziamenti stranieri? Parallelemente alla ricerca di soluzioni per risanare finanziariamente la Fiat, il nuovo vertice del gruppo sembra impegnato in un'operazione di rilancio e potenziamento del management.

di voci e indiscrezioni difficilmente controllabili, spesso ufficialmente smentite, che hanno comunque i loro effetti, vedi il rialzo l'altro giorno in Borsa dei titoli Fiat. Il dato di pertinenza è la necessità effettiva della Fiat di rastrellare risorse finanziarie fresche. La domanda di fondi: per quale strategia, per quali scelte produttive, resta senza risposta, poiché proprio la Fiat finora si è rifiutata di elaborare un piano d'impresa. Un riferimento al piano auto e alle scelte di politica economica che in questo settore vuole fare il governo a questo punto è d'obbligo. La «Repubblica» di ieri ha già definito il piano una «farsa». Lo Stato — questa la tesi — finirà per dare i soldi alla Fiat solo perché non licenzi e mantenga operai inattivi. Se il fondo che sarà costituito anziché essere destinato alla ricerca per rinnovare prodotti e tecnologie dovesse servire per fare dell'assistenza al prossimo appuntamento l'auto italiana si presenterebbe già sconfitta. Anche nel caso dei finanziamenti pubblici, insomma, la domanda a cui si deve rispondere è: per quale strategia, per quali obiettivi? b. m.

Perché non basta il denaro per far crescere le imprese

Una indagine dell'Imi su 332 società evidenzia che gli ostacoli alla loro espansione non sono stati di natura finanziaria - Un invito alla riflessione per chi punta ancora su «fondi» assistenziali

Auto: in Inghilterra per 50 mila orario ridotto

LONDRA — La Talbot e la British Leyland hanno annunciato ieri l'introduzione di orari di lavoro ridotti a causa della forte diminuzione delle vendite. Con l'analogo provvedimento della Vauxhall, oltre 50.000 dipendenti dell'industria automobilistica britannica si trovano, così, ad orario ridotto. 6.800 dipendenti degli impianti della Talbot nelle Midlands saranno messi a due giorni di lavoro alla settimana. In Scozia, 4.700 lavoratori degli impianti Talbot di Linwood lavoreranno tre giorni alla settimana. La Leyland ha deciso di concedere ai propri dipendenti degli impianti nel Lancashire una «vacanza» di tre settimane retribuite al 95 per cento, tra la fine di settembre e l'inizio di ottobre.

«All'Alfasud non c'è crollo di produzione»

MILANO — «Nonostante il deterioramento del clima delle relazioni industriali verificatosi negli ultimi mesi, la media giornaliera delle vetture prodotte a Pomigliano d'Arco nel giugno e nel luglio scorsi è stata rispettivamente di 411 e 410 vetture al giorno: la precisazione viene dalla presidenza dell'Alfa Romeo dopo che alcuni quotidiani hanno pubblicato nei giorni scorsi dati allarmanti sull'andamento della produzione dello stabilimento napoletano dell'Alfa. L'attenzione viene data non è casuale: non solo il problema della produttività nello stabilimento di Pomigliano d'Arco è da anni oggetto di polemiche (e di battaglie anche difficili nel sindacato) ma è oggi anche collegato all'eventuale futuro accordo dell'Alfa con la Nissan. A Pomigliano d'Arco si costruiranno, infatti, 160 mila motori destinati alla vettura montata con carrozzeria giapponese. La nuova situazione non potrebbe garantire, sia pure dopo opportuni interventi tecnici e sull'organizzazione del lavoro, la produzione richiesta, sorgerebbero difficoltà di cui è difficile ora calcolare le conseguenze.

ROMA — L'Istituto Mobiliare Italiano ha elaborato i dati desunti dalle istruttorie di cui è in corso l'analisi di 332 imprese allo scopo di ricavarne indicazioni qualificanti sullo stato del sistema produttivo italiano. Questo tipo di indagine che, per quanto ne sappiamo, è la prima del suo genere, si basa su una fonte assai diversa dai bilanci (su cui compiono elaborazioni Mediocredito e Banca d'Italia). Benché non rappresenti ancora l'accogliimento di una esigenza più generale — la elaborazione dei principali dati per tutta la clientela da parte delle singole banche — costituisce un passo in avanti la cui importanza viene sottolineata dai risultati. La elaborazione dell'IMI, tuttavia, non è stampata per il pubblico. Le 332 imprese sono state scelte fra quelle su cui l'IMI ha deliberato, in positivo o negativo, per un finanziamento nel corso dell'anno 1978-79. Avevano una media di 256 addetti ed un capitale fisso di circa 18 milioni per lavoratore addetto. La maggior parte era nella zona della Cassa del Mezzogiorno erano 59. ACCUMULAZIONE — Fra i molti dati elaborati, quelli che più colpiscono, per il riferimento alla situazione generale dell'impresa in Italia ed al dibattito politico, riguardano la formazione del capitale e l'accesso a nuove risorse. Le imprese del campione IMI hanno realizzato nell'anno un aumento del capitale netto di 251 miliardi, pari al 56,6 per cento del totale. Le «fonti esterne» di formazione del capitale sono state dunque minoritarie: non solo, ma hanno potuto ottenere dai propri soci azionisti il 26 per cento dei mezzi finanziari di cui avevano bisogno e il 23 per cento da sottoscrizioni di obbligazioni. Il saldo debitorio con le banche, pari al 26,5 per cento, appare modesto se pensiamo alle situazioni abnormi in cui sono state cacciate molte imprese di proprietà statale. Tanto che il vero elemento distintivo di questa indagine rispetto alle altre — l'indagine di cui è stato oggetto una lettura seria dei dati Mediocredito — sembra essere proprio la individuazione di un'area di imprese «abbastanza omogenee fra di loro. Nei dati prodotti da Mediocredito e dalla Banca d'Italia l'inquinamento viene — oltre che dalla fonte: bilanci fatti per il fisco, truccati — anche dall'abitudine di leggerli senza distinguere fra impresa di proprietà statale e quella di proprietà di ristrette cerchie di soci azionisti.

Parte dal collocamento la «guerra del pomodoro»

Drastica e inattesa riduzione dell'occupazione stagionale - Occupati dai lavoratori i municipi di Nocera, Pagani, Bracigliano e la sede dell'Unione industriale di Salerno — Le aziende dicono che la produzione è diminuita, ma si annuncia la distruzione nei centri AIMA

IL SUNIA: è errato il calcolo dell'aumento del canone

ROMA — Per il SUNIA, l'indice di riferimento per l'aumento del canone ad agosto, non è quello pubblicato ieri da tutti i giornali. Dice in un comunicato il presidente, Bartocci: «sembra che si dimentichi che la legge 27 luglio 1978 numero 392 è entrata in vigore il 30 luglio 1978, giorno successivo alla sua pubblicazione sulla gazzetta ufficiale, e che questo renderebbe possibile e legittimo l'aggiornamento del canone fin dal 31 luglio. Se è vero che per comodità si fa riferimento al 1. agosto è anche vero che il aggiornamento dell'indice non può non essere tratto da un periodo temporale ben definito e compiuto il quale deve essere quindi anteriore al 30 luglio. Queste considerazioni — conclude la nota — legittimano il riferimento giugno-giugno e la conseguente indicazione del SUNIA e, implicitamente dello stesso governo, di aggiornare il canone dal primo agosto utilizzando il dato pubblicato dalla Gazzetta Ufficiale numero 196 del 18 luglio 1980».

In pericolo i collegamenti marittimi tra l'Italia e la Grecia

ROMA — Dal 16 agosto alcuni collegamenti con la Grecia potrebbero essere in pericolo: per quella data i commissari di bordo della nave Karagheorghis Lines, che fanno servizio da Ancona e da Venezia, hanno annunciato l'inizio di uno sciopero ad oltranza. I commissari denunciano, in una nota alla stampa, il comportamento degli armatori di questa compagnia, che stanno sostituendo sempre più i commissari «con personale estraneo alla categoria dei marittimi, inesperto e spesso privo dei requisiti del mestiere». Inoltre i commissari non hanno avuto gli straordinari ormai da sette mesi e temono una sorta di smantellamento della loro categoria: l'assunzione di personale esterno, dicono, oltre a rappresentare una violazione del contratto collettivo, «viene in contraddizione anche con le leggi e i regolamenti della sicurezza della navigazione nonché con i diritti dei lavoratori». I commissari di bordo della «Karagheorghis», infine, chiedono solidarietà attiva ai sindacati e ai lavoratori dei porti italiani.

Dal nostro inviato SALERNO — Appena è cominciata a circolare la voce, qualche settimana fa, di una drastica e inattesa riduzione degli occupati, la protesta è scattata immediata. Uno dopo l'altro sono «caduti» i municipi e gli uffici di collocamento di quasi tutti i comuni della zona, occupati per protesta da centinaia e centinaia di lavoratori alimentari stagionali. In attesa di trattative nell'area di un agosto impietoso non hanno, però, risolto granché. Si sono scontrate per giorni le promesse e le assicurazioni fornite dagli industriali conservatori e la storica e giustificata diffidenza dei sindacati e dei lavoratori della zona. Ancora l'altro giorno sono stati riuoccupati in rapida successione i municipi di Nocera, Pagani, Bracigliano, Siano e la sede dell'Unione industriale di Salerno. Nella sostanza è come se chiudessero i battenti, da un momento all'altro, due grandi industrie. Le cifre che circolano negli uffici della FILIA — il sindacato dei lavoratori alimentari — sono assai allarmanti: si parla, alla luce di precise indagini condotte azienda per azienda, di una riduzione di circa 3.500 lavoratori stagionali rispetto agli occupati dell'anno scorso. E questo, naturalmente, solo nella provincia di Salerno. Se vi si aggiunge quella di Napoli la cifra sale rapidamente oltre i 5 mila.

«Il risultato di tale riduzione — dicono alla FILIA — sarebbe simile, appunto, a quello della chiusura di due grandi industrie». Con la differenza, forse, che in un settore già tanto scosso da arcaiche ingiustizie e con controparti e punti di riferimento molto più fumosi e labili rispetto a quelle degli operai tradizionali, gli effetti della «mazzata» potrebbero essere assai più pericolosi. Le trattative fino ad ora non che abbiano sortito grossi risultati. Al sindacato sottile l'impegno assunto dalla Cirio — una delle più importanti aziende di trasformazione della zona — a richiamare al lavoro un numero di persone pari a quello dell'anno scorso. Ma non basta, aggiungono. Se, infatti, questa azienda ha mostrato buona disponibilità non altrettanto si può dire per quell'immenso mare di piccoli proprietari che ostinatamente continuano a rifiutare qualsiasi confronto con il sindacato. E questi privati sono il grosso del settore alimentare nella provincia di Salerno. Giustificano la loro intenzione di ridurre il personale stagionale dicendo che quest'anno è calata la produzione di pomodoro. Dovrebbero sempre spiegare, però, come è già stata annunciata la distruzione nei centri AIMA di vere e proprie «montagne» di oro rosso. Alla indisponibilità a discutere dei livelli occupazionali i padroni accoppiano un «no» netto alla discussione sui metodi di reclutamento della manodopera. A questa chiusura i sindacati ed i lavoratori hanno risposto nel corso di quest'ultimo infuocato giornata con una lotta che si è andata facendo di giorno in giorno più aspra.



Contadini mentre raccolgono pomodori

lerno, rappresentanti della FILIA e dei lavoratori stagionali hanno tentato di avere un incontro con qualche esponente della controparte. Tutto inutile, in pratica: sono stati costretti a discutere con uno spaventato funzionario che nulla ha fatto se non assicurare che lui non c'entrava niente.

Quest'episodio, da solo, dà il senso delle estreme difficoltà lungo le quali deve muoversi la lotta dei lavoratori. È per questo che i sindacati hanno deciso di porre mano all'unica soluzione forse possibile. Hanno chiesto al prefetto di Salerno che si lusi a convocare i proprietari di

alcune delle più importanti aziende di trasformazione della provincia. Il prefetto si è impegnato a fare quanto richiesto. E non è escluso che debba ricorrere addirittura ai carabinieri per trascinare i padroni al tavolo delle trattative. Federico Gericchia

La conclusione del presentatore dell'indagine, Giovanni Zanetti, è che «nell'ambito dell'insieme osservato non è possibile affermare che il processo di accumulazione abbia trovato ostacoli di natura finanziaria. Al più potrebbe essersi verificato in alcuni casi un processo di auto limitazione della crescita». Bisogna ricordare che anche l'indagine della commissione Bilancio del Senato, sul finanziamento delle imprese industriali presieduta da Napoleone Colaninno, era arrivata a conclusioni simili riguardo a un'area ben più vasta, comprendente il settore statale: per l'intero decennio 1970-1980 gli ostacoli all'espansione della formazione di capitale nell'industria non sono stati essenzialmente finanziari. FATTI DEVIANTI — Certo, nessuno può negare che lo Stato azionista ha fatto mancare l'apporto di fondi alle imprese di cui è proprietario, a volte esclusivo. Né si può negare che le strette creditizie — ad esempio, il livello attuale dell'interesse — ostacoli l'afflusso di capitale all'industria. Anche il fenomeno di autominimizzazione dello sviluppo accennato da Zanetti, andrebbe valutato più attentamente: oggi sono gli Agnelli che pretendono di realizzare una espansione gigantesca del capitale d'impresa mantenendone il controllo familiare, ma non ci dimentichiamo che ogni imprenditore, anche piccolissimo, può comportarsi allo stesso modo. E allora? Bisogna ammettere che alcuni limiti sul fondo della espansione della base imprenditoriale, specie industriale e agricola, sono all'interno del sistema imprenditoriale e che la banca, quasi sempre, vi si adegua. Ai luoghi comuni sulla professionalità dell'imprenditore fa riscontro, nei fatti, la mancanza di ricambio dei quadri, una distruzione netta fra interessi proprietari e politica di gestione, l'assenza di dinamismo nella «creazione» di nuovi strumenti gestionali. IMMOBILISMO — La banca si presenta come patrona di questo immobilismo. Persino esperimenti come la sostituzione del lavoratore, attraverso società cooperative, nella gestione di imprese abbandonate da azionisti ormai «esauriti», non registra alcun interesse da parte dei banchieri. Oggi è il PCI che si batte per una politica della «offerta di servizi», vale a dire di stimolazione, ricambio e integrazione delle capacità imprenditoriali. Ma perché non si tenta di vendere servizi più o meno redditizi al singolo cittadino — non producono una offerta di servizi per l'impresa? Solo recentemente ed in pochi casi è cominciato l'affitto di impianti (leasing), la riscossione di fatturato (factoring), l'organizzazione di compagnie mercantili, e così via. Possono crearsi gli imprenditori stessi, per autogestirsi, o una agenzia pubblica. Anche una banca può promuovere, specie quando è una banca di investimenti o «di sviluppo»: una versione moderna, attuale di quell'antiquato Istituto di credito speciale, nato in altri tempi, con continuità a definirsi banche come l'IMI. DEBANCARIZZAZIONE — Il modo stesso di concepire la funzione creditizia, in una situazione come quella descritta nell'indagine IMI, appare superato. L'espansione del credito trova il suo limite nell'insufficienza dell'iniziativa imprenditoriale. All'IMI lo sapevano da anni: da quando «devo essere accorti di quale errore avevano fatto puntando una valanga di miliardi sopra «l'imprenditore nato» Nino Rovelli, cioè sopra le «intuizioni» anziché sull'organizzazione di un moderno organismo imprenditoriale. Che l'errore è stato aggravato dalla decisione del dirigente di costruire l'investimento tutto, o quasi, sul credito. Molte banche (e imprese) sono ancora oggi prigioniere di questo meccanismo. Non esiste una vasta, differenziata, iniziativa rivolta a far arrivare direttamente nell'impresa il capitale che può essere attinto dalla enorme massa di risparmio in forma liquida che circola nelle società industriali moderne. Non esiste alcun tentativo, ad esempio, di offrire strumenti differenziati — assicurativi, di deposito, obbligazionari, parasocietari — di sottoscrizione del risparmio in collegamento con un piano di investimenti o progetti che ne garantiscono una remunerazione elevata sulla base della redditività effettiva. Si ha paura della debancarizzazione non dimenticando due cose: che la banca può collaborare a potenziare l'iniziativa finanziaria diretta dell'impresa e che l'errore del credito non è scindibile dai risultati dell'impresa. Certo, bisognerà trattare con una impresa divenuta centro di autonome decisioni. Ma questa è anche la condizione per aprire nuove strade alla politica monetaria. Renzo Stefanelli

ARCI CACCIA

un impegno per cambiare

TESSERAMENTO 1980

iscriviti presso il circolo ARCI-Caccia di zona oppure tramite versamento sul conto corrente n. 52065000 intestato: ARCI-Caccia - Via C. Beccaria n. 24 - ROMA

Decolla l'«Azienda assistenza al volo» ma i servizi operativi restano a terra

Lo stato di degradazione delle condizioni di sicurezza negli aeroporti nazionali rischia di raggiungere livelli di «massimo storico»: i piloti decidono di non operare nelle ore notturne su quasi tutti gli scali del Sud e delle isole; i radar per la competenza totale degli spazi aerei, continuano a rimanere nei magazzini; gli impianti ottici non vengono omologati; la manutenzione degli apparati è sempre meno soddisfacente. Tutto questo è solo in parte dovuto alla oggettiva complessità della fase di transizione che vede passare, dall'era aeronautica militare al ministero dei Trasporti, tutte le competenze relative al traffico aereo.

In pratica, pur essendo stata acquisita da parte della nuova azienda la personalità giuridica e la dotazione patrimoniale distinta da quella dello Stato, le forze più tradizionali del ministero non vorrebbero concedere al Consiglio di amministrazione la responsabilità di autorizzare i servizi e le attività. Il tipo di attività che svolgerà questo nuovo ente, i rapporti che dovrà avere con gli enti omologati a livello internazionale, l'assoluta tempestività di intervento che

la sicurezza del volo quotidianamente richiede, devono consentire la massima autonomia nell'attività operativa di questa azienda, pur sotto la vigilanza politica e programmatica pubblica nell'economia. In questo senso anche la discussione parlamentare sulla riforma FS dovrà tener conto di tali esigenze, interamente riprese nel testo della proposta di legge del PCI.

A settembre l'azienda per l'assistenza al volo dovrebbe essere, dunque, costituita. Occorrerà incalzare il nuovo gruppo dirigente perché esamini rapidamente almeno le situazioni più pericolose per il traffico aereo.

I lavoratori del Registro Aeronautico Italiano, di Civitavecchia, gli stessi controllori di volo, i tecnici e meteorologi aeroportuali, che costituiscono il primo nucleo di questa azienda, sanno, fin

d'ora, che la battaglia riformatrice non sarà conclusa. Infatti, l'azienda, pur unificando e «civilizzando» alcuni basilari servizi del traffico aereo, non può, per la limitatezza della legge-delega approvata in giugno, approntare l'integrazione di tutti i servizi tecnico-operativi del trasporto aereo.

L'impegno si sposterà, allora, su un obiettivo più avanzato, già indicato da un ordine del giorno del Senato di cui il nostro partito è stato promotore: la costituzione di una «autorità pubblica per i servizi tecnico-operativi dell'aviazione civile», indispensabile mezzo per riportare chiarezza ed affidabilità nel campo vitale della sicurezza del trasporto aereo. Franco Galasso

Agiptexaco: un nuovo pozzo in California

ROMA — La Texaco Inc., sempre operatore di una joint-venture paritetica con Agip Petroleum (consociata italiana dell'Agip SpA), ha annunciato in questi giorni il completamento di un secondo pozzo produttivo di gas nella parte occidentale del Campo Millar, definita «Dixon East Unit», in California.

Il pozzo ha erogato, in fase di prova, circa 100 mila metri cubi di gas al giorno da un livello mineralizzato al di sopra del precedente, la cui scoperta era stata annunciata nello scorso mese di marzo.

L'Agip e la Texaco — ricorda al riguardo un comunicato — sono impegnate in un programma di perforazione in questa parte della California; il prossimo prevede l'esplorazione di ulteriori pozzi di esplorazione e sviluppo.