

La Fiat oggi aumenterà il capitale Ora interverranno anche le banche?

Si passerebbe dagli attuali 165 miliardi di lire a 250 miliardi - Si prepara il terreno per attirare capitali italiani e stranieri attraverso il mondo finanziario - Il ruolo giocato da Enrico Cuccia

Dalla nostra redazione

TORINO - Quasi certamente la Fiat annuncerà oggi un massiccio aumento di capitale. Le risorse necessarie a fronteggiare la sua grave crisi. La decisione dovrebbe essere presa dal consiglio d'amministrazione, che si riunisce stamane all'ultimo piano del bianco palazzo di corso Marconi 10.

La Fiat stessta lavorando per preparare un aumento di capitale, era noto da tempo, in un periodo di normale congiuntura, la situazione finanziaria della Fiat non sarebbe malvagia: può far impressione l'indebitamento, che supera i 7.000 miliardi di lire, ma esso rappresenta meno di un quarto del fatturato ed è composto in gran parte da debiti a medio-lungo termine contratti con tassi vantaggiosissimi, in media del 13 per cento.

Ma questi non sono tempi normali. La Fiat si trova nell'occhio del ciclone che ha investito in tutto il mondo l'industria dell'auto. Per non farsi staccare dalle case giapponesi, americane, tedesche e francesi, i dirigenti Fiat hanno calcolato che dovrebbero investire 5.400 miliardi di lire nei prossimi quattro anni (tre anni per rinnovare la gamma delle autovetture, 1400 per la ricerca e 1000 per am-

modernare gli impianti). Ma contrarre altri 5.400 miliardi di debiti, in aggiunta ai 7.000 attuali, significherebbe rischiare il tracollo. Come trovare allora capitali così ingenti?

La strada più logica sarebbe stata quella di ricorrere ai fondi per la ricostruzione previsti dalla legge 675. Ma la Fiat li ha rifiutati a priori, per un'opzione politica: non vuole che le sue scelte future siano condizionate dalle direttive del piano di settore per l'auto. Non vuole la programmazione pubblica e dichiara che accetterà soltanto fondi pubblici per la ricerca. Scoglie quindi, l'unica altra strada possibile: l'aumento di capitale, che dovrebbe successivamente «invogliare» banche italiane e straniere ad allargare i cordoni della borsa.

Per preparare l'operazione, Gianni ed Umberto Agnelli hanno compiuto viaggi a New York, in Germania, in Francia, si è dato un gran daffare, il banchiere Enrico Cuccia, ispiratore in passato di tante operazioni di ingegneria finanziaria. Si è cercato anche di creare in Borsa un'atmosfera favorevole all'operazione. In questi giorni, malgrado la situazione critica nelle fabbriche, il titolo Fiat in Borsa è stato protagonista di una forte rimonta. L'avrebbe provocata, secondo gli esperti, la stessa Fiat, che avrebbe scelto proprio questo momento per spendere i 7,5 miliardi di lire che l'ultima assemblea degli azionisti aveva stanziato per l'acquisto sul mercato di azioni proprie. E' una classica operazione di «maquillage», che si fa solitamente per vendere più appetibile un titolo alla vigilia di manovre finanziarie.

Secondo quanto ha pubblicato un settimanale milanese, il capitale sociale della «Holding» Fiat, che è attualmente di 165 miliardi di lire, verrebbe aumentato a 250 miliardi. Inoltre verrebbero emesse obbligazioni convertibili mediobanca per altri 250 miliardi. La famiglia Agnelli, per dare un segnale del proprio impegno diretto, nel risanamento della Fiat, sottoscriverebbe (tramite la propria finanziaria Ifi) circa 75 miliardi dell'aumento di ca-

pitale e 75 miliardi di obbligazioni. Anche il governo della Libia, che ha circa il 10 per cento del capitale Fiat, dovrebbe fare la sua parte. Resterebbe poi da convincere i medi e piccoli azionisti a sottoscrivere le quote rimanenti.

Aeraxon uccide le mosche. E rispetta la natura.



Crisi dell'auto: chi apre davvero spazi al Giappone

ROMA - L'industria dell'auto è in crisi profonda: c'è una più acuta concorrenza internazionale, inoltre la caduta di domanda si sta facendo sentire un po' ovunque e colpisce anche i gruppi più forti. E' di questi giorni la notizia che la Volkswagen ha visto ridursi nei primi sei mesi dell'anno i propri margini di profitto del 28%. Le sue vendite si sono ridotte non solo sui mercati esteri, ma persino su quello tedesco; tuttavia la caduta è stata ancor più forte per i suoi diretti concorrenti, Ford e Opel.

I principali modelli ad essere colpiti sono quelli di medio-alta cilindrata, mentre continuano ad andar bene le auto più piccole. E' chiaro - scrive il Financial Times - che la Volkswagen non può essere immune dalle tendenze della congiuntura mondiale, tuttavia essa potrà attraversare la recessione dell'industria dei motori meglio degli altri competitori tedeschi. Perché?

Innanzitutto la Volkswagen - come ha sottolineato il suo direttore finanziario Friedrich Thomee - ha previsto la recessione mondiale circa tre anni fa e si è attrezzata adeguatamente, mettendo in cantiere altissimi investimenti sia nella ricerca tecnologica per nuovi modelli, sia nell'ammortamento di quelli vecchi. La razionalizzazione della produzione, inoltre, dovrebbe far crescere la produttività di circa il 3 per cento nei prossimi anni.

La Volkswagen è preoccupata della concorrenza giapponese forsi più ancora della Fiat, poiché le aziende nipponiche hanno già il 10% del mercato tedesco. Ma come risponde? La competitività con i giapponesi - sostiene - è data dal livello tecnologico e non dai prezzi, perché è scontato che il costo del lavoro là è più basso ed è implicito che non si possono ridurre i salari degli operai tedeschi. Ecco come un grande gruppo capitalistico affronta la crisi. La Fiat dovrebbe imparare.

Michele Costa

S. C.

Oggi il direttivo unitario discute la strategia sindacale

ROMA - La segreteria della Federazione Cgil-Cisl-Uil ha affrontato la settimana un documento da presentare oggi al direttivo unitario senza i tre segretari generali impegnati nel-

l'incontro col ministro del Lavoro Fosschi. Il loro arrivo nella sede di via Sicilia ha spinto l'attenzione sul problema Fiat.

Secondo quanto si è potuto apprendere, comunque, il documento che illustrerà il segretario confederale della Cgil Donatella Turatura supera le 30 cartelle dattiloscritte. Dopo la discussione e l'approvazione da parte del direttivo unitario, è stato portato alla consultazione all'assemblea di base, nella seconda settimana di novembre, ratificato dall'assemblea dei tre consigli generali e del quadri che si svolgerà molto probabilmente a Milano.

La prima parte del documento concerne la strategia generale del sindacato e contiene opzioni diverse su una serie di punti: fondo di solidarietà, orario di lavoro, politiche e struttura del salario, piano economico a medio termine nonché le relative strategie di democrazia industriale. Sarà, poi, il direttivo a sciogliere il nodo della «democrazia sindacale», indicando come procedere nelle assemblee di base. Nel documento, infatti, verrebbe ipotizzato il ricorso a votazioni segrete.

Non è ancora finita, dicono all'Alfasud

Riunito ieri il consiglio di fabbrica - «Continueremo a lottare perché le condizioni poste da Cossiga per l'Alfa-Nissan non compromettano l'accordo» - Giovedì sciopero in Campania - Parlerà Galli

Dal nostro inviato FOMIGLIANO D'ARCO - La tensione si è allentata. Dopo una settimana di fuoco all'Alfasud si tira un sospiro di sollievo. Il «si» di Cossiga all'accordo Alfa-Nissan, sia pure «sotto condizione», ha aperto uno spiraglio per il concreto risanamento dell'azienda automobilistica.

Il consiglio di fabbrica si è riunito ieri mattina di buon'ora. C'erano anche i dirigenti della FLM regionale. La domenica è trascorsa sfogliando i resoconti dei giornali e ascoltando i notiziari RAI-TV. I lavoratori e gli stessi delegati sindacali sono arrivati in fabbrica con la voglia di saperne di più. Davanti ai cancelli i manifesti del PCI mettono in risalto l'ampullatura del movimento di lotta sviluppata la settimana scorsa. Anche il PSI ha affisso un manifesto: è un lungo documento che inizia affermando che l'accordo Al-

fa-Nissan è «un successo socialista». La riunione del consiglio di fabbrica (vi partecipano anche alcuni delegati della vicina Alfa Romeo) entra subito nel vivo, introduce Ettore Ciancio, della segreteria regionale FLM. «La decisione di Cossiga - dice - premia le nostre lotte, in particolare quelle degli ultimi giorni. Ma stiamo attenti: le «condizioni» cui il «si» è subordinato possono essere l'arma in mano agli avversari della collaborazione con la Nissan per rimettere tutto in discussione. E' necessario rimanere vigili ancora».

Entrano alcuni operai; portano due cartelli. Su uno è scritto: «Basta con le patenenti del sindacato». E allora? «E allora non possiamo accettare tempi lunghi - dice un giovane delegato - Avevamo detto che chiuso l'affare con la Nissan, avremmo discusso le questioni più scottanti, come la novità al reparto presse e i disservizi nei trasporti. Che a-

spettiamo a confrontarci con la direzione?». L'Alfasud è un caso anomalo nella crisi dell'auto: produce meno di quanto il mercato chiede; le prenotazioni coprono già la produzione dei prossimi mesi. Esattamente il contrario di quanto accade alla Fiat.

«Siamo disposti a discutere apertamente tutte le questioni produttive - afferma Enrico Cardillo, della segreteria regionale FLM - Ma anche l'azienda deve avere il coraggio di assumersi le sue responsabilità. Non svaliamo certo un segreto dicendo che negli ultimi mesi lo stabilimento è stato lasciato senza direzione. Si aspettava l'arrivo della vicina Nissan. Ora bisogna arrivare ad una stretta. Per le settimane scorse siamo stati occasionalmente «compagni di viaggio» col gruppo dirigente dell'Alfa, con l'apertura della trattativa per la vertenza di gruppo le strade si separano. E già da

domani chiederemo di discutere la piattaforma». La lotta, dunque, per il risanamento della fabbrica è tutt'altro che conclusa. A sostegno della vertenza c'è già una prima iniziativa: lo straordinario è sospeso per tutta la durata della trattativa; il consiglio di fabbrica lo ha comunicato con un documento ai lavoratori. E l'Alfasud sarà ancora al centro della giornata di lotta di dopodomani, giovedì: insieme ai metalmeccanici sciopereranno per quattro ore tutti i lavoratori delle industrie della Campania. Lo ha deciso ieri sera la segreteria regionale CGIL, CISL, UIL. A piazza Plebiscito, nel cuore di Napoli, si sarà una grande manifestazione con Pio Galli. Lì sera, infine, nell'ambito della festa provinciale dell'Unità si è svolto un dibattito con Massimo De Michelis, Garavini e il compagno Germecca.

Luigi Vicinanza



Protesta contadina per le vie di Modena

MODENA - Centinaia di coltivatori sono scesi ieri in piazza a Modena ed hanno attraversato i loro trattori le vie della città. La protesta dei contadini si rivolge innanzitutto contro il governo incapace di una politica di intervento e di riforme che difenda il reddito dei produttori e sviluppi l'agricoltura. La giornata di lotta è stata organizzata unitariamente dalla Confagricoltori, dall'Associazione delle cooperative agricole e dal centro delle forme associative (Centra). I contadini più colpiti da una

grave situazione di mercato e dall'assenza di interventi da parte dello stato sono quelli lattiero caseario, con la situazione drammatica del grana venduto sottocosto, e della vitivinicoltura: il 40% del vino prodotto nel '78 è ancora giacente nelle cantine, i prezzi dei prodotti ortofruttili non sono remunerativi dei maggiori costi sostenuti dai coltivatori, manca ancora l'accordo interprofessionale per il settore bieticolo quando ormai è stata ultimata la raccolta nelle campagne.

Si discute nella notte su una proposta presentata dal ministro

ROMA

(Dalla prima pagina) e propri ultimatum dei giorni scorsi. Annibali ha detto che «ci si può mettere più o meno tempo ma ci sono gli spazi per trovare una soluzione». Queste dichiarazioni sono state rese note un quarto d'ora dopo che l'amministratore delegato della FIAT, Romiti, aveva concluso un colloquio con Cossiga richiesto dallo stesso Romiti.

La trattativa è dunque entrata in una fase delicatissima. Gli incontri sono iniziati soltanto verso mezzanotte. Fosschi ha incontrato separatamente le due parti.

«Una settimana di incontri, sondaggi, verifiche tecniche del ministero del Lavoro non ci hanno fatto fare un passo avanti» commenta Pio Galli. Proprio per questo la FLM ha affermato che se non si dovesse verificare nelle prossime ore una svolta, il ministro dovrà trarre le dovute conseguenze, cioè proporre un eventuale spostamento della trattativa a palazzo Chigi.

Appunto nella sede della presidenza del Consiglio era già iniziata, ieri mattina, una nuova informale fase delle trattative. Fosschi è andato da Cossiga ad illustrargli l'andamento del negoziato. Uscendo, il ministro del Lavoro ha detto: «Siamo in una fase stringente, ma di durata non brevissima», e ha aggiunto che non vi è una sua definitiva proposta di mediazione, ma ce ne sono diverse sulle quali a meno a meno che si va avanti si effettuano sondaggi.

Secondo indiscrezioni la mediazione di Fosschi si baserebbe su una estensione del ricorso al prepensionamento. Secondo dati di fonte INPS sarebbe possibile collocare in prepensionamento anticipato 9159 lavoratori della Fiat (di cui 8337 uomini e 773 donne) entro la fine del 1980 e altri 3094 (1931 uomini e 1073 donne) nell'81.

In totale entro l'81 potrebbero essere collocati in prepensionamento 12.783 lavoratori. Inoltre, sempre secondo le stesse fonti, tra l'80 e l'81 saranno collocati in prepensionamento ordinario altri 3487 lavoratori. Va detto però che una parte di questi sono già andati in pensione nella prima metà di quest'anno.

Questa proposta, di cui si dice notizia dopo averla raccolta in ambienti ministeriali, potrebbe consentire il ritiro del licenziamento. Questo sarebbe il primo tempo del possibile accordo proposto dal ministro del Lavoro. In un secondo tempo sarebbero esaminati gli aspetti ulteriori della vicenda. La proposta del ministro è maturata dopo una serie fittissima di contatti, interpretazioni, scambi di quelle indicazioni. Fosschi ha risposto d'aver effettivamente chiesto e tra l'altro all'INPS diversi dati, tra cui anche quelli sulle persone interessate al prepensionamento.

In serata la FIAT ha contestato i dati ministeriali e ha fatto sapere che intende presentare oggi le cifre esatte sulle possibilità di ricorso al prepensionamento. Subito dopo il ministro ha visto il sindaco Novelli e il presidente della Provincia di Torino e della Regione Piemonte. Quindi, nel primo pomeriggio, ha incontrato Lama, Corbelli e Benenato. Siamo entrati così nella fase cruciale della giornata. I massimi dirigenti sindacali hanno voluto far passare l'impegno dell'intero movimento sindacale a sostegno dell'operato della FIAT.

TORINO

(Dalla prima pagina)

saper durare, non è solo un movimento che rifiuta i 14.000 licenziamenti: è un movimento che respinge la protesta del governo e della Fiat, e si è schierato con la crisi della «governanza», rifiutando l'aspetto produttivo. Il progetto del sindacato è un progetto evolutivo, guarda allo sviluppo, alle tecnologie e alla nuova produttività fondata sul superamento delle antiche linee di montaggio, a gruppi di

lavoro autogestiti. E allora «perché non andiamo al Politico, degli studenti e dai professori, a discutere di ricerca, di scienza?», chiede Fosschi alle presse. «Perché non andiamo - aggiunge - dal 52 giornalisti del TG2 che rifiutano la lottizzazione, un lavoro demotivato?».

Lo scontro ha questo spessore. E' l'arrivo di Enrico Berlinguer è visto come una delle tappe del «braccio di ferro» tra lavoratori, la Fiat e il governo. «Certo i comunisti - si commenta - sono l'unica forza politica che si muove con gli operai». Già mercoledì sono previste assemblee con dirigenti dei partiti (per il PCI sarà presente Adalberto Manocci); giovedì, poi, una manifestazione per lo sciopero regionale in Piemonte e in Campania, per lo sciopero nazionale dei metalmeccanici, verranno a Torino delegazioni dalla Lombardia, dal Veneto, dalla Liguria, dall'Emilia Romagna; infine, in piazza San Carlo ad ascoltare Pietro Carniti e Vincenzo Mattioli. Oggi, infine, a Roma il direttivo Cgil-Cisl-Uil annuncerà lo sciopero generale nazionale.

«Non bruciamo le tappe» dice Gianni Visio, nella relazione al consiglio di Bilirio. E' un suggerimento che rilancia il mercato interveni. La partita è grossa: non si possono sperare tutte le carte subito. L'annuncio è diretto a quelli che vorrebbero partire con scioperi ad oltranza, con occupazioni messe su in qualche mese.

Sarebbe come cadere nelle braccia della Fiat che sembra puntare sullo «sfiancamento» dell'avversario. Invece, il problema è resistere. Perciò molti suggeriscono una lotta più articolata, entrando un'ora, scioperando o poi lavorando l'ultima ora. Certo così è una lotta più dura, più difficile. E' anche il modo per tenere davvero tutti in fabbrica, per discutere, organizzare. Lo sciopero, senza diventare una occasione per fuggire a casa, per il doppio lavoro. Ma certo, la spinta è forte e così ieri un'assemblea ad oltranza ha bloccato il Lingotto e la Lancia di Chivasso; assommano il numero di scioperi: 14.000 di scioperi di Cuccinotto e alla Moto avio. Bloccate, infine, le linee a Rivale e le linee della Panda, la vettura che «tira» e che non ha bisogno della cassa integrazione.

Aeraxon è inesorabile con le mosche. E non ti fa respirare quassaloni venenosos, né ti deposita sull'erba e sugli alberi soffocandoti. Aeraxon non è uno spray, non è una polvere, è qualcosa di più semplice e maggiormente efficace: una carta moschicida che attiva inesorabilmente le mosche e le elimina senza danni per te e per l'ambiente che ti circonda. Aeraxon è innocuo, moderno, assolutamente igienico. Aeraxon, se ami la natura, ma non un po' meno le mosche.

Aeraxon per vivere senza mosche e senza veloni.

