

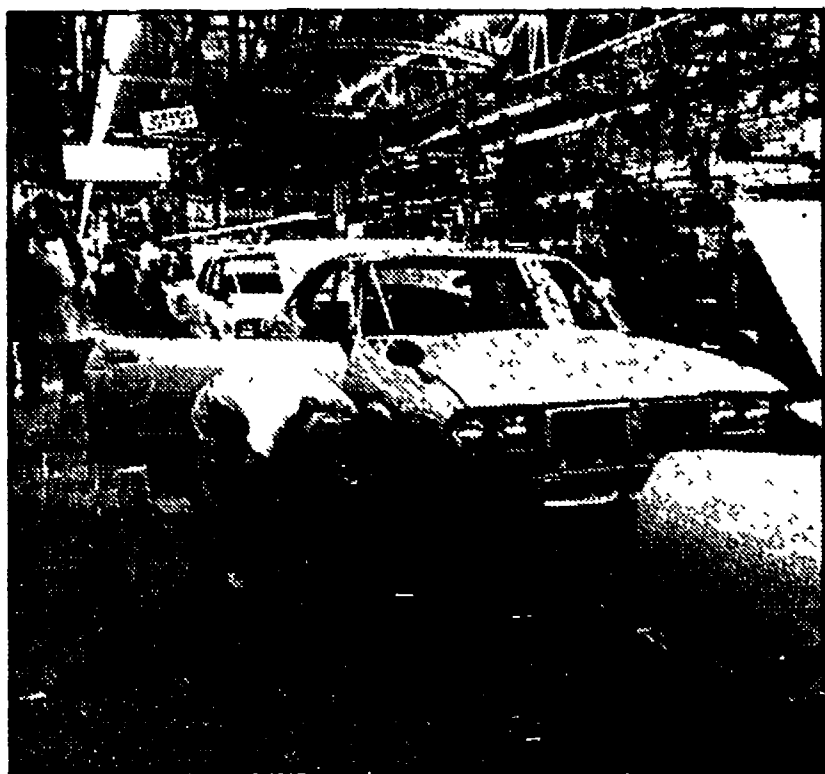
Viaggio nella crisi dell'auto: come cambiano fabbrica e mercato / 2

MILANO — C'è chi ha già visto il prototipo e assicura che si tratta di una bella macchina. È la prima autovettura dell'Alfa Romeo che nelle parti nascoste e «non nobilitate», il pianale, le sospensioni, un po' di scocca — avrà componenti prodotti assieme alla Fiat. Dal canto suo la casa automobilistica torinese monterebbe su vetture Fiat e Lancia componenti identici in tutto e per tutto a quelli inseriti sulle auto Alfa. Il progetto si chiama T 4 ed è il primo accordo di produzione che viene stretto fra le due maggiori case automobilistiche italiane, dopo anni di proclamata ostilità. I dettagli tecnici dell'intesa sono stati messi a punto. Le vetture interessate sono di cilindrata medio-alta: le Alfette, le 132 Fiat e le Lancia Beta. Alfa e Fiat producono separatamente circa 100 mila vetture all'anno di questo tipo, facendosi in casa tutti i componenti necessari. La Fiat, dopo l'accordo farà i pianali e l'Alfa le sospensioni, con notevole riduzione di costi. Ulteriori contatti sono in corso per allargare la collaborazione a vetture di cilindrata inferiore (e con volumi di produzione più alti). In questo caso la riduzione dei costi sarebbe più consistente, ma maggiori sembrano i problemi tecnici (e politici).

Gli accordi di produzione fanno parte della strategia che è comune a quasi tutte le grandi aziende dell'auto. Nel nostro Paese, semmai, si arriva in ritardo. In Europa esiste già una fitta ragnatela che unisce le maggiori case produttrici di auto. La Volkswagen ha stretto un patto con la Nissan e un accordo di ricerca e produzione con la Renault; a sua volta la Renault ha acquistato dal '79 una quota del pacchetto azionario della American Motors. La British Leyland ha celebrato nel '79 un matrimonio d'affari con la Honda. Le grandi industrie americane non disdegnano di unirsi in affari con i terribili concorrenti giapponesi. La Chrysler ha una partecipa-

Ecco perché i giganti Usa non temono matrimoni con i giapponesi

La concorrenza sul fronte dei prezzi e della qualità delle vetture Verso l'accordo Fiat-Alfa



zione azionaria nella Mitsubishi e un accordo per la produzione di un milione di motori all'anno. La Ford possiede un bel pacchetto azionario della Toyota. La General Motors della Isuzu. Sempre la General Motors ha concluso in questi giorni un accordo con la Toyota per la produzione in USA di 200 mila vetture.

In questo solco si collocano anche le intese che le case automobilistiche italiane hanno ricercato negli anni scorsi: l'Alfa-Nissan, Fiat-Peugeot, Innocenti-Daihatsu. L'ARNA, la vettura costruita con parti meccaniche e motore dell'Alfa Romeo e carrozzeria della Nissan, sarà prodotta a partire dalla prossima primavera. In Campania sono già in corso i lavori di costruzione dello stabilimento di montaggio. Il programma non subisce un giorno di ritardo. Unico dato che alla fine dell'operazione non corrisponderà al programma quello dei posti di lavoro nuovi creati dall'iniziativa: contro i duemila in più promessi con molta leggerezza dall'Alfa, il saldo positivo sarà di 200/300 posti.

La Fiat e la Peugeot hanno già messo a punto il prototipo del motore che sarà montato su vetture italiane e francesi o destinato all'esportazione. Nelle sale prove delle due aziende si sta già procedendo al collaudo e il momento dell'arrivo della produzione non dovrebbe essere distante. Anche in questo caso c'è una variazione al programma. In un primo tempo si era detto che lo stabilimento per la produzione del motore doveva avere sede in Italia. Oggi è stato lo stesso amministratore delegato della Fiat, Ghidella, a confermare che ci saranno due fabbriche: una nel nostro Paese e una in Francia. I quattrocento posti di lavoro previsti saranno così equamente suddivisi e non saranno posti di lavoro «nuovi». La produzione del motore Fiat-Peugeot, infatti, sostituisce altre lavorazioni che già esistono nelle fabbriche dei due gruppi.

Gli anni 80, dunque, segnano un profondo mutamento

degli equilibri che si erano creati — a livello europeo e mondiale — nel settore. La partita per «rimanere sul mercato» si gioca in Europa e negli USA (i paesi emergenti diventano sempre più spesso produttori di vetture o di componenti). La concorrenza — proprio perché è mutata la qualità e la quantità della domanda — diventa fortissima in alcuni segmenti di mercato (dalle medie cilindrate alle medio grandi). Molti degli esperti prevedono nella metà degli anni 80 — e cioè nel momento in cui le iniziative prese dall'industria americana cinque anni fa daranno i loro frutti — l'accentuarsi della concorrenza, una vera e propria guerra aperta. La sovrapproduzione oggi calcolata attorno ai tre milioni di vetture all'anno, dovrebbe salire a cinque milioni di auto, una vettura ogni cinque prodotte. I fronti su cui si prevedono scoppiare le ostilità sono quello dei prezzi e quello della qualità della vettura. L'industria italiana dell'auto riuscirà a tenerlo? La risposta a

ciencia e di produttività da sola non basta per essere competitivi sul piano dei prezzi e per offrire prodotti che, per consumo e prestazioni, rispondano alle nuove esigenze di risparmio e di sicurezza. Per produrre a costi bassi bisogna far valere la legge che già hanno americani e giapponesi, ossia la legge dei grandi numeri. Di qui la necessità di alleanze, di accordi di collaborazione. La Fiat ha invece abbandonato il mercato USA, si è ritirata dalla Seat, chiude il conto sul mercato brasiliano in grave passivo. Dopo l'accordo con la Peugeot sembra aver frenato qualsiasi linea di collaborazione europea. L'Alfa ha i suoi problemi. L'accordo con la Fiat ne risolve solo alcuni e solleva non pochi interrogativi. Riuscirà la casa milanese a mantenere la sua immagine, in un momento in cui il mercato vuole prodotti diversi e differenziati? L'accordo con la Nissan consentirà di recuperare una parte della capacità produttiva dell'Alfasud con la produzione di 60 mila motori da destinare all'ARNA. Ma quali sono le contropartite reali di questa intesa, essa è compatibile con eventuali nuovi accordi di produzione con la Fiat? Sul piano del prodotto, poi, sia Alfa che Fiat debbono segnare ritardi non trascurabili. La Fiat ha promesso entro la metà degli anni 80 una gamma rinnovata di vetture, ma denuncia qualche difficoltà a mantenere le date previste; l'Alfa ha già fatto slittare di un anno il piano strategico e l'immissione sul mercato di nuovi modelli. Soprattutto ciò che manca è un progetto più complessivo che riesca a collegare (face diverse dello stesso problema — la ricerca, l'uso delle nuove tecnologie, la riorganizzazione, la politica dei componenti, la commercializzazione — in modo da costruire una sorta di «pacchetto» comunicante che coinvolga interessi e anche l'occupazione.

Bianca Mazzoni

Possibili altre giornate difficili per il trasporto aereo

ROMA — Anche ieri il traffico aereo è stato messo a dura prova per alcune ore. Da mezzogiorno alle 16,30 ha scoperato il personale di terra in servizio presso gli aeroporti romani di Fiumicino e Ciampino. Numerosi ritardi nelle partenze, qualche volo soppresso, difficoltà per i passeggeri. Il tutto con ripercussioni inevitabili anche su altri scali nazionali.

All'origine dell'azione di lotta, promossa dai sindacati dei trasporti Cgil, Cisl e Uil del Lazio il mancato avvio delle trattative per il rinnovo del contratto integrativo, una vertenza aperta ormai da tempo ma che non è stato possibile far andare avanti per l'atteggiamento intransigente delle aziende e dell'Intersind. Difficoltà per i voli sono previste anche per venerdì. I lavoratori del settore hanno infatti aderito allo sciopero nazionale di quattro ore proclamato da Cgil, Cisl e Uil.

Nuove minacce per il traffico aereo vengono intanto dai controllori di volo autonomi. Preannunciano scioperi per tutta l'estate a partire dal 7 giugno. Chiedono la disdetta dell'intesa contrattuale siglata da Cgil, Cisl e Uil.

TUTTI I MERCOLEDÌ

E' IN EDICOLA
la SATIRA di PINO ZAC con

IL SATIRE

Settimanale di satira, opinioni, politica e ripensamenti

diretta da ENZO AFREA

Satira - Opinioni
Politica e Ripensamenti

COMUNE DI CESENATICO
PROVINCIA DI FORLÌ

AVVISO DI GARA

Si porta a conoscenza che questa amministrazione comunale ha intenzione di indire quanto prima una licitazione privata per l'appalto dei seguenti lavori:

RESTAURO CONSERVATIVO DELLA CASA DI MARINO MORETTI SITA IN CESENATICO IN VIA M. MORETTI n. 1

L'importo a base d'asta è di L. 166.800.000

Per l'aggiudicazione dei lavori si procederà mediante licitazione privata ai sensi dell'art. 1 lettera a) della Legge 2/273, n. 14 senza ammissione di offerte in aumento ai sensi dell'art. 9 Legge 741 del 10/12/1981.

Chiunque è interessato, può presentare domanda in CARTA LEGALE per essere invitato a partecipare alla gara d'appalto di cui sopra, entro 15 giorni dalla pubblicazione del presente avviso.

Le domande di partecipazione non sono vincolanti per l'Amministrazione, ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 7 della Legge 2 febbraio 1973, n. 14.

IL SINDACO

Libri di Base
Collana diretta da Tullio De Mauro
otto sezioni
per ogni campo di interesse

Crollo in Borsa: in media - 4,5%

Sembra aprirsi una nuova fase di depressione a un anno di distanza dal crack del giugno-luglio del 1981 - E' ormai insistente l'ondata delle vendite - Nuove grosse difficoltà si registrano per gli aumenti di capitale delle imprese (come nel caso Montedison)

MILANO — La Borsa ha subito ieri un vero e proprio crollo, misurato in una flessione dell'indice medio del 4,5 per cento (indice MIB della Borsa di Milano), la più consistente da gennaio a questa parte. La botata arriva dopo un ribasso del 2,5 per cento accusato venerdì scorso in una fase di grave depressione.

La pressione delle vendite è stata insistente e l'assorbimento pagato con gravi sacrifici nei prezzi. A un anno di distanza dal crack del giugno-luglio '81, che aveva posto drammaticamente fine al lungo «boom» dei mille giorni, la Borsa scende ancora le conseguenze, di quel

rialismo dissenso, sollecitato dai grandi gruppi finanziari e dalle banche che ne sono uscite con grossi profitti speculativi, ma col risultato di fare il deserto attorno al mercato. Le vendite di ieri provenivano infatti da vecchie e importanti posizioni a riporto che si trascinarono dalla estate scorsa, diventate nel frattempo sempre più onerose (e all'evidenza insostenibili) dato che il costo di una partita a riporto oggi, fra tasso di interesse e spese accessorie, supera in alcune banche anche il 22 per cento.

Sono quindi dodici mesi che la Borsa subisce il contropiede di un crack congelato per intervento del governo e

delle autorità monetarie. Si è sperato fino a qualche giorno fa in una ripresa primaverile della Borsa, speranze rinviate anche dalla tendenza che si era manifestata un mese fa in una riduzione dei tassi di interesse e quindi del costo del denaro, attraverso un lieve calo nel rendimento dei BOT. Una tendenza durata però lo spazio di un mattino.

Non solo la ripresa primaverile non c'è stata, ma si dubita che ce ne sia qualcuna nel corso dell'anno. Tutto ciò rende assai pesante la situazione finanziaria delle imprese che per i loro fabbisogni dovranno rivolgersi al credito bancario.

Ci sono banche e gruppi finanziari che hanno ingenti somme congelate in azioni e obbligazioni derivanti dai consorzi di garanzia per gli aumenti di capitale effettuati nell'81 (si pensi ai 640 miliardi dell'aumento di capitale Montedison) che con questa Borsa non possono collocare nel pubblico.

Lo stesso governatore Ciampi ricordava qualche giorno fa davanti alla Commissione Finanze del Senato, quanto sia necessario per le imprese, in periodo di turbolenze inflattive e monetarie, poter accedere al mercato dei capitali di rischio.

Il pessimismo regna in piazza degli Affari. La situazione

politica ed economica interna è estremamente incerta, né si vedono segnali in una fuoriuscita dalla recessione. I bagliori di guerra delle Falkland accrescono questi scenari di incertezza, lasciando intravedere solo nuovi aggravamenti in campo monetario e di conseguenza nel costo del denaro.

Sintomatica perciò l'assenza in questa fase delle banche nel gioco della Borsa.

Le perdite di maggior rilievo sono state peraltro accusate, fra gli altri, da valori del gruppo di Calvi e di Pesenti due grandi protagonisti del passato boom. Ecco comunque un elenco di titoli più salassati: Ba-

stogi -10 per cento; Bonifica Siele -9,7; Centrale Risparmio -9,6; Milano Centrale -8,3; Pirelli e C -7,5; Milano Centrale ordinaria -7; SAI pro Italia -6,8; Latina ordinaria -6,8; Credito Varesino -6,7; Immobiliare e Centenari e Zinelli (quest'ultima dopo aver subito un rinvio al ribasso) -6,5 per cento; Banco Lariano -6,4; Burgo -6,3. Importanti valori assicurativi hanno avuto perdite oscillanti fra il tre e sei per cento e fra l'1,5 e il 3 per cento valori guida come Montedison, Pirelli spa, Banco Ambrosiano, le due Fiat, Rinascente, Olivetti, Eridania.

r. g.

Seminario del PCI sugli orari di lavoro

ROMA — In preparazione dell'VIII conferenza operaia, il PCI ha organizzato per il 31 maggio e l'1 giugno all'Istituto di studi comunisti di Frattocchie un seminario nazionale sugli orari di lavoro. Al seminario saranno presentate quattro comunicazioni: di Aldo Bonaccini su «Orario di lavoro e occupazione nella CEE e nel dibattito politico del nostro paese»; di Paolo Perulli su «Tecnologia, organizzazione del lavoro e orario»; di Vittorio Capocchi su «Sistema degli orari, part-time, flessibilità del tempo di lavoro»; di Sergio Garavini su «Orario di lavoro e contrattazione».

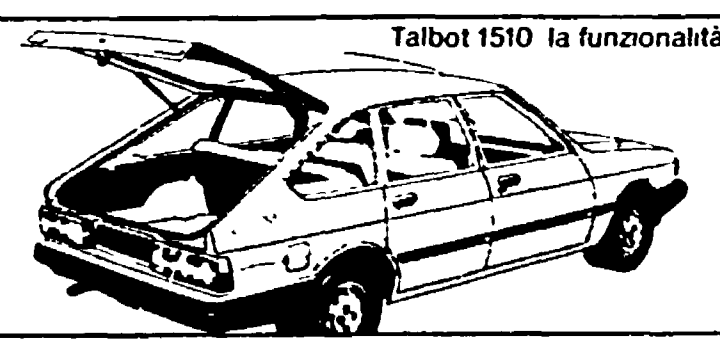
Talbot Solara Sideral: l'eleganza in edizione straordinaria.



E scoprirete il piacere di guidare una 1300 unica.

Scopritelo: al volante di una Talbot Solara, la guida si trasforma in piacere. Tanto più se è la Talbot Solara Sideral, che al piacere del bello unisce anche il piacere dell'unico Non per niente l'abbiamo definita "Eleganza in edizione straordinaria", si tratta infatti di un numero limitato di esemplari, "da collezione" oseremmo dire Talbot Solara Sideral. Il bello in più fuori: vernice metallizzata, modanature laterali. Il bello in più dentro: interni in velluto, appoggiatesta anteriori e posteriori, vetri atermici, predisposizione autoradio

Talbot Solara Sideral: tutta l'eleganza che potete desiderare. E in più l'economia del motore Ecò di 1294 cc. Prezzo L. 8.923.000 I.V.A. e trasporto compresi (salvo variazioni della Casa). Finanziamenti diretti P.S.A. Finanzia It. Sp. A. 42 mesi anche senza cambiali. Ma non basta, Talbot vi offre anche tutto il bello della praticità, con la 1510 a due volumi, l'auto funzionale per eccellenza. Gamma Talbot Solara e Talbot 1510: otto modelli con tre



differenti motorizzazioni, 1294, 1442 e 1592 cc. Tax free sales. Condizioni speciali ai possessori di autoparco. Dai Concessionari della "Peugeot Talbot".

