

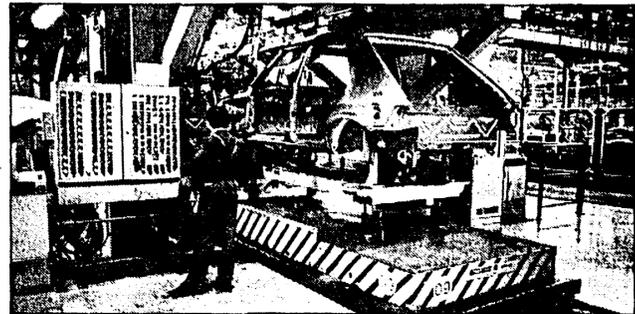
ROMA — Fallito un matrimonio se ne fa un altro, così hanno pensato i giornali di tutto il mondo dopo la rottura fra Fiat e Ford, hanno subito ipotizzato che il gruppo torinese avesse deciso di accordarsi con la General Motors. Ma da Viale Marconi è venuta una secca smentita: che definisce le indiscrezioni prive di ogni fondamento. Un no che sembrerebbe non lasciare spazio ad equivoci di nessun tipo, eppure il super accreditato «Wall Street Journal» scriveva proprio ieri che la Fiat aveva già fatto giungere messaggi alla General Motors per sondarne la disponibilità. Come faceva ad essere così ben informato? Le fonti — spiegava il quotidiano — erano interne al gruppo torinese.

Mentre circolavano indiscrezioni e smentite, si moltiplicavano anche le reazioni al fallimento del matrimonio fra Ford e Fiat. In Borsa, ad esempio, il titolo della grande casa automobilistica italiana scendeva nettamente. Le azioni ordinarie cedevano subito del 2,9 per cento, mentre quelle privilegiate andavano ancora peggio (-3,2 per cento). Nel dopo listino continuava la corsa a vendere e così si assisteva ad una caduta del 4,3 per cento di entrambi i titoli.

Il mercato, dunque, reagiva male alla rottura comunicata ufficialmente ieri, ma non era solo la Borsa a manifestare tutte le sue preoccupazioni. Per motivi diversi anche il Pci torinese sollevava numerosi interrogativi sulle conseguenze del mancato accordo fra i due colossi dell'auto. «La sospensione delle trattative — commentava il segretario della federazione comunista, Piero Fassino — ha evidenziato la difficoltà di acquisire intese internazionali che salvaguardino l'autonomia dell'industria italiana e, nello stesso tempo, ripropongono pressanti interrogativi circa le prospettive dell'industria automobilistica nazionale e mondiale. I comunisti chiedono, poi, che i destini della Fiat non vengano affidati solo ed esclusivamente alle mani degli americani. Propongono, infine, che il governo assuma provvedimenti necessari a sostenere l'industria dell'auto e che favorisca, in primo luogo, accordi su scala europea.

E passiamo alle reazioni internazionali. Uno dei più

Borsa, discesa Fiat dopo la mancata intesa con la Ford



Secca smentita su presunti contatti con la General Motors - Una preoccupata dichiarazione di Fassino

grandi esperti del settore, il tedesco Rudolf Lewandowski commenta: «Fra la Fiat e la Ford chi puntava di più sull'accordo è senz'altro la casa americana che ultimamente non ha saputo rinnovare adeguatamente i propri modelli, mentre il gruppo italiano per almeno un paio d'anni non dovrebbe avere grandi problemi». Sarebbe, dunque, il gigante Usa il più penalizzato dal fallimento del matrimonio, anche perché un arrivo massiccio del giapponese sul mercato europeo — secondo molti esperti — produrrebbe un forte calo delle vendite Ford, mentre la Fiat sarebbe in grado di resistere meglio all'assalto. Se nel breve periodo, dunque, non si temono conseguenze negative per il gruppo italiano, gli Agnelli continuano a considerare indispensabile il reperimento di un partner. Chi sarà? La General Motors viene esclusa, e allora quali strade si cercherà di percorrere? Per intanto da corso

Marconi si sa una sola cosa certa e cioè che la Fiat, nonostante il fallimento dell'intesa generale, tenterà comunque di arrivare ad accordi parziali con la Ford. La notizia era contenuta proprio nel comunicato che rendeva nota la sospensione delle trattative fra i due gruppi. Niente matrimonio, insomma, ma non è detto che il flirt non possa continuare anche perché nei mesi scorsi i tecnici sia della Fiat che della Ford si trovano d'accordo su tre punti: 1) le due case potrebbero realizzare enormi economie di scala costruendo in comune le componenti essenziali delle auto (telai, motori, cambi, trasmissioni, accensioni ed iniezioni elettroniche); 2) l'eliminazione dei doppioli produttivi consentirebbe di chiudere un buon numero di fabbriche con drastici tagli al numero dei dipendenti; 3) sui componenti base standardizzati ciascuna casa potrebbe sviluppare le proprie versioni di au-

to (quindi nessuna vettura comune) mantenendo distinti i marchi e le reti commerciali. Queste intese di natura tecnica potrebbero essere riprese per eventuali trattative parziali, con tutti i rischi che le conclusioni a cui si arrivò alcuni mesi fa vengano applicate ad alcuni settori. Le conseguenze sul piano occupazionale sarebbero molto serie. Per il momento, comunque, su questo fronte non ci sono novità, se non l'ipotesi che la rottura di ieri potrebbe non essere definitiva, ma solo una battuta d'arresto. Si potrebbe riprendere a trattare su basi più circoscritte, magari arrivando a miniaccordi che aprano la strada a intese più vaste. Il rischio di americanizzazione della Fiat uscito dalla porta rientrerebbe così, almeno in parte, dalla finestra.

Gabriella Mecucci

Ginori chiude tre fabbriche in Lombardia?

Rischiano il posto 650 lavoratori - Mobilitazione sindacale - Lunedì un incontro a Roma

MILANO — Assumono sempre maggior consistenza le voci secondo le quali le ceramiche Pozzi-Ginori intenderebbe chiudere le tre fabbriche lombarde di Milano San Cristoforo, Milano Lambrate e Laveno. Ponte dove sono occupati complessivamente oltre 650 lavoratori. La volontà di attuare il drastico ridimensionamento dell'apparato produttivo, ventilata nelle scorse settimane, è confermata da una serie di circostanze verificatesi negli ultimi mesi che vanno dalla richiesta di cassa integrazione a zero ore per tutti i lavoratori della fabbrica di Milano San Cristoforo, alla costante presenza di cassa integrazione nello stabilimento di Milano Lambrate ed infine alla decisione del gruppo di mantenere fermi alcuni reparti anziché discutere, come era stato concordato, il loro graduale ritorno all'attività produttiva. L'ipotesi configurata dal documento, sottoscritto in un documento i rappresentanti dei consigli di fabbrica, se

confermata, drammatizzerà ulteriormente una situazione occupazionale già molto grave e di riflesso provocherà anche un'ulteriore ridimensionamento del personale (tecnici e impiegati) che opera nella sede centrale di Vimodrone. «È incredibile — ci ha fatto notare un rappresentante del Consiglio di fabbrica — soprattutto se si considera che solo alcuni mesi orsono i dirigenti del gruppo consideravano, e lo hanno anche sottoscritto, lo stabilimento di Milano San Cristoforo come il perno dell'apparato produttivo, in quanto in grado di effettuare tipologie di produzione che permettono un'ampia flessibilità di intervento sul mercato. Di fronte ad un'eventualità tanto drammatica i lavoratori, i Consigli di fabbrica e le organizzazioni sindacali si sono immediatamente mobilitati chiedendo un incontro a livello nazionale che si svolgerà lunedì presso la sede della Confindustria a Roma, promuovendo una riunione del coordinamento nazionale dei lavoratori del gruppo che si svolgerà sempre a Roma; e infine prendendo contatto con le forze politiche e amministrative.

La società ceramiche Pozzi-Ginori oltre ai tre stabilimenti lombarde conta altre 9 aziende sparse su tutto il territorio nazionale nelle quali sono complessivamente occupati circa 3.500 lavoratori. Un numero elevato, ma che risulta essere poca cosa rispetto agli 8.500 dipendenti che lavoravano nel gruppo 9 anni orsono quando le due maggiori aziende (Richard Ginori e Pozzi) nella produzione dei piatti doccia, lavatoi e sanitari in genere, decisero di unificarsi con il preciso obiettivo di egemonizzare il mercato. Obiettivo che con l'entrata di alcuni gruppi finanziari che non hanno mai dimostrato particolari interessi nel predisporre i piani di politica industriale, e con il successivo crack di uno di questi, è pochi anni dopo naufragato, provocando i primi contraccolpi.

Mentre nel mercato di settore si faceva spazio la «Ideal-Standard», alla Pozzi-Ginori da prima si è cominciato a parlare di crisi, poi sono iniziate le richieste di cassa integrazione ed infine, intorno all'80, venivano chiusi i primi stabilimenti di Chiggia e Pisa. In questi anni sono avvenute anche numerose operazioni di compra-vendita che non hanno però evitato il costante processo di espulsione del personale dalla produzione. Dagli 8.500 dipendenti circa, il gruppo è infatti sceso da prima a 6.000 unità e quindi, con la chiusura delle due fabbriche di Laveno, delle Smalterie Lombarde di Milano e dello stabilimento di Corsico, ad un organico di sole 3.500 unità. A questo punto — sottolinea il rappresentante sindacale Diego Simonini — penso sia giunto il momento che la direzione si assuma integralmente le sue responsabilità; infatti, sino ad oggi, la società ha attuato solo tagli occupazionali non dimostrando alcuna volontà di confrontarsi correttamente con il sindacato e di affrontare seriamente il riassetto delle aziende e una politica commerciale e industriale per rilanciare i suoi prodotti.

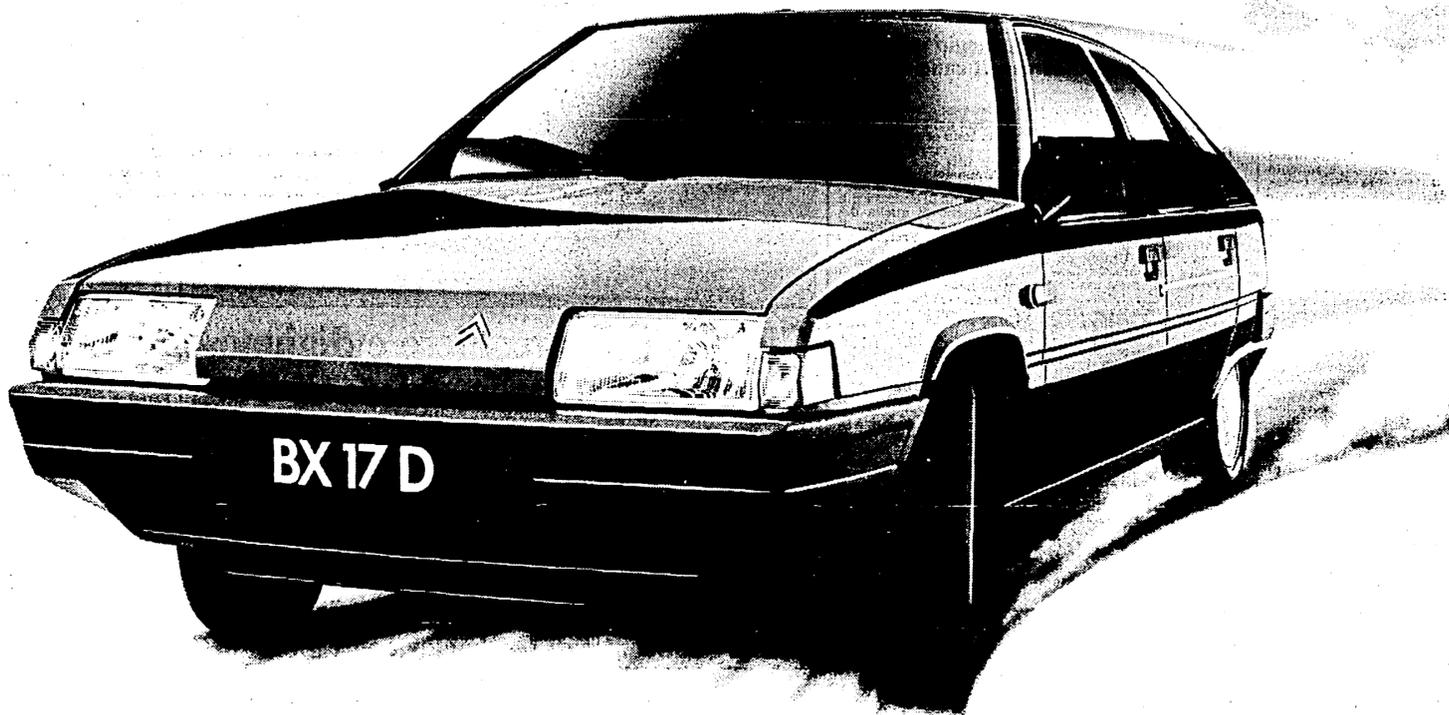
Giorgio Villani

È morto Lionello Bignami dirigente Cgil

ROMA — È scomparso, colpito da grave malattia, Lionello Bignami, dirigente della Cgil. Era nato il 26 aprile 1921 a Minervio, un comune del bolognese. Qui aveva partecipato alla lotta di liberazione, e nelle prime formazioni contadine e bracciantili, aveva conosciuto Luciano Romagnoli. Nasce così la sua lunga milizia: è capolega a Minervio e poi dal 1946 al 1950 dirigente della Confederazione di Bologna. Sono gli anni Cinquanta e Bignami viene chiamato dal partito a dirigente (dal '51 al '59) la Federazione del Pci di Piacenza. Nel '59 è a Roma alla Cgil, e nel 1970 diventa segretario nazionale della Federbraccianti, poi, dal 1970 al 1981 assume la responsabilità dell'ufficio stampa del Sindacato pensionati Cgil, lo Spi. «Accanto a uomini e donne di generazioni che hanno fortemente sentito l'importanza della lotta organizzata i diritti dei lavoratori e per la pace — ha scritto appunto lo Spi — Lionello aveva trovato una ragione di più di impegno e di attività. Non sarà facile colmare il vuoto che egli lascia: a tutti sarà di sprone il suo esempio, quello di un compagno che aveva l'ambizione di dare tutto se stesso alla causa a cui aveva dedicato l'intera vita».

Alla moglie Rina e al figlio Fabio vuol essere vicina, in questo momento, anche la redazione dell'Unità.

RSCG



E' ARRIVATA LA NUOVA BX 1700 DIESEL

13.316.000 LIRE

CHIAVI IN MANO

Silenziosa, potente, sicura. Con il nuovo motore Diesel da 1769 cc che eroga 60 CV e che consente di raggiungere i 152 Km/h, BX 17 D è un'auto destinata a primeggiate. Trazione anteriore, quattro freni a disco, tenuta di strada, sospensioni e

sicurezza Citroën: ecco le caratteristiche che, insieme alla tranquillità di tenerla a punto con meno di due ore all'anno di manutenzione, ne fanno una vettura unica nella sua categoria. BX Diesel è disponibile anche nelle versioni 1900 e 1900 Break.

CITROËN

CITROËN gruppo TOTAL



CITROËN FINANZIARIA RISPONDERE SENZA ASPETTARE