

Come cambiano gli equilibri nell'industria e nella finanza italiana/4

Le nozze mancate Fiat-Ford

Il 1984 era stato festeggiato come l'anno del primato a corso Marconi. Primato nelle vendite perché l'azienda aveva raggiunto il vertice nella «hit parade» delle case automobilistiche europee superando la Ford con il 13,4% del mercato. Primato anche nei profitti: la Fiat auto, il principale buco nero del gruppo, ha dimostrato di essere stabilizzata una perdita di 112 miliardi, chiudeva il 1984 con un utile di 480 miliardi. Primato, infine, nella produttività: il fatturato per dipendente saliva da 97,6 miliardi del 1982 a 137,3 miliardi (sono esclusi nel calcolo i cassieri).

Che negli stabilimenti Fiat si respirasse ormai aria giapponese lo dimostrava ogni volta che si svolgevano le riunioni sindacali scese appena a mille contro le 3 mila dell'anno precedente e le 12 mila del 1982. L'anno della grande battaglia: quelle per l'assestamento da 33 mila di quattro anni prima a 12 mila. Parallelemente era quasi triplicato il ricorso alla cassa integrazione. Le ore lavorate per dipendente, esclusi i cassintegrati, balzavano da 1522 a 1744 nel 1980 e a fine '84 nel libro paga ne erano scesi solo 89.657. Certo, c'era stata la espulsione shock del 1980 (25 mila fuori in un colpo solo), ma la fuoriuscita era stata limitata «abile in tutti gli anni» come la spietata progressione: -600 nel 1981; -10 mila nel 1982; -8.500 nel 1983.

Alcuni di tali record sono stati conservati anche nel 1985. L'espulsione di manodopera dal gruppo, per esempio, è continuata. Inoltre i risultati del primo semestre mostrano un aumento del fatturato pari all'11,2%, in linea con la crescita del prodotto lordo monetario. Infine, gli utili consolidati marcano verso i mille miliardi (è questo almeno l'obiettivo). Tuttavia, il primato che più inorgoglia l'Avvocato (essere in testa nella corsa alle vendite europee) è caduto. La Volkswagen ha rimontato le posizioni e ha scavalcato la Fiat; la vettura preferita è la Golf, non più la Uno, che si piazza al secondo posto. In Italia il 1985 è stato un anno boom per la auto, la stessa Fiat ha venduto di più, ma contemporaneamente è andata in rosso la bilancia commerciale del settore: non tutta la domanda è stata soddisfatta dai produttori nazionali e i consumatori italiani hanno comprato vetture straniere. La concorrenza è così dura, la corsa così aspra che nessuno può pensare di mantenere per lungo tempo la stessa posizione. Il mercato europeo è soprattutto di sostituzione (180% degli acquirenti ha già una vettura) e rinnova cercando prestazioni sempre migliori. E come camminare su un filo, ma con un pubblico che pretende dall'a-

robata esercizi ogni volta più strabilianti. Quanto si potrà resistere? Ci sono solo due vie d'uscita: conquistare nuovi mercati oppure assicurarsi una fetta così ampia del proprio mercato da non essere facilmente attaccabile.

La prima via è la più difficile. Tutti gli studi sul prossimo futuro dell'auto dicono che di qui alla fine del secolo Nord America, Europa e Giappone resteranno le aree del mondo dalle quali verrà la maggior parte della domanda. Miglioramenti sensibili si avranno in Sud America, qualcosa in Cina e in Corea. Ma il principale problema sarà sempre più aspra. Ed ecco perché la via obbligata resta quella di allargare la propria fetta di torta. Proprio Gianni Agnelli va ripetendo (facendo eco alle proiezioni dei suoi esperti) che nel giro di vent'anni potranno restare a galla solo pochi produttori al mondo: non più di tre-quattro per ogni continente. E aggiunge: la quota produttiva che consentirà la salvezza è attorno ai due milioni di auto l'anno. Chi ne produce meno è destinato a non reggere, perché non potrà realizzare le economie di scala che consentano di assorbire i costi dei nuovi investimenti.

La Fiat prima della ristrutturazione era dimensionata per produrre un milione e mezzo di auto; ma, dato il livello di domanda e il tipo di prodotto offerto, gli impianti erano utilizzati al 70%. Oggi produce un milione e 200 mila vetture e, a questi livelli più bassi, ha trovato un suo punto di equilibrio. Sperare di occupare spazi di mercato tali da vendere due milioni di vetture significa sognare il raddoppio della propria quota. Nessuno da solo in Europa lo può fare. Su vecchio continente ci sono tre produttori allo stesso livello: Volkswagen, Fiat e Ford. Poi viene il gruppo Peugeot (sta tra l'11 e il 12% del mercato), la General Motors e la Renault (tutti gli altri sono su quote inferiori al 4%). A meno di non pensare al crollo di qualcuno di essi, non ci sono speranze di un massiccio e duraturo allargamento.

Erano in gioco l'eredità e il primato degli Agnelli

Ma nel 1990 resteranno troppe imprese a dividersi un mercato dell'auto stagnante



Gianni Agnelli



Vittorio Ghidella

Così la produttività alla Fiat

	1980	1984	1985 (stime)
Dipendenti (di cui Fiat auto)	272.984	230.805	222.000
Ore lavorate	134.621	89.657	82.000
Ore perdute per assenteismo	33.761	12.447	
Ore C.I.G.	18.018	1.009	
Ore lavorate per dipendente esclusa C.I.G.	1.522	1.747	
Fatturato per dipendente (milioni di L.)	52,9	110,7	114

Fonte: R & S (Mediobanca)

produttivo raggiungibile (2 milioni e 600 mila auto) avrebbe comportato un taglio dei costi del 12% circa. Il 1985, dunque, sarà ricordato a corso Marconi come l'anno della grande delusione.

Analizzare i motivi di fondo di questo fallimento significa entrare nel cuore di un'impresa capitalistica che si regge ancora largamente su una base familiare. E il nodo antico, ma mai sciolto, della proprietà. La rotura, insomma, è avvenuta

ha dominato il capitalismo delle grandi famiglie. Ma siamo ai fatti. Il 2 luglio 1985, quando si tenne l'assemblea degli azionisti, Gianni Agnelli disse che la fase di istruttoria era completata, che le prospettive erano interessanti, ma restava ancora aperto un problema di tempi. Ci stavano, e si erano accorti che il modello comune che avrebbe sostituito la «Ritmo» e la «Escort». La Fiat, per la verità, non appena scende dalla «cattedra» e ragiona sul proprio futuro si rende conto che, ormai, ha raschiato il barile di una ristrutturazione basata sul taglio degli organici e sull'aumento dell'intensità del lavoro. Più di così è difficile spremere dai lavoratori. E i robot non si possono introdurre ovunque e all'infinito. D'altra parte, il risparmio che si ottiene riducendo i costi dei fattori produttivi non sostituisce le economie di scala e, da solo, non amplia il mercato. Occorrono investimenti, sempre di più e a ritmi accelerati. Occorre scienza, tecnologia, inventiva. E ci vogliono alleanze internazionali.

Se un grande matrimonio non si può fare — dicono oggi alla Fiat — allora è meglio procedere a tante unioni più piccole. I contatti con la Ford proseguono nel comparto dei veicoli commerciali (camion e furgoni). Ma forse più ricco in prospettiva è l'accordo stipulato con la General Motors che ha rilevato il 20% del pacchetto azionario del Comar Productivity Systems, controllata dalla Fiat Usa. E la società che distribuisce negli Stati Uniti i robot e le macchine utensili prodotte dalla Comau-Fiat.

Ma l'accordo più spettacolare nel mondo dei suoi è quello stipulato sempre con la General Motors per produrre Cadillac carrozzate da Pininfarina. L'Alitalia trasporterà nei prossimi mesi 49 mila scocche prodotte da Pininfarina a Torino che saranno montate sulla Cadillac a Detroit. Un gigantesco ponte aereo utilizzando dei Jumbo cargo. Può essere il primo passo verso la «world car» l'auto prodotta su scala mondiale. Qui la Fiat non c'entra direttamente, ma guarda con interesse agli sviluppi dell'affare. D'altra parte, la General Motors sta puntando con più forza sull'Europa e, dopo il fallimento del matrimonio Fiat-Ford, in particolare su Torino. «La Fiat potrà avere altri due o tre anni di buoni profitti nell'auto — ha commentato non a caso un vecchio manager di Detroit — ma poi cominceranno di nuovo i problemi. Secondo gli studi di Cesare Marchetti per l'Istituto internazionale di analisi dei sistemi (Iiats) di Laxenburg in Austria nel 1990 il mercato mondiale dell'automobile (almeno quello che conosciamo) sarà saturo. La curva di crescita tende ad appiattirsi. La lotta dei contendenti per spartirsi la torta sarà furibonda».

Stefano Cingolani (4. Continua)

Inammissibile ipotesi contro la diffida pretorile

Tv, una circolare prorogherà il decreto scaduto?

Gava starebbe preparando un «provvedimento amministrativo» Veto dal Pri? - Rai: la Dc asseconda il Psdi contro Carniti

ROMA — Forse mai come questa volta l'interdetto di un giudice — quello del pretore Casabore di Torino — ha messo a nudo colpe e miserie di partiti, maggioranze, ministri e governi che invece di dare leggi al sistema radiotelevisivo, si azzuffano per i posti — come l'altro ieri ha denunciato anche il repubblicano Dutto — e per fette di potere. Sabotata sino ad ora dalla maggioranza la legge di riforma del sistema, sbaraglia la scoria di un quarto decreto Berlusconi; lancia le prevedibili invettive (oggi vi si esercita sull'«Avanti!» il direttore Intini) contro il giudice «reo di ingenerenze ed espropriazioni, il governo starebbe per sciogliere il nodo nel modo peggiore e più inaccettabile, con un atto che ridurrebbe le questioni televisive a problema di second'ordine, ad affare interno del ministero delle Poste, quando già il decreto governativo appare uno strumento non più applicabile a un settore così delicato per il paese e la vita democratica. Sarebbe stata presa in esame, infatti, l'eventualità — non condivisa dal Pri — di un provvedimento amministrativo firmato dal ministro Gava — non soggetto quindi a controlli e convalida parlamentari — per inficiare la diffida inoltrata dal pretore Casabore e garantire alle tv di Berlusconi la certezza di poter trasmettere in ambito nazionale senza limitazioni nel tempo.

Il provvedimento subito cavato l'altro ieri da una Federazione di emittenti alla quale è associato anche il gruppo Berlusconi — riguarderebbe l'autorizzazione ad usare ponti radio e impianti di trasmissione per il trasferimento dei programmi pre-registrati da trasmettere in contemporanea. Esso darebbe un ancoraggio concreto alla farraginosa interpretazione fornita da Palazzo Chigi l'altro ieri; secondo la quale sarebbero decaduti i comandi del decreto che ora Gava vorrebbe ripristinare con un semplice atto amministrativo, ma sarebbe illimitatamente valido il comma che autorizza le trasmissioni. Interpretazione condivisa da Gava, ritenuta inammissibile dall'Anti-associazione di emittenti indipendenti — che ha presentato denunce contro le tv di Berlusconi presso numerose preture.

Della grave «stravaganza ideologica di un decreto amministrativo» si è discusso anche in un summit di piazza del Gesù — presenti De Mita, Gava, la sen. Jervolino, Bubbico, Borri e Mastella — durante il quale si è parlato essenzialmente di Rai, mettendo a punto — a quanto si può capire — altri alibi contro Pierre Carniti. La Dc ha proposto ai partners della maggioranza un vertice per martedì. Sino a non ci sono reazioni da

parte degli alleati. Che il provvedimento sia già pronto e in via di emanazione ci si dice certi negli ambienti del gruppo Berlusconi, i cui legali si sono recati ieri a Torino per parlare con il pretore Casabore. Per il Pri non c'è altra strada praticabile, invece, che una disciplina varata dal Parlamento. Date le condizioni di urgenza — si legge in una nota della segreteria del Pri — si può rapidamente varare una legge statale, che abbia però tre punti irrinunciabili: 1) modalità non equivocate per l'uso transitorio delle radiofrequenze; 2) modalità di pianificazione delle radiofrequenze; 3) limiti invalicabili alla pubblicità tv. «Una cosa è certa — conclude la nota del Pri — qualunque misura urgente non deve costituire fattore di ritardo o pretesto di differimento nella disciplina che si impone e che la maggioranza si è impegnata a realizzare».

Dal canto suo il pretore Casabore, conversando ieri con alcuni cronisti, ha ribadito che il termine di 10 giorni entro i quali le tv di Berlusconi, Euro Tv e Antenna 3 dovrebbero adeguarsi alla legge che vieta trasmissioni oltre l'ambito regionale pena il sequestro degli impianti e l'oscuramento — è indicativo, che egli ha voluto in questo modo dare margini alle parti in causa per mettersi in regola. «Non c'è dubbio che questo caso inalterabile — ha detto Alessandro Cardilli, segretario generale aggiunto della Filis Cgil — è colpa che ricade tutta sulle forze di maggioranza, mentre rischiano di farne le spese i lavoratori del settore».

Della situazione nelle emittenti private ha parlato anche l'on. De Rose, capo della segreteria politica del Pci. Ma lo ha fatto soprattutto per ribadire che il Psdi è irrimediabilmente in chiederla vice-presidenza Rai per Leo Birzoli e per evocare nuovamente il «rischio di un consiglio governato da una stravagante maggioranza Pci-Psi-Psi». Nel summit di casa dc si è offerta una robusta sponda al Psdi quasi a conferma di un gioco di squadra in atto. Si è deciso — infatti — di dare disponibilità a ogni decisione che abbia il consenso di tutto il pentapartito, senza esiti punitivi per alcuno. Messa a confronto con la irrimediabilità ostentata dal Psdi (o Birzoli vicepresidente o si resta fuori dal consiglio Rai) l'apparente equidistanza dc è un altro colpo di piccone alla posizione di Carniti — che ieri ha ricevuto l'esplicito sostegno delle Acll — fermo nel rivendicare autonomia per sé e per il consiglio per l'oggi e il domani.

8. 2.



La sede del «Corriere della Sera» in via Solferino a Milano

Definitivamente approvato dal Parlamento il piano triennale per la viabilità

Strade nuove, ma quanto costano?

Autorizzate spese per circa 7.000 miliardi, ma con un meccanismo di finanziamento molto aleatorio - Interventi a «pioggia» in tutte le regioni - Soldi anche a opere importanti come il raddoppio dell'Aurelia e il completamento della superstrada Roma-Venezia

ROMA — Giovedì notte, dopo ore di bagarre, con l'assillo di non poter rimandare in alcun modo la decisione, le commissioni Lavori pubblici della Camera e del Senato hanno dato il via definitivo al piano triennale (85-'87) per la viabilità. Un progetto che impegna lo Stato a tirar fuori diverse migliaia di miliardi (dici e con esattezza quanti, al momento è assai difficile e vedremo perché) e che andava discusso più a fondo. I comunisti hanno votato contro, non perché astrattamente non condividono l'idea di un piano viario valido un triennio, ma perché questo progetto, così come è uscito dagli uffici dell'Anas e del ministero dei Lavori pubblici, è limitato, carente e contraddittorio.



Coda interminabile e pericolo di incidenti sull'Aurelia e due corsie nei pressi di Livorno

go o concessi 200 miliardi. ROMA-VENEZIA — Altri 200 miliardi per l'E7, la superstrada che passa da Orte e Cesena e che da lungo tempo aspettava un ultimo fiato riguardando: «Parliamo dai 900 miliardi per le realizzazioni «fuori quota», cioè di preminente interesse nazionale (un espediente usato per aggirare la legge che imporrebbe di dedicare il 40 per cento degli stanziamenti viari al Sud). Questi 900 miliardi vengono ripartiti così: AURELIA — Per il raddoppio di questa strada da Grosseto a Livorno, dove c'è un pericoloso imbuto, ven-

— Duecento miliardi per la costruzione dell'autostrada di raccordo tra Aosta e il traforo del Monte Bianco. E ora gli interventi in «quota». Nessuna regione viene esclusa dal finanziamento, a tutte viene concesso qualcosa anche se questo significa rinuncia clamorosa a una scala di priorità. Gli stanziamenti più significativi riguardano: CAMIONALE SUGLI APENNINI — Sessantotto miliardi per iniziare la costruzione della «variante di valico» da Sasso Marconi a Barberino del Mugello, la discussa arteria da riservare esclusivamente ai camion.

TORINO-SAVONA — Deciso il raddoppio del tracciato attuale che è di tre corsie: una per ogni senso di marcia più una centrale. VOLTRI-RIVAROLO — Centottanta miliardi per il collegamento con una «bottella» tra il centro ligure e il porto. LIVORNO-CIVITAVECCHIA — Centottanta miliardi anche per la realizzazione dell'autostrada che dovrebbe accompagnare il raddoppio dell'Aurelia. GELA-SIRACUSA — Cinquantamila miliardi per questa autostrada, mentre invece è rimasto fuori il progetto della Messina-Palermo, consi-

ordinaria, 125 di contributi alle tre autostrade statali del Sud e 17 per spese minori). L'impressione è che il meccanismo di finanziamento di questo piano sia abbastanza aleatorio. In conto, poi, vanno messi gli appetiti particolari già espressi giovedì notte nelle commissioni di Camera e Senato da diversi parlamentari della maggioranza, attentissimi alle stive dei loro collegi. In parte queste rivendicazioni sono già state accolte in ordini del giorno che, di fatto, rischiano di far «esplosere» il piano del governo. Quanti soldi ci vorrebbero per fare tutte queste arterie nessuno è riuscito a capirlo. E, insomma, l'esatto opposto di una pur minima logica di programmazione. Logica che avrebbe voluto che questo piano per la viabilità fosse discusso e approvato insieme a quello generale dei trasporti che tra breve dovrebbe arrivare in Parlamento. Non è stato così e tutto l'impianto, ovviamente, ne risente.

Il Pci propone che il piano ora venga corretto a fondo e che si tenga conto di tre esigenze fondamentali: 1) i finanziamenti devono essere concentrati sulle grandi priorità nazionali; 2) le opere di maggior rilievo devono essere sottoposte ad una verifica di fattibilità attraverso valutazioni di impatto ambientale; 3) l'affidamento dei lavori deve avvenire nel rigoroso rispetto delle normative vigenti.

Daniele Martini

ROMA — Il sottosegretario Amato e il garante della legge per l'editoria saranno chiamati a esporre le rispettive posizioni sulla vicenda Fiat-Corsera davanti alla Commissione Interni della Camera. Questa, almeno, è la richiesta formale che hanno rivolto al presidente della commissione, on. Preti, i deputati Bernardi, Gualandri e Quercoli (Pci), Bassanini (Sinistra), Indignente, Aniasi e Pillitteri (Psi), L'on. Preti, convalescente, riprenderà l'attività il 20 gennaio, ma già il 14 esaminerà la duplice richiesta. Sulle ultime operazioni — che hanno visto accrescersi in modo rilevante il peso della Fiat nel gruppo Rizzoli-Corsera — ai dubbi fortissimi e ripetutamente espressi da Palazzo Chigi, fa riscontro una posizione più prudente del garante, professor Sinopoli, il quale presenterà forse già lunedì una specifica relazione ai presidenti delle Camere.

In questa memoria il professor Sinopoli si è riservato di valutare la rispondenza — o meno — delle operazioni condotte dalla Fiat e dei nuovi assetti societari del gruppo Rizzoli-Corsera con la normativa antitrust della legge. In verità non pare si possa negare né il peso assunto dalla Fiat nel Corsera, né il collegamento che si è, perciò, stabilito tra Corsera e Stampa: in tal modo si configura un gruppo che controlla ben oltre il 20% della tiratura editoriale, fissata come limite invalicabile dalla legge. Si tratta di stabilire se

Corsera «targato» Agnelli: confronto Amato garante?

davvero la normativa vigente — per quanto insufficiente: modifichino come previste nel disegno di legge di proroga depositato ieri alla Camera — possa essere disinvoltamente resa inefficace e aggirata facendo gestire le operazioni di passaggio dei pacchetti azionari a società intermedie anziché alle editrici in prima persona; oppure ricorrendo a patti di sindacato quale quello appena rinnovato in Gemina secondo il quale gli azionisti sindacato esprimono ognuno un voto, prescindendo dall'entità delle quote azionarie di cui sono possessori. L'audizione del garante e del sottosegretario — affermano i deputati del Pci — appare utile sia per riflettere sui nuovi assetti proprietari del gruppo Rizzoli-Corsera, sia per meglio capire come modificare la legge attuale per rendere più effi-

cacl anche le norme contro le concentrazioni. «Meglio tardi che mai. E utile che il Parlamento verifichi l'effettiva rispondenza dei pacchetti societari della Rizzoli rispondano o meno alla legge: così commenta la situazione Sergio Borsi, segretario nazionale del sindacato giornalisti. Borsi ricorda come già nel 1984 la Fnsi richiese l'attenzione del governo sulla vicenda Rizzoli, ritenendo che già allora la legge era stata violata in più parti. Come è noto un gruppo di giuristi e parlamentari del Pci e della Sinistra indipendente promosse anche una azione presso il tribunale civile di Milano — che si dovrebbe pronunciare a fine febbraio — contro gli atti che avevano condotto all'acquisto del gruppo Rizzoli-Corsera da parte della cordata Fiat-Montedison-Mittel-Arvedi attraverso la Gemina, poiché era evidente il tipo di superconcentrazione di fatto che si era determinata. Riferendosi alle perplessità e alle diverse opinioni mostrate allora da alcune parti in causa — la stessa presidenza del Consiglio non appariva così determinata come oggi, dopo l'accresciuto peso della Fiat — Borsi «prende atto che le certezze di taluni oggi non sono più tali e aggiunge: «La legge può essere incompleta o imperfetta; evidente però è stata la volontà di violarla o quantomeno di aggirarla... Così procedendo siamo a quando potremo parlare di pluralismo dell'informazione?».