

Borsa
Invariata
indice
Mib 1144
(+14,4%
dal 2-1-89)



Lira
Stazionaria
o in lieve
ripresa
il Marco
a 719,64 lire



Dollaro
Si rafforza
su tutti
i mercati
a Milano
1351 Lire



ECONOMIA & LAVORO

Trattative in corso per una collaborazione industriale. Primo passo verso l'annessione?

Agnelli e Romiti però hanno sempre più bisogno di un partner straniero. Il «Tridente» non basta

Fiat «flirta» con Maserati ma sogna un alleato vero

Il gruppo di Modena «Governo e Gepi non possono far da spettatori»

DALLA NOSTRA REDAZIONE
CLAUDIA BENATTI

MODENA De Tomaso la ce, tace la Gepi (che controlla il 39% del pacchetto azionario della Maserati). La Cgil e la Fiom chiedono che vengano allo scoperto e che il governo non sia semplice spettatore. E chiedono subito un confronto sindacato gruppo automobilistico. «Fermiamo l'invasione dei galli» aveva detto qualche mese fa Alejandro De Tomaso in occasione dell'assemblea nazionale dei costruttori di auto. Ora pare proprio abbia trovato il modo di dar seguito alle sue parole alleandosi con chi interesse ad arginare l'avanzata dei nipponici ne ha e cioè la Fiat.

Ultima testa di ponte dell'industria automobilistica italiana a non aver ancora legato le proprie sorti a quelle della «grande madre torinese» rappresenterebbe un boccone appetibile per i giapponesi che potrebbero così approdare anche in Italia e dare un po' di pace al mercato. Questa testa di ponte occorreva farla saltare.

A suggerire l'eccellenza dei rapporti ormai avviati tra Maserati e Fiat dal braccio destro di Agnelli è arrivata una secca dichiarazione: «Sono in corso trattative per un comune programma di collaborazione industriale». E nulla più. Almeno ufficialmente. E certamente un fatto che al momento gli impianti della Maserati (che significano soprattutto i capannoni Innocenti) lavorano ad un terzo della loro capacità produttiva sfiorando 40 Mm. 12 Turbo e 22 Chrysler al giorno anziché le 105 mila 7000 vetture annue è altrettanto vero che di fronte ad un mercato che tira la Fiat ha interesse ad espandere i suoi volumi anche su fasce alte del mercato.

Il gruppo di De Tomaso è piuttosto debole: il 32,40% del pacchetto azionario è in mano ad una Gepi stanca e sfiancata dalle continue iniezioni di liquidità che finora hanno tenuto in vita la Maserati (ben 200 miliardi) e vincolata da

La notizia che Agnelli, dopo essersi comprata l'Alfa Romeo la Galbani ed un sacco di altre cose, potrebbe farsi un solo boccone anche della Maserati e dell'Innocenti cioè delle ultime case automobilistiche «indipendenti» che rimangono in Italia sta arroventando questa calda estate. Ma più che una manifestazione di strapotere, sembra la mossa difensiva di una Fiat con seri problemi.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO Si allamano coloro che si preoccupano dei grandi gruppi privati solamente quando si accorgono che diventano troppo potenti. Ed anche se la Fiat precisa di non voler acquistare pacchetti azionari ma di cercare solo un accordo di collaborazione industriale, c'è già chi grida al monopolio dimenticando che questo concetto si riferisce al mercato non alla produzione ed ha ragione Romiti (una volta tanto) quando dice che nel nostro paese chiunque può comprarsi l'auto che desidera una Fiat una Renault una Volkswagen e a partire dal 1992 quando linerà il contingimento andrà il contingimento andrà il contingimento andrà.

Il vero problema però non è lo strapotere della Fiat. Proprio quest'ultima iniziativa anzi è anche un segnale di difficoltà del gruppo dirigente di corso Marconi. Supponiamo infatti che la Fiat dica la verità quando parla di una semplice «collaborazione industriale». Tradotto in soldoni potrebbe anche significare montare nello stabilimento di

La notizia che Agnelli, dopo essersi comprata l'Alfa Romeo la Galbani ed un sacco di altre cose, potrebbe farsi un solo boccone anche della Maserati e dell'Innocenti cioè delle ultime case automobilistiche «indipendenti» che rimangono in Italia sta arroventando questa calda estate. Ma più che una manifestazione di strapotere, sembra la mossa difensiva di una Fiat con seri problemi.

La notizia che Agnelli, dopo essersi comprata l'Alfa Romeo la Galbani ed un sacco di altre cose, potrebbe farsi un solo boccone anche della Maserati e dell'Innocenti cioè delle ultime case automobilistiche «indipendenti» che rimangono in Italia sta arroventando questa calda estate. Ma più che una manifestazione di strapotere, sembra la mossa difensiva di una Fiat con seri problemi.

La notizia che Agnelli, dopo essersi comprata l'Alfa Romeo la Galbani ed un sacco di altre cose, potrebbe farsi un solo boccone anche della Maserati e dell'Innocenti cioè delle ultime case automobilistiche «indipendenti» che rimangono in Italia sta arroventando questa calda estate. Ma più che una manifestazione di strapotere, sembra la mossa difensiva di una Fiat con seri problemi.

Lambrate dell'Innocenti quel le automobili che la casa torinese non riesce a fare nei suoi stabilimenti.

Per l'Innocenti che ha alle spalle una travagliatissima storia produttiva ed occupazionale sarebbe una boccata d'ossigeno. A fine anno infatti scade l'accordo che Alejandro De Tomaso amministratore delegato della società aveva stipulato con la Chrysler per fornire 12.000 vetture all'anno. Ma per corso Marconi questo significherebbe ammettere carenze di gestione impensabili quando Ghidella dirige la Fiat Auto. E di segnali preoccupanti ce ne sono già molti.

Di fronte ad un mercato dell'auto che negli ultimi tempi è cresciuto a ritmi del 7,8 per cento all'anno la Fiat ha saputo aumentare la produttività dei suoi impianti di poco più della metà ed anche quest'anno conta di incrementare le vendite di meno del 5 per cento (da 2.198.000 vetture a

2.300.000). Gli impianti più automatizzati come quello di Cassino sono ancora lontani dalla produzione prevista per una serie di errori. Negli stessi volanti sindacali diffusi in alcune fabbriche come Rivalta si ironizza sul fatto che mentre un tempo la Fiat produceva «per i piazzali» dove le auto rimanevano invendute oggi produce «su piazzali» dove si fondono affannosamente autoveicoli incompleti. Il dottore in economia Cesare Romiti non può e non sa coordinare il lavoro dei tecnici come faceva l'ingegner Ghidella tanto più che fa il «pendolare» passando metà delle sue giornate in corso Marconi e metà in corso Agnelli. In questa situazione la Fiat non può nemmeno fare come negli anni 70 quando assunse migliaia di operai per poi buttarne fuori 32.000 con la crisi del '80. Pensa quindi di nazionalizzare le attività industriali salvando abbandonando al suo destino se verrà una nuova crisi di mercato.

Ancora più gravi delle incertezze di gestione sono quelle di strategia. Supponiamo infatti che la Fiat pensi di acquistare prima o poi il gruppo Innocenti Maserati magari rilevando quel 32,7% del capitale che appartiene alla finanziaria pubblica Gepi. Sarebbe tutt'al più una mossa difensiva per impedire che le fabbriche di Milano e Modena cadano in mano ad esempio dei giapponesi. Ma non risolve i problemi della Fiat in vista dell'integrazione europea del '92.

Del 2.198.000 auto che la Fiat ha venduto l'anno scorso ben 1.346.000 cioè oltre il 61% sono state piazzate in Italia. E gli esperti prevedono che nel '92 giapponesi ed americani eroderanno almeno un 10 per cento di questa quota. Per salvarsi non basterà alla Fiat un marchio prestigioso in più come quello del Tridente. Dovrebbe allearsi con case come Mercedes e Bmw. Ma su questo piano non riesce ancora a combinare nulla.

De Tomaso prepara l'ammainabandiera dopo anni di avventure «protette»

Senza più soldi senza più prodotti appetibili Alejandro De Tomaso avventuroso costruttore trapiantato dall'Argentina è costretto a trattare con la Fiat Sanguigno propugnatore dell'impresa individuale e solitaria teorico della guerra totale al sindacato, in realtà ha sempre lavorato con i soldi della Gepi. L'ultima speranza la joint venture con gli americani è andata male. Ora è alla resa dei conti.

STEFANO RIGHI RIVA

ROMA De Tomaso al l'ammainabandiera De Tomaso l'ultimo boccone della libera industria automobilistica italiana in procinto di essere fagocitato dal grande monopolio di corso Marconi. Non si sa se dispiacersi per questa ulteriore estrema concentrazione o rallegrarsi per l'uscita di scena di questo industriale di facili avventure. Non si sa nemmeno per essere sinceri se linirà davvero o

che ormai sono al lumicino perde con le Innocenti e con le Maserati e persino con la Chrysler che monta qua in Italia per conto degli americani. Un po' perché i suoi modelli sono allo stremo di uno sfruttamento esasperato un po' perché il cambio lira dollaro gli ha seghato le gambe sul più bello. Di certo non ce la fa più a funa di debiti coi fornitori i componenti delle sue macchine sono via via peggiorati di qualità e arrivano a sin ghiozzo strozzando un'organizzazione industriale che definire precaria è un eufemismo. Tanto che anche il suo amico Jacocca ennesima anima di salvezza sperato con gli occhi pisciati dal cilindro al momento di fare i conti meno di un anno fa ha rifiutato di rilevare la maggioranza dell'azienda come aveva promesso. Lui dice ancora che non venderà mai ma alla lunga la

speranza di convivere con la Fiat continuando a comandare non è credibile. Niente più soldi niente più prodotti. Per il resto la Gepi che ha sempre finanziato le avventure industriali di De Tomaso non potrà continuare a farlo a lungo. Un esito bisogna dire non del tutto imprevedibile.

Gli ambienti industriali italiani in passato hanno dato molto credito a questo ex condottiero argentino venuto in Italia nel '53 per sfuggire dice lui al peronismo. E all'inizio sicuramente questo credito lo aveva meritato. Ricco di famiglia e pieno di carca creati in un 59 aveva deciso di costruirsi da solo le macchine con cui correre le De Tomaso appunto. Aveva scelto Modena proprio perché lì l'ambiente era ricco di tecnici abili. Subito era cresciuto. Nel '67 la Ghia nel '69 la Vignale due famose carrozzerie. Nel

Standa, approvato l'accordo Berlusconi vuole espandersi in tutta Italia e concede premi e orario ridotto

ROMA I 15.000 lavoratori delle 270 filiali Standa hanno approvato a larga maggioranza l'accordo siglato tra il gruppo Fininvest e le organizzazioni di categoria Filcams Fisascat e Uilures. L'accordo che scadrà nel maggio '92 riguarda la fase di rilancio e sviluppo che la Standa sta portando avanti: le innovazioni tecnologiche e i diritti di informazione. Per quanto riguarda le prospettive di sviluppo del gruppo - che punta ad essere un polo italiano in grado di confrontarsi con gruppi internazionali che hanno fatturati di diecimila miliardi e oltre - il documento segnala una prima opportunità nelle licenze che consentiranno spostamenti con l'obiettivo di ampliare l'offerta. La seconda opportunità è quella di aprire nuove grandi superfici cercando di superare le pastoie

Quasi tutti i lavoratori disapprovano la scelta di Fim-Cisl e Uilm Polemiche all'Alfanord per le ferie La Fiom dice no allo sciopero lungo

Nonostante l'accordo nazionale di aprile che fissa in tre settimane e due giorni le ferie estive nella Fiat auto Uilm e Fim di Arese proclamano tre giorni di sciopero per consentire a chi vuole di effettuare la quarta settimana di ferie. Una decisione strumentale e sproporzionata a cui la Fiom non aderisce. Ieri i lavoratori l'hanno disapprovata al 99 per cento.

GIOVANNI LACCAPO

MILANO Una lunga stagione di lotta all'insegna dell'unità ed ora alla soglia delle ferie i cartelli vergati in fretta coi pennarelli contrappongono da una parte Fim e Uilm la Fiom dall'altra. Tra i reparti dell'Alfa Lancia di Arese si espone una polemica a tutto campo. Uilm e Fim hanno proclamato tre giorni di sciopero dal 31 luglio al 2 agosto per consentire - sostengono - il godimento della quarta settimana di ferie ai lavoratori che non hanno bisogno, soprattutto chi torna al Sud o alle isole. Scopo in sé nobilissimo ma in realtà strumento per ngaggiare piccole battaglie di bandiera come sostengono i delegati Fom. Fosse solo per questo gli operai non sarebbero tanto arrabbiati con i compagni della Uilm e della Fim dice Marco Marras del Consiglio di fabbrica. Avresti dovuto sentirli i commenti dei

lavoratori ma come immise in questo modo uno strumento di lotta importante come lo sciopero? Polemica rovente giudizi che pesano come macigni.

Ma come si è giunti alla «spaccatura»? Marras riprova oltre che contro i sabati lavorativi ad Arese abbiamo sciopero per la quarta settimana di ferie ma su questo punto non è stato raggiunto l'accordo in azienda. E' stata invece firmata a livello nazionale una intesa per tutta la Fiat auto che prevede tre settimane e due giorni. Infatti le nostre ferie vanno dal 3 al 28 agosto. Gli altri tre giorni mancati verranno usati a Natale per il ponte quindi nell'anno la quarta settimana esiste. Oltre a ciò la Fim si impegna ad esaudire determinate esigenze concedendo i permessi ma nel limite del 10 per cento

sciopero. I lavoratori hanno apprezzato molto i motivi per i quali la Fiom non ha aderito. Il no sciopero è uno strumento importante serve per difendere i loro diritti per far pesare le loro lotte non è opportuno non è questo sprecarlo per un problema così consistente. Secondo il modo lo sciopero - dicono Uilm e Fim - lo fa chi ha bisogno.

E' una concezione aberrante lo sciopero omnibus chi vuole salire in canozza chi non vuole rimangiare pure a terra. E poi non puoi non tener conto che esiste un accordo nazionale-commenta Marras. Molti si sentono presi in giro. Hanno perfino scritto sui cartelli all'indirizzo dei promotori noi dovremmo scioperare mentre voi siete in permesso sindacale.

La Nissan sconfigge i sindacati in Usa

Nell'impianto della giapponese Nissan (nella foto, un'auto) nel Tennessee gli operai hanno respinto in un referendum la proposta di aderire al sindacato americano dei dipendenti dell'industria automobilistica. Preoccupati i tre «grandi» General Motors, Chrysler e Ford per i risparmi che i giapponesi potranno realizzare non avendo contrattazione sindacale. I dipendenti della Nissan che godono di condizioni e «benefici» considerati buoni hanno rifiutato un sindacato accusato di assicurarsi un guadagno di 800.000 dollari in quote d'adesione.

Finsider perdite per 3950 miliardi

Ammontano a 3608 miliardi per 188 cui si sommano i 300 degli esercizi precedenti le perdite della Finsider, la finanziaria siderurgica dell'In in liquidazione. Nei dati del bilancio approvato ieri dall'assemblea figura anche una consistente «annuncia crediti» da parte dell'In corrispondente alla differenza fra l'ammontare complessivo delle perdite e il patrimonio netto della Finsider pari a 2586 miliardi. La nuova cifra ammonta a 1364 miliardi.

Legga, accordo per produrre tondino a Termini

to sottoscritto tra la cooperativa Termini profilati e la Fincamuna. Una lettera d'intenti tra i presidenti della Lega Turci e della Fincamuna Pellicani è stata spedita al comitato dei liquidatori Finsider e alla Spi. Questa prima iniziativa della Lega garantisce prospettive occupazionali e produttive ad oltre cento lavoratori.

Spagna, versata la cauzione per Parretti

L'agenzia spagnola Europa Press ha reso noto ieri sera che il mandato d'arresto contro il finanziere italiano Giancarlo Parretti è stato revocato a seguito del versamento di 5 milioni di pesetas a titolo di cauzione richiesta da un magistrato di Madrid. Parretti è inquisito perché avrebbe trasferito illegalmente in una banca di Andorra la somma di circa 50 milioni di pesetas.

Piloti Alisarda in sciopero Alitalia compra cento aerei

Di nuovo sul piede di guerra i piloti dell'Alisarda aderenti all'Appl che contestano la mancata applicazione del contratto nazionale aggraziosi di 4 ore oggi domani e il 31 luglio. Ma l'Alisarda dice che non verrà cancellato nessun volo. Il rischio di ritardo resta. Intanto l'amministratore delegato Bisignani ha illustrato i progetti della «nuova» Alitalia. Lo slogan è aggredire la concorrenza. Si prevede un aumento produttivo del 9,10% all'anno. Per concretizzarlo sono stati acquistati 100 nuovi aerei di cui gli ultimi 230 A321 i nuovi airbus da 191 posti per una spesa di 1800 miliardi.

FRANCO BRIZZO

INFORMAZIONI

FILLEACGIL

900.000 edili in lotta

Novemilamila lavoratori edili sono impegnati nel rinnovo dei contratti territoriali. Scioperi di 4 e 8 ore e manifestazioni si sono svolte nelle settimane scorse a Genova, Milano, Padova, in tutta la Toscana, nel Lazio, in Puglia e Cosenza. Palermo, Cagliari, Prato significativi accordi che interessano oltre 200.000 lavoratori sono stati siglati in 20 province con positivi risultati: un aumento salariale del 18%, la rivalutazione di specifiche indennità e in alcuni di essi normative preventive a contratti di formazione lavoro e alla costituzione di Osservatori sugli appalti e sul mercato del lavoro. Nelle province e particolarmente nel Mezzogiorno dove è ancora forte la resistenza imprenditoriale, si sono programmate nuove iniziative di lotta.

I diritti in Sicilia

Conclusa in Sicilia la settimana di iniziative e di lotta con una vasta partecipazione. Alle manifestazioni cui hanno partecipato i delegati di cantieri e delle imprese sono intervenuti numerosi giovani e donne i segretari regionali del Pci il comp. Folena e del Psi il comp. Buttitta il sindaco di Catania Enzo Bianco amministratori regionali e comunali docenti universitari ricercatori e rappresentanti della Lega Ambiente. L'ingresso tra lotta alla mafia e il soddisfacimento di diritti fondamentali come all'acqua alla casa ai trasporti e al lavoro è stato il filo rosso che ha unito gli incontri svoltisi in otto città siciliane e da cui è emersa la volontà di promuovere una forte iniziativa popolare sul problema dell'acqua sul risanamento dei quartieri degradati di Palermo Catania Messina, Gela sul completamento delle opere ferroviarie e per l'estensione in tutta la Sicilia delle deliberazioni assunte dai comuni di Catania e di Palermo sulla trasparenza