

Per gli istituti tedeschi il «Lombard» diventa più caro: gli interessi passano dall'8 all'8,5%

Una ministretta per frenare l'aumento dei costi. L'Olanda si accoda, mentre la Gran Bretagna sta ferma

L'inflazione spaventa Bonn Alzati i tassi bancari

Prima conseguenza dei segnali di ripresa dell'inflazione in Germania. Dopo l'annuncio di un aumento al 3,3% ad ottobre dell'indice medio annuale dei prezzi, la Bundesbank, ieri, ha deciso una articolata manovra sui tassi d'interesse: il «Lombard» aumenta di mezzo punto (dall'8 all'8,5%), mentre il tasso normale resta fisso all'8%. Le autorità monetarie sperano così di raffreddare un po' il mercato.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
PAOLO SOLDINI

BERLINO Il tasso «Lombard», quello che le banche pagano alla banca centrale, aumenta di mezzo punto, dall'8 all'8,5%, mentre i tassi normali restano fissi all'8%. E quanto ha deciso ieri la Bundesbank, con una manovra che è stata giudicata prudente, e che comunque le autorità di Francoforte hanno accompagnato con l'assicurazione che non c'è alcuna volontà di imporre una stretta. Ma che co-

munque rappresenta la prima conseguenza, attesa e temuta, dei preoccupanti segnali di ripresa dell'inflazione arrivati nei giorni scorsi, quando la prima rilevazione dopo l'unificazione tedesca ha mostrato una tendenza che, su base annuale, potrebbe far toccare il 3,3% il senso dell'operazione è stato spiegato dalle autorità monetarie con la necessità di ristabilire una certa distanza tra i tassi normali e il «Lombard», il quale

deve tornare a riassumere il proprio ruolo proprio di «ostegno di liquidità a brevissimo termine». Negli ultimi tempi, infatti, il «Lombard» troppo «buon mercato» aveva spinto gli istituti di credito a far ricorso con una certa disinvoltura alle risorse centrali, con conseguenze non irrilevanti sul fronte dell'inflazione. Nel solo mese di settembre, hanno fatto notare i funzionari di Francoforte la Bundesbank aveva concesso crediti «Lombard» per oltre 5 miliardi di marchi, ovvero cinque volte più della media abituale.

Il mantenimento al livello precedente (8%) dei tassi bancari dietro garanzia azionaria, dei quali molti invece si attendevano un aumento, dovrebbe testimoniare la volontà della Bundesbank di non imporre una stretta generalizzata proprio nel momento in cui si pro-

filia la necessità di investimenti massicci nella ex Rdt inoltre dovrebbe rappresentare un segnale tranquillizzante per le autorità monetarie degli altri paesi. Fuori della Germania, infatti, e soprattutto nei paesi Cee era molto diffusa la preoccupazione di un aumento generalizzato dei tassi tedeschi, che avrebbe potuto provocare difficoltà nello Sme Tant è che molti hanno giudicato come una sorta di mossa preventiva nei confronti della Bundesbank la decisione presa giorni fa dalle autorità monetarie di Parigi di abbassare i tassi francesi.



Otto Poethl presidente della Bundesbank

reagito bene il marco ha registrato, alla Borsa di Francoforte, rapidi guadagni su tutte le monete europee e sul dollaro. Restano, però, le preoccupazioni relative all'andamento dei prezzi. Il potenziale 3,3% annuo registrato a ottobre è il tasso più alto dal lontano 1983, e gli aumenti, provocati principalmente (ma non solo) dal rincaro dei prodotti petroliferi, sono stati particolarmente pesanti a Berlino e in altre grosse città. Ad appesantire il clima c'è anche la preannunciata incertezza sui costi reali dell'unificazione, una parte assai consistente dei quali (più alta di quanto era stato previsto e preannunciato) dovrà essere coperta con il ricorso al mercato finanziario.

In risposta alle decisioni adottate dalla Bundesbank anche la banca centrale olandese, la Nederlandsche bank, ha alzato ieri il tasso di sconto dello 0,25% al 7,25 del precedente 7% e ha annunciato aumenti di pari entità degli altri tassi di prestito. Il tasso sui pagherò cambian è stato elevato all'8,50% dal precedente 8,25, mentre il tasso sulle anticipazioni è stato incrementato all'8% dal precedente 7,75%. L'aumento, che entrerà in vigore da domani, La Gran Bretagna invece resterà ferma. Un ribasso dei tassi

Polemiche sulle nomine di Necci. Dc pigliatutto, accuse ai sindacati

La Cgil denuncia: «Fs lottizzate? Noi non ci stiamo»

Anche i sindacati al botto lottizzatorio delle nomine al vertice delle Fs? La Cgil si tira fuori («Abbiamo chiuso con le pratiche consociative»). Tace invece la Fit-Cisl, prima imputata di aver imposto uomini a lei graditi: nei commenti alle nomine, che tradiscono l'ira delle vittime di un patteggiamento a favore della Dc. Intanto per Necci la certezza dello stipendio: 250 milioni l'anno.

RAUL WITTENBERG

ROMA «La Fit non ha patteggiato nulla», dichiara decisa Donatella Turtura, segretario generale aggiunto del sindacato dei Trasporti Cgil dopo le voci sulle imposizioni sindacali nelle nomine al vertice delle Ferrovie. «Le scelte spettano solo all'azienda», prosegue l'esponente della Fit, «perché specialmente con l'ultimo contratto di lavoro abbiamo rotto con ogni pratica consociativa. All'azienda dunque va ricondotta ogni responsabilità sulle competenze professionali, l'imparzialità e il rigore morale degli uomini scelti». La Cgil si tira dunque fuori dalla lottizzazione.

Tace invece Gaetano Arconti, segretario della Fit-Cisl, preso di mira dagli osservatori che hanno visto il suo zampino sulla scelta di parecchi tecnici (sulle cui competenze tuttavia pare non ci siano riserve) collocati nell'area democristiana. I commenti sono chiaramente il segnale di un forte disagio che viene dall'interno dell'Ente per gli spostamenti, le promozioni e le retrocessioni decise dall'amministratore straordinario Lorenzo Necci nel definire il nuovo organigramma dell'Ente. Prima vittima del patteggiamento (col sindacato cislino o col democristiano ministro dei Trasporti Bernini?) è senza dubbio Cesare Vaclago, di area psi, che addirittura era stato fra papabili alla direzione generale. A capo dell'ex dipartimento dell'organizzazione dell'Ente, aveva condotto la difficile trattativa per il rinnovo del contratto (ricordate i Cobas dei macchinisti?), portando a casa il consenso dei sindacati a 12 mila prepensionamenti, novemila entro l'anno. Ora è assistente speciale del direttore generale Benedetto De Cesaris per applicare sia il contratto che i prepensionamenti, ma fino al '92. Del resto la stessa ristrutturazione dei vertici ha bisogno del suo tempo per diventare operativa en-

General Motors annuncia la chiusura di nove stabilimenti: parte una ristrutturazione da 2 miliardi di dollari

Allarme auto, migliaia di licenziamenti alla Gm

La General Motors, la maggiore industria automobilistica americana, decide di chiudere 9 stabilimenti negli Usa e come ai licenziamenti. La decisione costerà all'azienda 2,1 miliardi di dollari e ad alcune decine di migliaia di dipendenti il lavoro. La misura, secondo i dirigenti Gm, non era più prorogabile: arriva dopo dieci anni di perdite sul mercato americano e alla vigilia di una probabile recessione

ATILIO MORO

NEW YORK Ieri la direzione della General Motors ha annunciato la chiusura immediata di cinque impianti e l'intenzione di chiudere altri quattro nei prossimi tre anni. Si concretizzano così le voci che si erano diffuse nei giorni scorsi

su quella che sarà la più radicale ristrutturazione della più grande azienda automobilistica americana. Nessuno sa ancora con esattezza quanti dipendenti perderanno il posto di lavoro, ma sicuramente saranno nell'ordine di alcune de-

cine di migliaia. Declina così uno dei grandi sogni americani, ma rimane la General Motors quel che è sempre stata, un simbolo dell'America. Lo è stata in passato per il gigantismo delle sue dimensioni e dei suoi profitti, per la concezione che ha ispirato i suoi modelli (comfort ed alti consumi) e per la sua filosofia produttiva (una incredibile ricchezza dell'offerta). Lo è oggi per la crisi che attraversa e per la sindrome giapponese che essa evoca. Nel corso degli anni Ottanta la Gm è stata l'unica azienda automobilistica americana a perdere posizioni, e le ha perdute non soltanto nei confronti dei giapponesi, ma anche a vantaggio delle altre due gran-

di, la Ford e la Chrysler. Nell'80, con una quota del 44,5%, la Gm dominava in modo incontrastato il mercato americano. Oggi è al 36%, rimane saldamente in testa, ma è l'unica a perdere: in quello stesso periodo i giapponesi sono passati dal 17,8% al 23,5%, la Ford dal 20,5% al 23,9% e la Chrysler dal 9,6 al 12%. La quota di mercato americano delle aziende europee rimane stabile intorno al 3,5%.

Nell'87 la Union dell'auto era riuscita a strappare alla direzione della Gm l'impegno a non licenziare personale per tutta la durata del contratto tre anni. Due mesi fa c'è stato il rinnovo e - segno dei tempi - anziché chiedere un impegno analogo a quello assunto dalla

direzione dell'azienda nell'87, il sindacato si è accontentato della garanzia di un salario per i dipendenti degli impianti che verranno chiusi. La Gm ha calcolato i costi della gigantesca ristrutturazione: 2,1 miliardi di dollari, e chiuderà il bilancio dell'ultimo quadrimestre del '90 con un passivo di 1,98 miliardi 109 milioni di dollari di attivo che l'azienda avrebbe realizzato se non avesse deciso questa postuma operazione di ristrutturazione, vengono dall'aumento delle vendite all'estero e dal buon andamento delle vendite dei veicoli industriali. L'operazione, secondo i dirigenti dell'azienda, non era più rinviabile e non tanto per quel che la Gm ha perso sul

mercato americano, quanto per quel che rischia di perdere nei prossimi anni, ai quali tutti guardano con pessimismo. Il mercato automobilistico americano diventa sempre più difficile - dicono gli analisti - non soltanto per la Gm, ma per tutti, persino per i giapponesi. Certo, l'allarme per una recessione che molti vedono alle porte, può essere spesso pretestuoso, ma la tendenza all'indebolimento del mercato è innegabile: dati pubblicati in questi giorni segnalano che a fronte di un tasso d'inflazione del 6,6% finora registrato quest'anno, i redditi sono aumentati soltanto di un magro 5,4%, ed è la prima volta - si fa notare - dal 1980 che il differenziale tra i due indici supera l'1%.

licenziamenti alla General Motors riflettono così sicuramente una difficoltà, ma soprattutto sono l'indice di quel che sembra essere un atteggiamento sempre più diffuso oggi fra gli imprenditori americani: licenziare e ristrutturare per prepararsi al peggio. In poche settimane, per una sorta di irresistibile meccanismo di reciproca imitazione, alcune delle più grandi aziende americane hanno annunciato migliaia di licenziamenti, e questo sarà forse un anno record. E con il simbolo automobilistico americano declina anche un altro punto di forza dell'American way of life l'ottimismo come fattore di sviluppo e sale del sogno americano.



PRENDI I SOLDI E SCAPPA

Prendi i milioni di finanziamento senza interessi che ti offrono i Concessionari Citroën e scappa con AX e BX entro la fine del mese. In ognuna delle 13 versioni AX, tre e cinque porte, benzina e diesel, da 45 a 85 CV, record di economia nei consumi, troverai ad aspettarti 8 fruscianti milioni* di finanziamento senza

8.000.000
SENZA INTERESSI
IN 15 MESI
SU TUTTE LE AX

interessi, pagabili in 15 mesi, con rate da 534.000 lire. Oppure, 8 milioni in 48 rate da L. 207.000, all'incredibile tasso fisso annuo del 6% corrispondente a un tasso a scalare dell'11%. Ma passiamo a BX. In ognuna delle sue 19 versioni, benzina, diesel e break, da 55 a 160 CV, i Concessionari Citroën hanno

lasciato per te 10 milioni* di finanziamento senza interessi in 15 rate da L. 667.000 o, a tua scelta, 10 milioni in 48 rate da L. 259.000 al tasso fisso annuo del 6% corrispondente a un tasso a scalare dell'11%. Altre piacevoli sorprese ti aspettano se hai deciso di pagare in contanti e se vuoi conoscere tutta la

10.000.000
SENZA INTERESSI
IN 15 MESI
SU TUTTE LE BX

straordinaria gamma di proposte di Citroën Finanziaria. Le proposte sono valide su tutte le vetture disponibili** e non sono cumulabili tra loro né con altre iniziative in corso. Prendi AX. Prendi BX. Prendi i milioni. Ti aspettano tutti dai Concessionari Citroën.

MILIONI PER VOI DAI CONCESSIONARI CITROËN PER TUTTO IL MESE

* Salvo approvazione Citroën Finanziaria. Costo pratica finanziamento L. 150.000.

Citroën sceglie TOTAL CITROËN FINANZIARIA CITROËN LEASING SPARTANER SENZA ASPETTARE CITROËN ASSICURAZIONE DI ORE SU 24

** Escluso BX Club.