

Fiom Per Torino crisi ancora molto lunga

TORINO. «Blocco dei prezzi e dei salari? Se fosse possibile sarebbe la terapia giusta per l'inflazione. Ma in Italia non è fattibile». Con questa battuta Fausto Vigevani ha liquidato le ipotesi in materia che erano state avanzate dal segretario della sua confederazione. Bruno Trentin, e dal segretario del suo partito, Bettino Craxi. «Il blocco», ha argomentato il segretario generale della Fiom - rüssel nel 1983 in Francia perché fu fatto per soli 6 mesi in un paese dall'amministrazione efficiente ed ipercentralizzata. Ma in Italia chi controllerebbe i prezzi in un sistema distributivo che è il più polverizzato al mondo? Avremmo solo il blocco dei salari contrattati.

Vigevani ha pure rivendicato la propria coerenza, ricordando che in un esecutivo Cgil del 1984, prima del decreto di San Valentino, rimase solo a contrastare la proposta di blocco dei salari e dei prezzi sostenuta dagli altri 39 membri dell'esecutivo in alternativa alla "predeciemazione" della contingenza di Camiri.

Venuto a Torino per partecipare ad un direttivo regionale della Fiom sulla crisi industriale e l'emergenza occupazionale, Vigevani non ha nascosto motivi di grande preoccupazione: «A differenza di quella del 1980, oggi la crisi investe sia le grandi che le piccole imprese, ha un carattere più strutturale perché le debolezze dell'apparato industriale si sommano alle diseconomie esterne del Paese. Il rischio è che l'industria italiana continui a perdere colpi anche se la domanda tornerà a tirare. Ma quale codeterminazione è possibile, gli è stato chiesto dai giornalisti, con imprese che a differenza dell'80 non hanno una strategia di rilancio e "navigano a vista"? «Negli anni '60 e '70» ha risposto «eravamo diventati bravissimi sulle condizioni di lavoro. Oggi bisogna essere bravi anche nello stimolare le scelte strategiche delle imprese, nello spingere per esempio l'Olivetti a investire in ricerca e sviluppo e a non chiudere un'attività dopo l'altra».

Con lo stesso pragmatismo Vigevani ha replicato alle domande sui dissensi con la minoranza della Fiom e sull'accordo Zanussi: «È giusto discutere, ma poi viene il momento di decidere, ed una volta che si è deciso il sindacato non può essere un'armata Brancaleone che si presenta con volti diversi a controparti, lavoratori, altre organizzazioni». Sull'accordo Zanussi trova impressionante che gli si assegna la funzione di mediatore della validità o meno della codeterminazione, mentre potremo fare accordi diversi alla Fiat o in altre realtà. Alla fine, al di là delle ideologie, il metro di misura sarà uno solo: se la gente starà meglio o peggio».

Lapidiò il commento all'esternazione di Cossiga sull'Olivetti: «Ne avremmo fatto a meno. Non credo sia di pertinenza del Capo dello stato intervenire sul modo di affrontare una vertenza da parte dell'impresa e del governo».

DAL NOSTRO INVIATO
GIOVANNI LACABO

CASCINA COSTA (Va). La sala mensa gremita, pochi minuti dopo le 9, inizio sciopero. La prima risposta ad Agusta che denuncia quasi duemila «eccedenze»: 825 impiegati e 1.141 operai. Francesco Pirrena dell'esecutivo precisa che i posti in pericolo sono 1.966, che l'azienda vorrebbe per tutti la cassa integrazione straordinaria a partire da marzo in attesa che il governo conceda i prepensionamenti, un migliaio. L'Agusta vuol aggiustare i suoi conti, che non tornano, ma sulla pelle della gente, dice Pirrena. Lui si adegua, perché

Alle 17,30 di ieri i dirigenti del colosso chimico hanno deciso di mettere in mobilità 213 operai alla Moldip e 50 impiegati a Milano

La Pirelli inizia a licenziare

Spetta alla Pirelli il poco ambito primato di aprire le liste di mobilità nelle grandi fabbriche colpite dalla crisi: il colosso chimico ha deciso ieri l'espulsione di 213 operai alla Moldip di Seregno e di 50 impiegati della direzione milanese. I sindacati minacciano lo sciopero generale del gruppo. Un segnale duro, mentre nei giorni scorsi si nutriva qualche speranza nelle trattative per i grandi gruppi industriali.

ROBERTO GIOVANNINI

ROMA. Mobilità, si comincia dalla Pirelli. Sorpresa amarissima per i 213 lavoratori della Moldip di Seregno e per 50 impiegati della Direzione milanese della Pirelli: alle 17,30, i responsabili del colosso della gomma hanno comunicato di aver avviato le procedure per il ricorso alle liste di mobilità extra-aziendale in base alla legge 223. In altre parole, tra settantacinque giorni (è il limite massimo fissato dalla legge se non c'è il consenso del sindacato) per 263 persone si interrompe il rapporto di lavoro. Licenziamenti, anche se per un anno si percepirà un'indennità mensile pari allo stipendio.

Anche se già molte piccole e medie aziende hanno cominciato ad adoperare la mobilità, spetta alla Pirelli il poco ambito onore di essere il primo grande gruppo industriale a espellere forza lavoro ricorrendo a questo strumento. Il

guaggio è che non più tardi di due giorni fa, nel corso di un incontro col ministro del Lavoro Franco Manni, il vicepresidente della casa milanese Roberto Pittini sembrava essersi impegnato a lasciare perdere la mobilità (fin qui richiesta con forza per i 263 e per altri 750 dipendenti del comparto pneumatici); in cambio, una massiccia concessione di prepensionamenti e cassa integrazione. Di qui il nuovo appuntamento tra azienda, Fulc (il sindacato unitario di categoria) e il ministero del Lavoro, in programma per mercoledì prossimo. Dopo il fatto compiuto tutto ritorna in discussione, e presumibilmente si andrà a un durissimo scontro senza esclusione di colpi tra sindacati e Pirelli.

Letteralmente infuriati i dirigenti sindacali. «Se la Pirelli fosse stato un gruppo con rela-



Leopoldo Pirelli

zioni sindacali degne di questo nome - dice Arnaldo Mariani, della Felica-Cisl - non avrebbe compiuto un vero e proprio atto di pirateria come questo, a pochi giorni dal nuovo incontro». «È una decisione gravissima che non possiamo accettare», dice Luciano De Gaspari, segretario nazionale della Felica-Cgil - e per cominciare risponderemo con uno sciopero di tutti i lavoratori del gruppo». Sono degli irresponsabili, spiega Edoardo Guarino, numero due della Felica - pre-

riscono drammatizzare la situazione colpendo i lavoratori, anziché chiedere cedere e garanzie al governo».

E infatti forse è questa la molla che ha scatenato l'iniziativa della Pirelli. Come si sa, negli scorsi mesi la casa milanese si è vista dimezzare il pacchetto di prepensionamenti '91 (450 anziché 900 concordati), e per 750 persone del settore pneumatici e altri 400 del comparto «Prodotti diversificati» (tra cui i 213 della Moldip di Seregno, che da ieri sono riuniti in assemblea permanente) intendeva ricorrere alla mobilità, rifiutando i «costosi» prepensionamenti. Il colpo della Pirelli, allora, si spiega così: il pacchetto '92 di prepensionamenti anticipati è di 25mila unità, e in questi giorni si sta rapidamente intaccando (Fiat, Ansaldo, e così via). In altre parole, la Pirelli non si fida, teme di essere penalizzata al momento della concessione definitiva da parte del Cipe, e si gioca la carta del fatto compiuto per forzare la mano sotto elezioni al governo e a Marini. Intanto, pagano i lavoratori. E quel che è peggio, c'è un grande gruppo industriale che parte con la mobilità, con i licenziamenti collettivi. Un esempio pericolosissimo che potrebbe essere raccolto dal mondo padronale.

In un anno. Nel frattempo saranno attivati il blocco del turnover e dimissioni incentivate. È previsto che in caso di esigenze produttive non si facciano straordinari ma si richiamino i sospesi.

Verranno poi chiesti 180 prepensionamenti: «Ne abbiamo limitato il numero al minimo indispensabile», dice Marilide Provera della Fiom - e se il governo non li accordasse si assumerebbe una grave responsabilità. Infine è prevista la messa in mobilità, tra maggio ed ottobre, di circa 140 lavoratori che ne facciano volontariamente richiesta e siano nelle condizioni di andare in pensione (per età o raggiungimento dei 35 anni di anzianità) entro il termine della mobilità. A questi lavoratori la Skf verserà un'integrazione salariale (mediamente 7 milioni di lire all'anno) che garantirà loro il 100% del futuro trattamento pensionistico.

Sebbene la multinazionale svedese (4.750 dipendenti in Italia) sia da tempo in crisi perché cala la domanda di cuscinetti a sfera per l'auto ed altri usi, il governo le aveva concesso l'anno scorso solo 50 prepensionamenti. Sono rimasti così 544 lavoratori in eccedenza. L'intesa prevede che 420 lavoratori saranno messi in cassa integrazione per almeno

In mobilità verso la pensione nella Skf dei cuscinetti a sfera

TORINO. Le liste di mobilità, introdotte dalla legge 223 dello scorso anno, rischiano di essere soltanto un «spont» verso la disoccupazione, in una situazione di crisi come l'attuale che non offre nuovi sbocchi occupazionali. Perché allora non usarle come un «spont» verso la pensione, per quei lavoratori che ne matureranno i requisiti nei 2-3 anni di durata della mobilità? L'originale idea è stata applicata nell'accordo concluso giovedì sera tra la Skf e le organizzazioni sindacali Fiom, Fim e Uilim.

Sebbene la multinazionale svedese (4.750 dipendenti in Italia) sia da tempo in crisi perché cala la domanda di cuscinetti a sfera per l'auto ed altri usi, il governo le aveva concesso l'anno scorso solo 50 prepensionamenti. Sono rimasti così 544 lavoratori in eccedenza. L'intesa prevede che 420 lavoratori saranno messi in cassa integrazione per almeno

un anno. Nel frattempo saranno attivati il blocco del turnover e dimissioni incentivate. È previsto che in caso di esigenze produttive non si facciano straordinari ma si richiamino i sospesi.

Verranno poi chiesti 180 prepensionamenti: «Ne abbiamo limitato il numero al minimo indispensabile», dice Marilide Provera della Fiom - e se il governo non li accordasse si assumerebbe una grave responsabilità. Infine è prevista la messa in mobilità, tra maggio ed ottobre, di circa 140 lavoratori che ne facciano volontariamente richiesta e siano nelle condizioni di andare in pensione (per età o raggiungimento dei 35 anni di anzianità) entro il termine della mobilità. A questi lavoratori la Skf verserà un'integrazione salariale (mediamente 7 milioni di lire all'anno) che garantirà loro il 100% del futuro trattamento pensionistico.

Sebbene la multinazionale svedese (4.750 dipendenti in Italia) sia da tempo in crisi perché cala la domanda di cuscinetti a sfera per l'auto ed altri usi, il governo le aveva concesso l'anno scorso solo 50 prepensionamenti. Sono rimasti così 544 lavoratori in eccedenza. L'intesa prevede che 420 lavoratori saranno messi in cassa integrazione per almeno

LETTERE

Si specula sui fatti di 50 anni fa, per schivare i problemi di oggi

Uccidevano, ma eravamo invasori in un Paese straniero

Caro direttore, nella primavera del 1942 avevo quattordici anni e mezzo e frequentavo la quinta ginnasio in un liceo di Roma. Un mattino il professore di religione pronunciò una «cne di severi giudizi contro i partigiani jugoslavi che - spiegò - uccidevano e sequestravano i soldati italiani. Mi alzai a ribattere che i nostri soldati erano in Jugoslavia come invasori in un Paese straniero e che dal nostro Risorgimento avevo appreso che era giusto combattere per l'indipendenza della propria Patria.

Fortunatamente non subii alcuna «conseguenza per questa presa di posizione. Ma devo dire che ancor oggi, con cinquant'anni di più sulle spalle, non riesco a giudicare né «cinche» né «aggiacatiati» quelle mie parole di allora.

Francesco Colonna, Roma

Protestanti: contro le tentazioni autoritarie

Dai primi giorni del conflitto il Cuir era ridotto a uno stato penoso, senza equipaggiamento e costretto, sfidando il dileggio dei «camerati» tedeschi, ungheresi, rumeni, croati e spagnoli, a un indecoroso - accattonaggio per fame e per trovare indumenti atti a difendersi dal gelo imminente che li avrebbe «aggiacatiati» nel vortice della parola. A quel tempo ero ragazzo e ricordo che il regime fascista ci faceva raccogliere nelle scuole, indumenti di lana, offerti dalle famiglie, per inviarsi sul fronte - russo, a disperato conforto di coloro che la guerra falciava e la neve e il gelo seppellivano nelle sterminate distese della terra sovietica.

Lo Stato e l'ordine costituzionale appaiono di fatto sostituiti dal terrore imposto dalle organizzazioni mafiose, una sorta di contropotere che mette in discussione la libertà e la sicurezza dei cittadini e che sembra voler dare l'assalto all'intero Paese.

Le incognite della crisi economica a fronte della grave crisi che attraversano le istituzioni e del distacco di queste ultime dalla società civile, sono segnali preoccupanti di un ulteriore degrado del paese.

In questa situazione paventiamo che, consapevolmente o inconsapevolmente, maturino nella società tentazioni di scorciatoie politiche e di involuzione istituzionale le quali, lungi dallo scongiurare la violenza e il potere criminale, rischierebbero di mettere in discussione le fondamentali libertà del cittadino. La nostra responsabilità di cittadini è di crederci, oltre che la nostra tradizione protestante e laica, di imporre e affermare che, oggi come in passato, solo attraverso l'estensione della libertà e della democrazia è possibile garantire la sicurezza e il diritto di tutti contro la prepotenza e il terrore di una minoranza.

Valdo Benecci, Pastore, Genova

Perché Cuba non ritorni a essere quasi «colonia» Usa

Caro direttore, sull'Unità del 23 gennaio ho letto l'articolo di Carlo Cardia «Cuba, l'Iran e il tramonto dell'89». Sono in parte d'accordo e in parte perplessico.

Ovviamente sul valore «preliminare» della democrazia e del pluralismo, ma penso che nessuno in buona fede possa escludere che la fine della «rivoluzione castrista» possa fare tornare Cuba a colonia di fatto degli Usa. Non credo che si possa auspicare il «collo» del regime cubano, semmai auspicare e operare politicamente, come sinistra democratica, per una sua evoluzione nella direzione di una maggiore libertà politica.

dott. Vittorio Carbarino, Bergamo

Dopo l'Aermacchi, in difficoltà anche l'azienda Efim: duemila esuberi

La crisi atterra anche l'Agusta E adesso Varese non vola più

In piena crisi il polo varesino dell'aeronautica, sulla storica delle macchine volanti. Aermacchi a causa delle incertezze del ministero della Difesa, e l'Agusta (Efim) per i pessimi esempi della gestione. Assemblea, ieri, a Cascina Costa, sui circa duemila «esuberanti». Cassa integrazione a zero ore se non vengono concessi i prepensionamenti (mille). I sindacalisti: perché Agusta vuole forzare la discussione?

DAL NOSTRO INVIATO GIOVANNI LACABO

CASCINA COSTA (Va). La sala mensa gremita, pochi minuti dopo le 9, inizio sciopero. La prima risposta ad Agusta che denuncia quasi duemila «eccedenze»: 825 impiegati e 1.141 operai. Francesco Pirrena dell'esecutivo precisa che i posti in pericolo sono 1.966, che l'azienda vorrebbe per tutti la cassa integrazione straordinaria a partire da marzo in attesa che il governo conceda i prepensionamenti, un migliaio. L'Agusta vuol aggiustare i suoi conti, che non tornano, ma sulla pelle della gente, dice Pirrena. Lui si adegua, perché

ha il dovere di riferire all'assemblea, ma la voce gli trema sotto sotto: di rabbia quando ripete i numeri che l'amministratore delegato Amedeo Caporali ha sfornato al sindacato, nell'incontro di martedì all'Intersind: entro l'anno 338 vanno in pensione ed altri 1.034 maturano i requisiti per il prepensionamento. La bufera non risparmia nessuno dei dodici stabilimenti del gruppo, ma dei circa duemila, ben 1.500 sono concentrati nelle fabbriche varesine: 772 a Cascina Costa, 40 a Verghera, 210 a Sesto Calende, 257 a

Vergiate, 148 a Somma Lombardo, 33 nella vicina Borgomanero (Novara). L'altra faccia colpita è il Sud: 170 a Brindisi, 30 a Benevento ed altrettanti a Montepandone (Ascoli Piceno), 162 a Frosinone e 54 ad Anagni, infine 60 nelle direzioni di Milano a Roma. Per il polo aeronautico del Varosetto, sulla storica dell'industria bellica, è un altro gravissimo colpo che si somma alla crisi dell'Aermacchi. Colpa dell'elicottero, si dice, che non risparmia i produttori né privati né pubblici.

Ma all'Aermacchi è ben chiara la responsabilità del governo, dice il deputato pds Luigi Mombelli, membro della commissione Difesa. «Per Agusta, oltre alla mancata attuazione del polo unico, per ragioni di bottega, si aggiungono palesi incapacità del management. Ed ora che farà il Pds? Ci adoperiamo perché siano assicurati gli ammortizzatori sociali. Ma soprattutto per ridurre prospettive alle aziende». Ma non sarà facile, perché il com-

mittente di Aermacchi, ossia il ministero della Difesa, non decide né per l'addestratore 339, né per l'Amx. «Ma intanto, dopo il Golfo, ha mandato in Usa i nostri piloti, per l'addestramento, liquidando la scuola di Lecce e, di fatto, sancendo la nostra subaltermità tecnologica ed industriale», commenta Mombelli. Mentre per Agusta alla crisi dell'elicottero ad uso bellico si somma la fase di stancatura della domanda per l'elicottero civile. Dice il segretario Fiom Primo Minelli: «Il gruppo dirigente non è credibile. In questi anni il sindacato ha denunciato invano le inaudite dicotomie industriali, di cui ora si discute. Han fatto finta di niente per il quieto vivere di bottega, per non mettere in discussione le lobby interne, le cordate clientelari».

Proposte dal sindacato (approvate dall'assemblea): verificare il piano, fabbrica per fabbrica, rispetto alle eccedenze. Ottenere le garanzie per i prepensionamenti. «Non accetteremo licenziamenti, nem-



L'elicottero Agusta Fh01 in fase di montaggio

meno quelli «mascherati» con la mobilità». Terzo: la certezza dei rientri al termine della cassa integrazione. I tempi però stringono. La legge sui prepensionamenti sta per scadere. Le richieste sono già 50mila rispetto ai 25mila previsti. Il Gipi entro poche settimane definirà i criteri per il 1992. «Siamo costretti a decidere senza avere la certezza che l'Efim rifinanzi l'azienda», dice il leader Fim Marco Galli. «Caporali l'ha detto: questo piano è inutile se l'Efim non ci dà i soldi». Galli pone «una domanda cattiva»: se l'azienda era davvero inter-

nessata ai prepensionamenti, perché non si è mossa prima? Perché attendere gli ultimissimi giorni? Galli accusa: vogliono «strozzare la discussione». La forzatura è evidente, ma a quale scopo? «Per scopi elettorali», si vociferava, ma anche per prosaiche ragioni finanziarie: potrebbe ciascun prepensionato le chiestebbe una cinquantina di milioni. Agusta dovrebbe dunque sborsare 50 miliardi, troppi per un'azienda disastrosa da un debito pari al doppio del fatturato (1.100 miliardi) che le costa 170 miliardi all'anno di soli interessi bancari.

Le ruote sgonfie dell'auto made in Usa

La General Motors rallenterà la produzione, la Chrysler di Iacocca è in affanno I giganti americani nutrono poche speranze sulla ripresa

NOSTRO SERVIZIO

DETROIT. Segnali contrastanti giungono dall'industria automobilistica americana. Pochi giorni fa i dati sulle vendite di gennaio mostravano un leggero miglioramento che faceva sperare in un contributo alla ripresa economica da parte del settore. La General Motors sta tagliando del 12,2%, equivalente a 137mila veicoli, la produzione del primo trimestre. È un segnale che la casa automobilistica americana sta perdendo le speranze in una ripresa del settore entro la primavera prossima. Anche se l'ultimo programma di produzione della Gm risulta ancora superiore del 20% al livello dell'anno precedente, esso è comunque inferiore a quanto si prevedeva di produrre in gennaio. Il mese scorso il programma del primo trimestre prevedeva la produzione di 762mila auto e 364mila furgoni. Ora si pensa di assemblare

653.400 auto e 335.300 furgoni. La Gm si sta preparando alla stagione di deboli vendite prevista per la primavera, dicono gli analisti.

Ma la General Motors non è l'unica casa automobilistica a rivedere i suoi schemi di produzione. La Chrysler sta tagliando a sua volta i programmi per il primo trimestre di 1991: 194 mila veicoli, per sfornare 276.844 automobili e furgoni. Un anno fa la Chrysler metteva sul mercato 213.358 vetture e camion leggeri. La casa di Iacocca infatti - nonostante il positivo andamento dell'ultimo trimestre - ha chiuso il 1991 con un passivo di 795 milioni di dollari, un risultato che risente del pessimo risultato del primo nove mesi dell'anno. Anche l'ultimo trimestre, comunque, si è chiuso in attivo solamente grazie ai 127 milioni di dollari ricavati dalla ven-

dita della propria partecipazione nella Diamond-Star all'ex partner Mitsubishi. Senza questa vendita, l'azienda avrebbe registrato perdite per oltre 74 milioni di dollari. La Chrysler ha in programma una riduzione delle spese per tre miliardi di dollari, e secondo Iacocca i risultati dell'ultimo trimestre mostrerebbero i primi effetti di questo programma, «nonostante le terribili condizioni di mercato e le forti spese sostenute».

La Ford appare momentaneamente in controtendenza, almeno per quanto riguarda i furgoni, la cui produzione però è aumentata, sempre nel primo trimestre, di 1000 unità. Al momento attuale la Ford prevede di fabbricare 373.000 furgoni e 297mila auto nel primo trimestre. Tuttavia anche la Ford dovrà fare i conti con la debolezza delle vendite e solo con la produzione in alcuni impianti. Nel complesso le 10 case automobilistiche americane prevedono di produrre, questa settimana, 104.200 auto, con un calo del 3,9% rispetto alle 108.467 dello stesso periodo di un anno fa. La produzione complessiva Usa è stata - nello scorso gennaio - di 668.379 unità, praticamente invariata rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

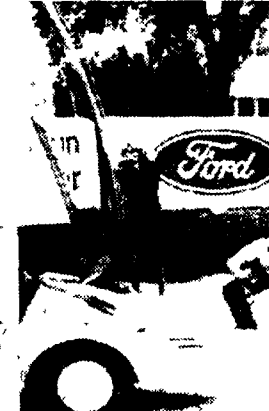
E la Ford taglia in Gran Bretagna 2.100 licenziati

ALFIO BERNABEI

LONDRA. La Ford ha annunciato la riduzione di ulteriori 2.100 posti di lavoro, fra cui 600 nel ramo impiegatizio, attraverso i 21 stabilimenti nel Regno Unito. Anche la Vauxhall ha reso noto che 300 persone perderanno il posto entro la fine dell'anno nel suo stabilimento vicino a Luton. La decisione della Ford fa seguito alla notizia che nel 1991 la società ha registrato un calo negli incassi di circa 270 milioni di sterline mentre la flessione nel mercato delle auto non accenna a diminuire. Il presidente della Ford inglese Ian McAlister ieri ha comunque voluto precisare che la nuova riduzione «volontaria» di posti di lavoro non ha nulla a che fare con l'attuale recessione: «Si tratta solamente di aumentare l'efficienza a lungo termine». Ma gli operai intervistati davanti ai cancelli e i rappresentanti sindacali che non avevano ne-

vuto alcun preavviso lo hanno contraddetto: «Lo stesso governo responsabile di aver portato il paese alla peggior recessione in Inghilterra dagli anni Trenta è anche responsabile della crisi che ha colpito il mercato dell'automobile. La gente semplicemente ha smesso di spendere il denaro», ha dichiarato Jimmy Airlie dell'Almalgamated Union of Engineering Workers, uno dei sindacati dei metalmeccanici.

Attualmente la Ford impiega 39mila persone, quasi la metà rispetto alle 72mila del 1980. Gli stabilimenti più colpiti da quest'ultima riduzione sono quelli di Halewood vicino a Liverpool (-660), Dagenham alla periferia di Londra (-550) e Southampton (-470). L'esperto del mercato dell'automobile Krish Bhaskar che lavora per la Motor Industry Research Unit ha detto che alcuni stabilimen-



ti come quello di Dagenham rischiano la chiusura completa in un non lontano futuro.

Le vendite di auto in Gran Bretagna continuano a registrare forti cali e sono ora al punto più basso dai primi anni Ottanta. Nel 1991 sono state vendute 1.592.000 mezza, ovvero 400mila in meno rispetto al 1990. Dai dati relativi al gennaio di quest'anno - mese in cui sono state vendute 153.682 nuove automobili - si rileva che il calo corrisponde al 25% rispetto a due anni fa mentre

per i veicoli commerciali (pulpini, furgoni) si è giunti al punto più basso dal gennaio 1981. E questo nonostante che negli ultimi mesi diverse società automobilistiche abbiano cercato di propagandare al massimo le facilitazioni di ogni genere per incentivare il mercato. La Ford ha di fatto annunciato un nuovo pacchetto di facilitazioni ed incentivi per i prossimi mesi di cui non si conoscono ancora i particolari.

Mentre la Ford sfiora 31 auto per operaio all'anno, la Vauxhall ne produce 34,5, la Rover 35 e la Nissan 50. Quest'ultima società giapponese ha recentemente reclutato operai e pare in grado di continuare il suo aumento di output sul mercato. «Davanti all'annuncio della Ford ed al continuo aumento della disoccupazione i laburisti hanno accusato i conservatori di continuare a «devastare» l'economia e di prendere in giro l'elettorato con false promesse di insistenti miglioramenti dietro l'angolo. Accuse simili sono provenute dai liberal-democratici, il terzo partito. Proprio ieri sono stati resi noti gli ultimi dati sul numero di fallimenti nel ramo dell'industria. Le insolvenze sono passate da 15mila durante il 1990 a 22mila nel 1991, quasi un aumento del 45%.