

Borsa +0,85% Mib 1074 (+7,4% dal 2-1-'92)



Lira Mantiene su tutto il fronte dello Sme



Dollaro In flessione alla chiusura Guadagna il marco



ECONOMIA & LAVORO

La Fiat non concede il suo numero uno per la successione a Sergio Pininfarina «Ringraziamo per l'interessamento, però in questa fase difficile Romiti serve qui»

Ora ricomincia la corsa alla presidenza Risputano vecchie e nuove candidature, ma sarà difficile trovare un nome in grado di mettere d'accordo tutti gli industriali

L'Uomo di Corso Marconi ha detto no Confindustria, niente Romiti. La Fiat: «Non è il momento»

La Fiat ringrazia per l'apprezzamento, ma il suo amministratore delegato non cederà alla Confindustria, specie con questi tempi difficili. Il Comitato esecutivo della Fiat Spa ieri ha deciso che Cesare Romiti resterà alla guida del gruppo. E ora, ricomincia la corsa alla successione a Pininfarina. Risputano i nomi «bruciati» dopo il plebiscito per Romiti, ma sarà difficile mettere d'accordo tutti.

Teoricamente non si prevede una seconda tornata di consultazioni da parte dei tre «saggi» (Gianni Agnelli, Vittorio Merloni e Luigi Lucchini). La tabella di marcia, dicono, resta inalterata: oggi verranno sentiti i desiderati degli ultimi 50-60 industriali, ed entro il 12 marzo verrà formulata una designazione definitiva per la successione a Sergio Pininfarina. Secondo alcune voci, però, ci potrebbe essere - a sorpresa - anche un nuovo giro di consultazioni, mentre si intreccerebbero contatti informali tra i vari uomini forti di Viale dell'Astronomia.

leader dei «duri» industriali bresciani), oppure di Gianmarco Moratti (Unione Petrolifera). C'è l'ipotesi poi di un gran ritorno alla guida dell'associazione, quello di Luigi Lucchini; oppure potrebbe essere il momento di Leopoldo Pirelli, che ha appena ceduto il timone del suo gruppo; o infine, i tre saggi potrebbero riuscire a tirare fuori dal cilindro un nome a sorpresa in grado di mettere d'accordo tutti.

una Confindustria molto autorevole. «Confindustria è l'interlocutore sociale fondamentale per il sindacato - dice il numero due della Cgil Ottaviano Del Turco - ora c'è da augurarsi che i «saggi» siano in condizione di proporre un nome che abbia la stessa autorevolezza». Stesso discorso dal neo-segretario generale della Uil, Pietro Larizza, e dal numero due della Cisl, Raffaele Morese.

tato come la scelta per un deciso cambio di rotta rispetto alle strategie attuali: si a progetti di alleanza (o qualcosa di più) con gli abortiti colossi dell'auto gialla made in Japan, si a grandi ribaltoni nell'assetto del management e a ripensamenti sui monumentali progetti di investimento industriale al

Sud. Se il post-Romiti poteva significare tutto ciò, il messaggio del Comitato esecutivo è chiaro: nessuna rivoluzione, ai posti di combattimento, avanti tutta, e sulla plancia resta il vecchio capitano che ha portato la nave Fiat fuori dalle secche negli anni '80. Ci riuscirà di nuovo?

ROMA. Niente da fare. Cesare Romiti resta dov'è, e la grande corsa alla presidenza di Confindustria torna in alto mare. C'era chi non aveva dubbi in proposito, ma la decisione del Comitato esecutivo della Fiat Spa (di cui fanno parte i due fratelli Gianni e Umberto Agnelli, Gianluigi Gabetti, Mario Monti, Franco Grande Stevens, oltre allo stesso Romiti) taglia la testa al toro, spazzando via anche le improbabili ipotesi di impiego part-time tra Corso Marconi e Viale dell'Astronomia. E adesso gli industriali il loro uomo forte che le canta chiare ai politici di Roma lo dovranno cercare altrove. Il comunicato ufficiale da

Torino non vuol dare l'impressione che la Fiat «snobbi» il pronunciamento popolare degli imprenditori per il suo amministratore delegato, ma riafferma con forza che Romiti serve più che mai agli Agnelli. «Pur riconoscendo il positivo contributo che Cesare Romiti avrebbe potuto dare come presidente della Confindustria agli obiettivi ed alle necessità del sistema economico-industriale nazionale», Romiti resta alla guida del gruppo per «perseguire, unitamente al management e con piena di potere, le strategie e le azioni che il difficile momento richiede». E adesso? In casa Confindustria la decisione - per quanto attesa - qualche problema lo

Il compito non sarà dei più semplici: solo il nome di Romiti (duro, protagonista di feroci offensive nei confronti della classe politica, amministratore delegato della principale azienda privata italiana) era riuscito a saldare il fronte degli industriali, tutt'altro che compatto sia sulle strategie da seguire che dal punto di vista degli interessi da tutelare. Grandi e piccoli, filo-legalisti e amici del Palazzo, sostenitori di una politica di distruzione del sindacato e tecnici di una «ragionevole» convivenza, svalutatori e «cambrististi», insomma, tante idee, tanti candidati possibili.

I sindacati ci sono rimasti un po' male: Romiti è «attivo», però avrebbe certo garantito



L'amministratore delegato della Fiat, Cesare Romiti

Il «prudente» piano anticrisi della Fiat I sindacati pronti a nuovi accordi-Melfi?

TORINO. «Melfi non è la regola, ma non è un'eccezione». Queste parole Pierpaolo Baretta, segretario nazionale della Fim-Cisl, le ha scandite dopo aver chiarito che non teneva una conferenza stampa a titolo personale, ma a nome di tutti i sindacati. Erano presenti i segretari nazionali della Fiom, Mazzone, della Uilm, Serra, e del Sida, Cavalitto, che hanno annuito. I dirigenti sindacali, insomma, sono disponibili a sottoscrivere con la Fiat, qualora sorgano problemi di competitività e riduzione dei costi, altri accordi come quello per Melfi che tante polemiche suscitò un anno fa, perché prevede per i futuri occupati nel nuovo stabilimento meridionale trattamenti peggiori (su orari, salario, turni di notte per

le donne) di quelli degli attuali stabilimenti. Bisognerebbe vedere come commenteranno questa disponibilità i sindacalisti direttamente impegnati nelle fabbriche, che ieri non erano presenti. Si teneva infatti una seduta del «Comitato di consultazione» della Fiat-Auto, cui partecipano solo i dirigenti dell'azienda (guidati dal direttore del personale Maurizio Magnabosco) e i segretari nazionali dei metalmeccanici. I dirigenti sindacali hanno precisato che la loro dichiarazione d'intenti non risponde a una logica di scambio. È vero che chiedono all'azienda di coinvolgerli nelle scelte, in un quadro di partecipazione e di codeterminazione, e di continuare ad usare strumenti «sol-

fici» per gestire le eccedenze di manodopera. Ma sono pronti a concedere alla Fiat maggior «flessibilità nell'uso della forza lavoro» soprattutto perché si sono convinti che abbia adottato le strategie giuste per superare la crisi. Vediamo dunque i dati della crisi ed i progetti che la Fiat-Auto ha illustrato ai sindacalisti. Si parte da una previsione preoccupante: la Fiat pensa che la ripresa slitterà ulteriormente e non inizierà prima di giugno-luglio del 1993. La crisi, insomma, durerà ancora un anno e mezzo. In Italia la casa torinese ha perso 5 punti nel '91, ed è ancora scesa al 43% del mercato in gennaio (quota prevista anche in febbraio). In Europa è scesa dal 14,9 al 12,9%. Di conseguenza la produzione è crollata da 1.980.000 vetture nel '90 alle

1.591.000 l'anno scorso. Per quest'anno la Fiat punta a un modesto recupero: 1.617.000 auto. Ma non è solo per questo che Magnabosco spera «di poter fare meno cassa integrazione del 1991». Se ci saranno meno sospensioni, dipenderà soprattutto dal fatto che gli organici della Fiat-Auto si sono ridotti da 116 a 111 mila lavoratori in Italia e da 134 a 129 mila nel mondo. E di quei 5.000 occupati in meno, ben 3.100 sono stati convinti ad andarsene con incentivi. Perché questi ton? Perché, accusa neppure troppo velatamente la Fiat, certe case straniere fanno un vero e proprio dumping, praticando soprattutto sul mercato italiano prezzi stracciati. La Fiat non le segue su questa strada, che abbassa pericolosamente il pun-

to di pareggio, e preferisce puntare sulla futura ripresa. Perciò investirà in un decennio 40mila miliardi nell'auto, di cui 23mila nel quinquennio '91-'96, e di questi 12mila miliardi al Sud (compresi i 7mila miliardi di Melfi in gran parte finanziati dallo Stato), oltre a spendere 7mila miliardi, sempre nel prossimo quinquennio, in ricerca e sviluppo. Il problema è dove si faranno questi investimenti: soprattutto in Italia, oppure negli attuali e futuri insediamenti di Jugoslavia (dove si farà la «Tempra»), Polonia, Russia, Turchia, Algeria e Brasile? «Entro pochi anni - ammettono i sindacalisti - avremo a che fare con una Fiat profondamente diversa da quella che conosciamo ora, non solo perché più internazionalizzata, ma

anche perché con Melfi farà al Sud il 60% delle auto costruite in Italia». Previsione che suscita non pochi interrogativi, visto che oggi il 71,9% dei dipendenti della Fiat-Auto lavorano al Nord. A convincere in particolare i dirigenti sindacali sono stati soprattutto i piani di «competitività» e «qualità» che la Fiat ha avviato. Sono una ventina e ieri sono stati illustrati cinque o sei: la «fabbrica integrata», già applicata in tutti gli stabilimenti, con meno livelli gerarchici e flussi di informazioni e decisioni più rapidi; la divisione della rete commerciale italiana in quattro aree (Nord-ovest, Nord-est, Centro, Sud); una nuova logica che consenta di programmare gli ordini (e la conseguente impostazione del mix produttivo e degli optio-

nals da montare sulle vetture) di settimana in settimana anziché ogni mese, abbreviando i tempi di consegna ai clienti. «C'è poi il simultaneous engineering», che significa far lavorare i progettisti in sinergia e non a cascata, abbreviando il tempo di gestazione dei nuovi modelli, finora di 5 anni abbondanti. La Fiat, per esempio, punta ad avviare già nel '93 la produzione a Mirafiori della «Tipo B» (che sostituirà la «Uno» e sarà poi fatta pure a Melfi e Termoli). Ma intanto i giapponesi riescono a progettare una nuova auto in soli due anni. E per la formazione professionale dei lavoratori finora la Fiat spendeva meno del 2% del costo del lavoro ed arriverà solo quest'anno al 5,4% ed il prossimo al 6,1%, mentre in Giappone sono già oltre.

La notizia di 74mila licenziamenti in tre anni e della chiusura di 21 stabilimenti della General Motors spaventa gli Usa. Il mercato americano dell'automobile è ormai saturo. I posti perduti non torneranno indietro. In difficoltà anche i giapponesi

E per l'auto Usa inizia la Grande Ristrutturazione

Quattro miliardi e mezzo di dollari di perdite in un solo anno, 74mila posti di lavoro da tagliare in un triennio. Le cifre della crisi della General Motors, ribadite lunedì dal chairman Robert Stempel, tornano a spaventare l'America. Ma, nella loro drammaticità, esse riflettono un problema assai semplice: con 58 stabilimenti e 350 modelli, il mercato Usa dell'auto è ormai saturo. In difficoltà anche i giapponesi. DAL NOSTRO INVIATO MASSIMO CAVALLINI

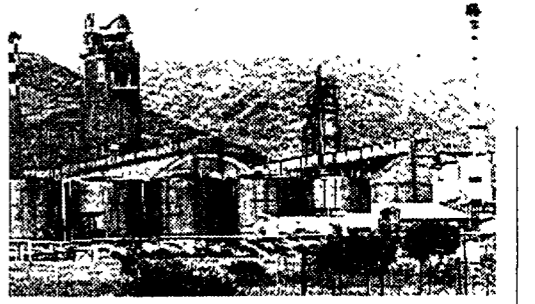
Piangono gli operai di Anderson, nell'Indiana, di Dayton, di Moraine e di Lordstown, nell'Ohio. Piangono la stessa Detroit che, già fenta a morte da molti anni di crisi, perde altre due piccole fabbriche. Lacrime e sormis, dunque. Felicità e disperazione. Precarietà e volatilità la prima, cupa e duratura la seconda. Poiché una cosa è chiara a tutti: la guerra tra poveri innescata dal giro di vite occupazionale della GM non è affatto finita. Ed anche i sopravvissuti sanno bene quanto incerta, nell'attesa d'un ancor remoto armistizio, resti la loro sorte. Le cifre fornite da Stempel non lasciano spazio, in effetti, che ad un ottimismo statistico di manieca, nato in uffici dove la vita ed i problemi di chi lavora non sono che una secondaria variabile aritmetica: nel 1991, dicono i bilanci dell'azienda, la Gene-

ral Motors ha perduto 4,5 miliardi di dollari, un record negativo che ha il potere di trasformare il «buona notizia» il fatto che, nell'ultimo trimestre, le perdite siano state contenute in solo 520 milioni di dollari. Ed i 16mila posti di lavoro delittivamente cancellati ieri, tutti lo sanno, non sono che l'avanguardia dei 74mila destinati a scomparire entro il '95. Per i «colletti blu» lanciati sulla strada ci sarà il paracadute - con contratto anni fa con l'azienda e costato 4 miliardi di dollari - di due anni di paga al 95 per cento. Per i «colletti bianchi», invece, neppure tanto.

Ma un altro è il fatto che, più ancora, oscura gli orizzonti del futuro di tutti, ivi compresi i «sopravvissuti» texani. Il problema che oggi affronta la General Motors è infatti, pur nella sua drammaticità, assai semplice ed ineludibile. Anzi, è

tantissimo drammatico quanto più è semplice: con 58 stabilimenti ed oltre 350 modelli in produzione, il mercato dell'automobile americano è ormai saturo. E la battaglia senza quartiere che si sta combattendo su questo dissestato terreno è, per quanto feroce, comunque destinata a procedere costantemente «al ribasso». Quello che si è chiuso, dicono le statistiche, è stato un anno nero per tutta l'industria automobilistica americana. Le Big Three - GM, Chrysler e Ford - hanno chiuso complessivamente in rosso per 7,8 miliardi di dollari. E la crisi non ha risparmiato - nonostante i miti protezionistici alimentati dalla «fame di lavoro» - neppure i produttori giapponesi. Per loro il 1991 ha fatto registrare con un calo di vendite del 7 per cento (ovvero con una percentuale ben al di sotto

toreranno indietro domani. O, quantomeno, non torneranno nell'industria dell'automobile. I dati mostrano come, negli Usa, la durata media di un'auto sia salita nell'ultimo triennio da 6,6 a quasi 8 anni. E come, negli ultimi mesi, i benefici prodotti dal drastico abbassamento del costo del danaro siano stati largamente inferiori alle attese. Gli americani non comprano più auto non tanto perché preoccupati da una recessione che, sebbene tenace, è pur sempre destinata a lasciare prima o poi spazio ad una stentata ripresa; quanto perché, finita la festa della «rivoluzione reaganiana», essi si sono risvegliati più poveri ed indebitati. Le lacrime degli operai del Michigan non sono, in fondo, che il primo acconto di questo lungo e doloroso dopo-sbormia.



Pochi spiragli per la ripresa dell'industria chimica

Domanda in caduta, produzione su livelli bassi, prezzi in calo. La congiuntura internazionale e interna non lascia molti spiragli aperti per il settore chimico nazionale, che dopo la flessione produttiva del '91 (meno 1,9 per cento, che diventa meno 2,8 per cento escludendo la farmaceutica) registrerà nel '92 una modesta crescita dell'1,4 per cento in termini reali. La previsione sull'anno in corso è formulata dagli esperti delle maggiori aziende di Federchimica (l'associazione del settore che raggruppa circa 1.200 aziende) che due volte l'anno si esprimono sull'andamento congiunturale. Il '92 sarà un anno di transizione: il comparto chimico, senza lo stimolo della farmaceutica, condizionato pesantemente dagli interventi governativi, rimarrà in linea con la crescita della produzione industriale. Però le possibilità di agganciare la ripresa saranno legate ai livelli di competitività.

Metalmecanici: 4mila posti a rischio in Sicilia

Gli addetti all'industria metalmeccanica e all'artigianato di settore in Sicilia sono, secondo stime sindacali, 50 mila. Negli ultimi 5 anni però sono andati perduti circa 10 mila posti di lavoro e altri 4 mila, secondo la Fiom Cgil, sono oggi a rischio in conseguenza della crisi che investe nazionalmente il settore. E di politiche industriali per la promozione dell'occupazione e dello sviluppo in Sicilia si parlerà giovedì 27 febbraio all'Hotel San Paolo Palace di Palermo, nel corso di un attivo regionale dei metalmeccanici della Fiom Cgil. I lavori saranno conclusi dal segretario generale della Fiom, Fausto Vigevani.

Usa: forte calo della fiducia dei consumatori nell'economia

I consumatori americani non hanno ancora intenzione di ridare fiducia alla politica economica del paese e restano rinchiusi in un senso di accentuato pessimismo sulle prospettive. L'indice sulla fiducia dei consumatori rilevato dal Conference Board, è sceso di ben 4 punti e si è attestato a quota 46,3, il livello più basso toccato da questo particolare indice dal dicembre del 1974. «Il costante calo di fiducia dei consumatori è sconcertante - ha sottolineato il direttore esecutivo del gruppo di analisti, Fabian Linden - Dopo l'euforia che ha fatto seguito alla rapida conclusione della guerra del Golfo l'indice ha perso ben 35 punti».

Ansaldo e Breda. Tempi brevi per il poio ferroviario

L'accordo per la costituzione del polo pubblico ferroviario tra Ansaldo (Fimmeccanica) e Breda (Efim) è ormai in dirittura di arrivo. L'abbandono della Abb da parte della Breda dovrebbe infatti favorire l'operazione. È stato Bruno Musso, amministratore delegato dell'Ansaldo, a esprimere questa valutazione ai margini del convegno della De sui trasporti. L'accordo dovrebbe aver però valore «istituzionale» sul territorio nazionale e lascierebbe alle due aziende una certa libertà di manovra nelle iniziative all'estero. «Come accade in tutti gli accordi di questo tipo».

Bot: collocati 42mila miliardi a tassi in aumento

Rendimenti in forte crescita: questo è il risultato dell'asta record dei Bot di fine febbraio che sono stati comunque interamente collocati. Dei 42.000 miliardi offerti dal Tesoro, 41.500 sono stati assegnati agli operatori, mentre gli altri 500 sono stati assorbiti dalla Banca d'Italia. Aumenta così il carico degli interessi sul dissestato bilancio dello Stato.

Francia: aumenta disoccupazione in gennaio

La disoccupazione è in aumento in Francia. Secondo le cifre pubblicate ieri dal ministero del Lavoro francese, il numero degli iscritti agli uffici di collocamento è salito a 2,86 milioni di persone. Nell'arco di un anno l'aumento è pari al 12,2 per cento, sebbene il tasso di disoccupazione rispetto alla popolazione attiva resti invariato al 9,8 per cento. Gli iscritti alla Agenzia nazionale del lavoro sono 2 milioni e 965 mila.

Crolla il mercato dell'usato Vai con la «catalitica» ma soltanto nelle città delle targhe alterne

ROMA. Il mercato dell'usato è in calo verticale, mentre cresce a macchia di leopardo quello del nuovo. Secondo una rilevazione compiuta dall'Acci, nel gennaio del 1991 c'è stata una notevole flessione della compravendita di usato - nelle grandi città industrializzate, con punte del 30 per cento a Milano e del 20 per cento a Brescia. Decreti contro l'inquinamento e marmitta catalitica sembrano essere le cause maggiori di questo effetto. Però, a una diminuzione del mercato dell'usato, non sembra corrispondere una uguale risposta del mercato del nuovo verso veicoli in regola con le nuove norme ecologiche. «Ultimamente le vendite dei nostri modelli verdi hanno avuto un'impennata notevole - afferma Alberto Fava, responsabile del marchio Fiat - ma la distribuzione di queste consegne è stata a pelle di leopardo. Ben l'80 per cento ha interessato clienti nelle undici città a rischio». Nel solo mese di gennaio la Fiat ha avuto un incremento del 70 per cento nelle vendite di veicoli «verdi», ma mentre a Milano l'80 per cento di chi abita in centro ha acquistato un'auto «verde», a Palermo la percentuale è scesa all'8,7 e a Reggio Calabria al 2,7 per cento. Il fenomeno è stato segnalato anche dalla General Motors Italia, e dalla Ford che precisa come «il cliente si muova con cautela nel grande polverone dell'auto verde e chi abita in grandi zone agricole non senta la necessità di comprare gentilmente un'auto verde, mentre il resto delle persone temporeggia in attesa di norme più chiare».