

Retemia
Domani l'asta
Contestato
il tribunale

■ LUCCA. Sono arrivati con i pullman e con il treno. Si sono alzati presto gli ex azionisti e mutuari di Intermercato, la finanziaria di Giorgio Mendella, per venire a protestare, nonostante la pioggia, davanti al Tribunale di Lucca. Urli, fischi e grida contro il sostituto procuratore Gabriele Ferro, reo di aver aperto l'inchiesta sulle attività del tetraimbonitore ed accusato di essere il responsabile della vendita dell'emittente Retemia, che domani sarà messa all'asta. Persone esasperate, amareggiate. Sono rimaste tutta la mattina davanti al portone del tribunale presidiato dalle forze dell'ordine. Alcuni sono riusciti a entrare e nel parapiglia hanno rotto un vetrato della grande porta d'ingresso. Sono stati respinti fuori. Più tardi, un altro gruppetto è riuscito ad entrare di nuovo nello stretto corridoio della procura, che conduce all'ufficio del magistrato Gabriele Ferro, ma è stato bloccato. È volato qualche spintone con la polizza. Una signora, nel trambusto, è caduta ed è stata colta da un lieve male. Subito soccorsa, è stata trasportata all'ospedale, mentre fuori gli altri gridavano «Fascisti, fascisti».

Gli azionisti, gli ultimi combattenti, sono arrivati, oltre che per protestare, per depositare anche l'offerta a nome del loro gruppo, «Eurogruppo 7001». «Una offerta in busta chiusa», afferma Nevio Turco, presidente degli azionisti di Intermercato - superiore a quella che è circolata nei giorni scorsi. Abbiamo raccolto i soldi per acquistare ciò che è nostro. Nei giorni scorsi una proposta di acquisto per Retemia, la cui società di controllo è stata dichiarata fallita, è stata presentata dalla Piemme Editoriale, finanziaria del gruppo Adn Kronos. Sono stati offerti 3 miliardi e il pagamento dei debiti. Un'offerta giudicata dagli azionisti una vera e propria truffa. Sono diverse le offerte giunte al curatore fallimentare del tribunale di Lucca. Domani, dopo l'apertura dei plichi, si conoscerà la sorte di «Retemia». Gli azionisti di Intermercato, almeno quelli giunti a Lucca, non si danno per vinti. Rivogliono la loro Rete e sono convinti di essere stati danneggiati e offesi da una enorme ingiustizia. Ieri mattina hanno presentato anche a Lucca l'esposto inoltrato in altre procure contro l'operato della magistratura lucchese.

□ S.V.

Rapporto Nomisma su auto e moto
«Per le imprese grosse difficoltà in vista. Un sistema-continente per reggere la sfida dei mercati»

Auto, due anni e si vince la crisi
Prodi: qualche impresa europea non vedrà il 2000

«Nei prossimi anni, fra gli otto grandi produttori europei di auto ci sarà una lotta fino alla morte di qualcuno: nessuno è predestinato a morire, la Fiat ha la possibilità di essere tra i protagonisti, ma è difficile pensare che tutti vedano l'alba del 2000». Parola di Prodi, ieri al Motorshow di Bologna «rapporto» di Nomisma su «Auto e moto nei difficili anni 90». Al Lingotto riunione di fine anno dei vertici Fiat.

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLÒ

■ BOLOGNA. Quale futuro avrà nei prossimi anni l'industria delle due e quattro ruote? A questa domanda ha cercato di dare una risposta, ieri al Motor Show di Bologna, il professor Patrizio Bianchi relatore al convegno di Nomisma dal titolo emblematico: «Auto, Moto nei difficili anni 90». Il sottotitolo è ancora più esplicito: «Uno scenario complesso fra tensioni economiche e mutamenti di mercato». Scenario di conflitti, però anche di «sperimentazioni» delle strategie di supera-

mento della crisi», dice Bianchi. Ecco il nocciolo della sfida alla quale sono chiamati tutti, governi, produttori e consumatori. Per vincere bisogna «cantare tutti in coro», spiega Bianchi facendo anche un implicito riferimento alle ultime manovre fiscali che non vanno certo nel segno della lungimiranza. Anzi, secondo il vice presidente del comitato scientifico di Nomisma, «avranno effetti devastanti sulla produzione», cosicché sarebbe bene, o meglio un obbligo, portare il

governo ad una «completezza di ragionamento». Il problema, però, non è solo italiano, ma investe tutta l'Europa e non solo motoristica. Una Europa piena di conflitti istituzionali che producono solo incertezza, proprio nel momento in cui bisognerebbe pensare e agire in termini di «sistema continente» se non addirittura mondiale, mette in guardia Romano Prodi, presidente di Nomisma. Quali ripercussioni avrà dunque sull'industria auto-motociclistica questo difficile momento di transizione che deve portare alla nascita effettiva di un'Europa unica, politica ed economica? E ancor più in vista di una apertura al mercato globale, mondiale, che si avrà con la fine dell'accordo Cee (1999) sulle importazioni di auto giapponesi? Di sicuro, afferma Bianchi, almeno 3 o 4 anni di grosse difficoltà. Soprattutto se si considera che nel frattempo i comportamenti collettivi e individuali del con-

sumatore sono totalmente cambiati - da acquirenti di beni di investimento a consumatori rapidi e infedeli di beni di consumo - e che ciò ha prodotto anche un diverso modo di «fare e vendere» le auto. Non si classificano più per fasce di cilindrata, ma per completezza di gamme capaci di soddisfare qualsiasi esigenza. Ciò pone all'industria dei veicoli l'imperativo di progettare, cercando di indovinarla giusta, modelli con tutte le varietà di allestimento che potranno richiedere gli utenti. In questo senso si può correre il rischio di provocare una «isteria del mercato» con effetti estremamente negativi per l'industria che non è capace di adeguarsi, in anticipo, ai trend di sviluppo diversificato della domanda. Una risposta potrebbe quindi essere la «specializzazione» per fasce di prodotto - profetizza Prodi - «auto di lusso», «medie», «auto compatte» adeguate alle necessità sia economiche dell'utente che

può spendere meno sia alle esigenze di circolazione in città ma con tutti i comfort. In questa sfida l'Europa giocherà un ruolo determinante, imparando anche dai giapponesi che «flessibilità» non vuol dire soltanto «dici Prodi» - «sostituire agli uomini i robot, ma sistema globale di organizzazione dalla progettazione alla distribuzione finale, in una visione davvero europea». L'Europa infatti, è bene non dimenticarlo, con i suoi 13,5 milioni di vendite attuali, è l'unico mercato automobilistico in crescita costante dall'87 a oggi. Prodi comunque getta acqua sul fuoco dell'ottimismo: «nulla è garantito. I moribondi resuscitano, come la Renault, e le prime donne muoiono. È emblematico il terrore di questi giorni della Mercedes». E in Italia, secondo mercato europeo con 2 milioni e 300mila consegne a fine '92? Come sarà la Fiat tra sette anni? Romano Prodi non fa pronostici, ma avverte il Gruppo

torinese: «A tutte le possibilità di fare come la Renault. Poi dipenderà molto da come gestisce i suoi tre marchi, di grossissima potenzialità. Poi se vuol comprare i formigiani...». Quasi in contemporanea con la presentazione del rapporto Nomisma, al Lingotto di Torino terminava la tradizionale incontro di fine anno tra i top managers Fiat e 400 alti dirigenti del gruppo. «Il cambiamento in azione» questo il tema dell'incontro. Per «cambiamento» alla Fiat intendono sia la realizzazione del programma di investimenti (47mila miliardi in 5 anni) sia il processo continuo di trasformazione dell'organizzazione aziendale. La Fiat - hanno detto sia il presidente Gianni Agnelli che l'amministratore delegato Cesare Romiti - ha a disposizione tutte le risorse e gli strumenti finanziari e strategici per vincere la sfida dei prossimi anni, sia operando nel modello organizzativo, sia con i grandi investimenti in corso di attuazione.

Il ministro dell'Industria non demorde: «Vado avanti»
Trentin: «Lite indecorosa»
Casini (Dc): «Niente regali»

Privatizzazioni, Guarino contro tutti

ALESSANDRO GALIANI

■ ROMA. L'avvocato napoletano, Giuseppe Guarino, ministro dell'Industria, sta provocando un autentico putiferio. Messo nel governo Amato come tecnico di area dc, proprio come il suo avversario Piero Barucci, ministro del Tesoro, si è trovato, fin dall'inizio di questa vicenda delle privatizzazioni, a recitare la parte del «attivo». Proprio a lui infatti è toccata l'etichetta dell'amico dei boiardi, del difensore dell'industria di Stato. Vero o falso? Una cosa è certa: l'arzilla ministro dell'Industria una sua idea fissa ce l'ha da tempo. Quella di costituire un supergruppo pubblico, superholding era stata chiamata all'inizio, mentre ora si preferisce definirlo «conglomerata». Questo superconglomerato dovrebbe raggruppare Iri, Ina, Iri, Credit o Comit, quel che resta dell'Iri, Banca di Roma, Stet, Finmeccanica e Sme, e dovrebbe essere garantito dal sistema bancario e da alcuni investitori esteri. È un'idea molto diversa da quella dei 10-15 gruppi in grado di competere sul mercato internazionale di cui parlano Amato e Barucci.

Insomma, per Guarino le privatizzazioni dovrebbero procedere con poche dimissioni e molti accorpamenti, cui seguirebbe la costituzione del supergruppo e la sua collocazione sul mercato. «Il modello di Guarino - dice il senatore del Pds, Filippo Cavazzuti - mi ricorda quello che ha portato alla creazione della Banca di Roma, lo personalmente trovo più valido l'iter delineato da Barucci...». Per il ministro dell'Industria non è un momento facile. È decisamente sotto tiro. Era già deciso in precedenza, in occasione della fuga di notizie sul primo piano Barucci. Ma Guarino era riuscito ad uscire indenne. Anzi, nel secondo piano, quello inviato alla Camera, lui stesso riconosceva che era presente la sua idea principale: quella di associare banche italiane e finanza internazionale al processo di privatizzazione. Poi però qualcosa è

La Fiat taglia e nel Salento è crisi sempre più nera

LUIGI QUARANTA

■ LECCE. Nel Salento travagliato dall'assalto della criminalità organizzata, il problema numero uno resta quello del lavoro, e nella bufera della crisi la situazione si aggrava a vista d'occhio. A chiudere i battenti non sono più le piccole e piccolissime aziende di un tessuto industriale macilento strozzate dal costo del denaro, a mettere in mezzo alla strada gli operai non sono solo le imprese edili lasciate a secco dal blocco delle opere pubbliche, a licenziare oggi è la Fiat-Allis, la grande fabbrica per la costruzione di macchine per il movimento terra che ancora due anni fa occupava quasi 1500 operai, il 40% dei metalmeccanici della provincia. La Fiat (che era sbarcata qui nel 1970 promettendo 4.000 posti

di lavoro) ha da tempo abbandonato ambizioni di crescita nel settore e ora si limita a difendere le sue quote. Per farlo ha stretto un accordo con la Hitachi che porterà denaro fresco alla società e soprattutto know-how. Risultato: da due settimane ai 500 lavoratori in cassa integrazione a zero ore da due anni (200 dei quali sono stati prepensionati) se ne sono aggiunti altri 300. La Fiat è stata chiara: alla Allis resteranno 595 dipendenti, più 80 trasferiti alla Elasis, l'azienda del gruppo che si occupa di ricerca industriale. A Gigi, 50 anni, una moglie e due figli che frequentano le superiori, da due anni in cassa integrazione, non va giù: «La Fiat è venuta al Sud facendosi coprire di soldi dallo Stato, ora non può dire

«grazie tante, adesso andate a casa». Oltretutto in questi ultimi mesi la produzione di alcuni modelli è stata trasferita in Brasile, in Algeria, in Corea, la linea di produzione di una piccola macchina per lavori stradali è stata smantellata e spedita in Belgio e tra chi ancora lavora, corrono brutte voci sulla chiusura di reparti chiave come la carpenteria e la meccanica. Se a Lecce resterà solo l'assemblaggio e la verniciatura, presto ci saranno altri licenziamenti. Il pessimismo di Gigi, che non vuole che si faccia il suo cognome per paura di ritorsioni, e che abbiamo incontrato mercoledì in piazza Sant'Oronzo durante lo sciopero delle tute blu della provincia, non è condiviso da Fernando Mairo, membro del Consiglio di fabbrica: «Quello di Lecce di fatto è l'unico stabilimento Fiat

per il movimento terra: quello trasferito sono produzioni ormai fuori mercato nei paesi avanzati. Piuttosto c'è un problema di adeguamento della produzione a standard ecologici che al momento ad esempio escludono la produzione Fiat del mercato tedesco». Ma il vero, drammatico problema del momento sono i 600 lavoratori in mobilità: una goccia nel mare dei 91mila iscritti alle liste di collocamento al 31 ottobre («Siamo alla tragedia» dice Aldo Mosechetti, direttore dell'ufficio provinciale del lavoro), ma anche il simbolo del tramonto, forse definitivo, del sogno dell'industrializzazione nel tacco d'Italia. Vincenzo D'Elia, segretario della Fiom, racconta di una trattativa con la Fiat nella quale per ora, in concreto, il sinda-

cato ha strappato impegni più o meno concreti solo per il terziario. Sta per aprire un ipermercato del gruppo Rinascente che potrebbe raccogliere diverse decine di licenziati Allis, c'è un discorso avviato su investimenti turistici che aziende del gruppo Fiat. Sul terreno industriale le difficoltà sembrano invece insormontabili: il ridimensionamento dello stabilimento ha già avuto un effetto disastroso su quel pool di indotto (una ventina di aziende, circa 400 addetti) che in questi anni era nato intorno alla Allis, e la Fiat non intende prendere impegni collegati ad altri suoi stabilimenti. Per quel che riguarda Melfi, ad esempio, da corso Marconi si oppone il fatto che, come da accordo di programma, si tratterà di uno stabilimento con magazzini ridotti all'osso e un indotto su-

perflusso concentrato nella stessa area. «Non disperiamo», aggiunge D'Elia - «di strappare comunque qualcosa. La nostra commessa più importante però è quella di coinvolgere la Fiat nel sostegno di progetti di crescita industriale più complessiva dell'area». La difficoltà principale a questo punto sta nel presentare progetti credibili, in una provincia la cui Associazione industriali è di fatto immobile. «Non c'è cultura imprenditoriale» - conclude sconsolato D'Elia - «né gli Enti locali, in primis la Regione hanno fin qui fatto nulla per diffonderla». Adesso a Bari c'è una nuova giunta, con un assessore all'Industria del Pds: si vedrà. Ma come dar torto a Gigi che non si fida, e vorrebbe che sindacato e governo imponessero alla Fiat di bloccare i licenziamenti?

«Mi pare corretto che il responsabile delle privatizzazioni sia Barucci». L'unico a difendere Guarino è il deputato dc, Pierferdinando Casini. «Non mi piace fare regali ai privati - dice - il vero problema è quello di porsi seriamente il ritiro dal pubblico». Velenoso nei confronti di Guarino è invece il vicepresidente della Confindustria, Carlo Callieri: «sarebbe bene che tomasse alla libera professione, nella quale ha dato prove eccellenti come avvocato delle aziende pubbliche. Durissimo anche Gerolamo Pellicano, che parla a nome della segreteria del Pri: «Amato non può limitarsi a dire che sarà Barucci a replicare, di fronte alla nuova sfida lanciata da Guarino sul Corriere».

SEAT VI RIVALUTA LA LIRA

PREZZI BLOCCATI
FINO AL 31 DICEMBRE

Contro la svalutazione, Seat ha deciso di stare dalla parte di chi guida: bloccando fino al 31 dicembre 1992 i prezzi delle sue vetture ai valori del 6 luglio scorso. E in più, entro il 15 dicembre, potrete ottenere da Seat straordinari finanziamenti fino a 15 milioni in 2 anni senza spese né interessi oppure uno sconto fino a 3 milioni.

E IN PIU', FINO AL 15 DICEMBRE FINANZIAMENTI FINO A 15* MILIONI IN 2 ANNI SENZA SPESE NE' INTERESSI.

OPPURE SCONTO FINO A 3 MILIONI



TOLEDO
VERSIONE: TOLEDO 1.600i CL
PREZZO: 19.028.000
ANTICIPO: 4.028.000
IMPORTO DA FINANZIARE: L. 15.000.000
2 ANNI A TASSO ZERO;
24 RATE MENSILI DA L. 625.000
OPPURE UNO SCONTO DI L. 3.000.000

IBIZA
VERSIONE: IBIZA 1.200i SPECIAL 3 PORTE
PREZZO: 12.865.000
ANTICIPO: 4.865.000
IMPORTO DA FINANZIARE: L. 8.000.000
2 ANNI A TASSO ZERO;
24 RATE MENSILI DA L. 333.333
OPPURE UNO SCONTO DI L. 2.000.000

MARBELLA
VERSIONE: MARBELLA 903 SPECIAL
PREZZO: 9.995.000
ANTICIPO: 4.995.000
IMPORTO DA FINANZIARE: L. 5.000.000
2 ANNI A TASSO ZERO;
24 RATE MENSILI DA L. 208.333
OPPURE UNO SCONTO DI L. 1.300.000

