Tra le ragioni la recessione e le misure fiscali del governo Amato
Ma grosse responsabilità stanno anche a Corso Marconi
Lavoro sospeso a gennaio per oltre 35.000 operai, 8mila a Pomigliano
La Fiom piemontese: è necessario rivedere gli accordi con l'azienda

Novembre nero per l'auto (meno 12%)

La Fiat peggio di tutti. E arriva nuova cassa integrazione

È ormai crisi nera sul mercato italiano dell'automobile. In novembre le vendite sono crollate del 12 per cento. Non succedeva da una decina di anni. Accuse dei costruttori alla politica del governo che comprime la domanda. Proprio ieri la Fiat ha annunciato che 35.000 lavoratori andranno in cassa integrazione in gennaio, 8.000 di Pomigliano per l'intero mese. E nella Fiom si chiede di rivedere le intese

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. Già da quattro mesi si manifestavano i primi sintomi della crisi. Ma la contrazione delle vendite appariva ancora contenuta per vari fattori contingenti: le case dovevano evadere il portafoglio di ordini accumulati prima delle ferie, continuavano a «drogare» il mercato con sconti e offerte promozionali, c'era ancora una spinta all'acquisto di automobili con marmitta catalitica.

Adesso invece il re è nudo: non ci sono più reti di protezione sul mercato. I motivi della crisi? La espone puntigliosamente l'Anfia, «Associazione nazionale fra industrie automobilistiche» (che è come dire la Fiat) nel comunicato che ieri accompagnava i dati: «La diffusa incertezza che caratterizza ormai lo scenario economico del nostro paese, i tagli alle spese e la crescita della tassazione cominciano a farsi sentire in modo marcato con effetti sempre più negativi sulla propensione ai consumi delle famiglie». È un atto di accusa, neppure troppo velato, contro la politica economica del governo Amato. E le conseguenze nefaste di quella politica si misurano anche sullo scenario europeo, dove l'Italia è diventata il fanalino di coda: in novembre le vendite di auto sono aumentate del 7,8% in Francia, del 6,3% in Gran Bretagna, del 5,2% in Germania e sono calate solo del 3% in Spagna.

Ieri, proprio mentre venivano diffusi questi dati, la Fiat ha annunciato ai sindacati che anche in gennaio ricorrerà alla cassa integrazione più massicciamente che mai. Rimarranno a casa una settimana, dal 25 al 31 gennaio, i 35mila lavoratori di tutti gli stabilimenti terminali di carrozzeria e quelli delle produzioni a monte. Così saranno prodotte 29.000 autovetture in meno. Addirittura per l'intero mese saranno sospesi gli 8.000 lavoratori della linea dell'«Alfa 155» a Pomigliano e delle lavorazioni collegate. Ma queste sono solo le prime ripercussioni e purtroppo c'è da attendersi di peggio.

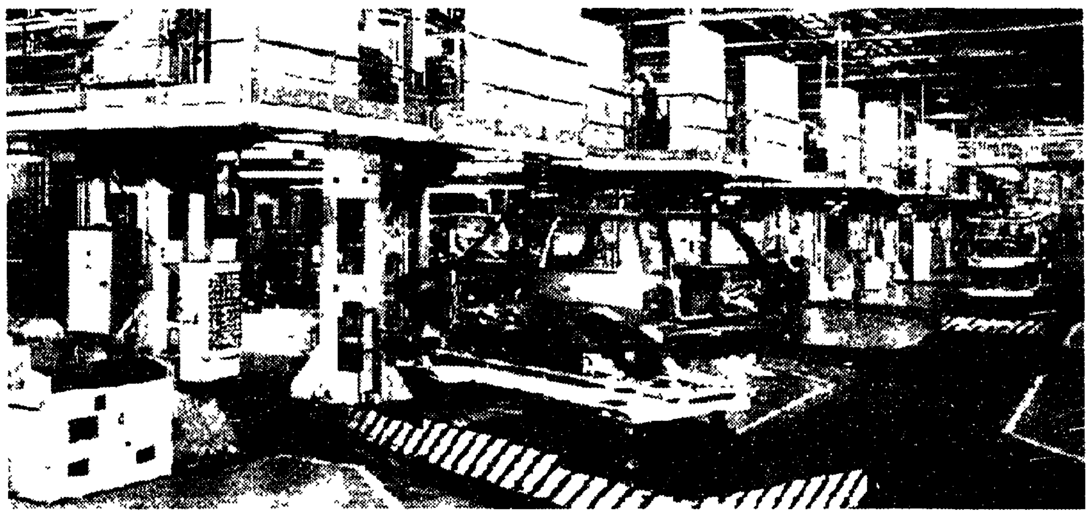
In novembre infatti la quota di vendite in Italia delle marche nazionali (tutte controllate da corso Marconi) è stata del 44,12%, oltre due punti in meno rispetto all'anno scorso ma pressappoco agli stessi livelli di settembre (44,5%) ed ottobre (44,45%). Però è il 44% di un mercato rimpicciolito di oltre un decimo. C'è un dato impressionante: delle 38.600 auto in meno che la Fiat ha venduto da gennaio a novembre rispetto al 1991, oltre un terzo (13.500) non le ha vendute in novembre. E la domanda drammatica che tutti ormai si pongono è: cosa farà la Fiat nel 1993, anno in cui si prevede una domanda di poco superiore ai due milioni di auto contro i 2.350.000 che furono vendute l'anno scorso in Italia?

Le note dolenti riguardano tutti i modelli della gamma Fiat-Alfa-Lancia. Rispetto a due anni fa, nei primi 11 mesi di quest'anno si son vendute in meno 87.255 «Tipo», 37.901 «Uno», 24.615 «Panda», 22.008 «Y10». Stenta anche la nuova «Cinquecento» prodotta in Polonia, che in novembre si è insediata solo al settimo posto nella classifica delle dieci auto più vendute con 7.321 unità consegnate. Dopo la «Uno», ha conquistato il secondo posto fra le «Top Ten» la Volkswagen «Golf» che nella versione diesel è diventata addirittura la vettura a gasolio più venduta in Italia.

Su un calo di vendite di 21.263 autovetture registrato in novembre le case straniere hanno perso solo 7.724 clienti. E c'è chi in questa situazione riesce a fare progressi. È il caso dei giapponesi, che balzano dal 2,78 al 4,22% del nostro mercato, e di quasi tutti i produttori tedeschi. Per la prima volta più di metà (il 50,07%) delle auto vendute in Italia sono state costruite in tre soli paesi stranieri: Germania, Francia e Giappone.

Secondo la Fiat la ripresa del mercato dell'auto arriverà nel 1991 e si prepara per quell'epoca a raggiungere il massimo della competitività, con un programma di investimenti di migliaia di miliardi. Ma come si fa a credere ad un gruppo dirigente che giurava di voler affrontare la crisi soltanto con strumenti «morbidi» come la cassa integrazione ordinaria e poi ha chiuso stabilimenti come l'Autobianchi di Desio e la Lancia di Chivasso? Questa domanda ha dominato i lavori del direttivo piemontese della Fiom, che si è riunito ieri per discutere i gravi problemi occupazionali della regione, in particolare del settore automobilistico e del suo indotto.

L'accordo che garantisce la rioccupazione degli oltre 4.000 operai ed impiegati della Lancia di Chivasso entro la metà del 1995 è, come ha sottolineato il segretario piemontese della Fiom, Pietro Marcenaro, anche l'ipotesi più ottimistica che sta di fronte al movimento sindacale. Il perchè lo ha spiegato con qualche calcolo Giorgio Cremaschi: se le quote di mercato della Fiat rimarranno bloccate agli attuali bassi livelli e contemporaneamente tra un paio d'anni entrerà in funzione il nuovo stabilimento di Melfi in grado di sfornare 450.000 vetture l'anno, è matematico che risulteranno «eccedenti» circa 20.000 lavoratori degli stabilimenti Fiat Auto del Nord. Nessuno pensa nella Fiom piemontese che si debba contestare la nascita di un *nuovo stabilimento* nel Meridione. Ma non si può nemmeno essere subalterni alle rassicurazioni della Fiat. Ecco perchè il direttivo piemontese della Fiom, concordi maggioranza e minoranza, ha deciso di chiedere alla Fiom nazionale un urgente verifica sulle scelte generali di politica sindacale nei confronti del gruppo Fiat.



Giro di poltrone nei vertici della società. Da Montefibre arriva Bencini

Profondo rosso nei conti Pirelli Partite le lettere di licenziamento

MILANO. Nell'esercizio 1992 il risultato consolidato della gestione ordinaria della Pirelli spa è previsto «negativo» mentre «il risultato della gestione straordinaria sarà positivo, ma l'ammontare dipenderà dal maturare di operazioni in via di definizione». Lo afferma una nota del gruppo milanese diffusa dopo una riunione del consiglio di amministrazione che ha esaminato l'andamento e le prospettive di chiusura dell'esercizio.

Fonti del gruppo successivamente interpellate, hanno dichiarato che non è ancora possibile stabilire se i proventi della gestione straordinaria (ossia quelli derivanti dalla vendita delle aziende del settore prodotti diversificati) riusciranno a controbilanciare le perdite dell'attività industriale in modo da riportare «in nero» il bilancio 1992 della Pirelli Spa. Nella nota comunque si precisa che «le dismissioni stanno proseguendo in linea con le previsioni» mentre «procede in maniera incisiva la ristrutturazione industriale» e «si sta completando il riassetto finanziario con la ricapitalizzazione di Pirelli Tyre Holding» (Pth), la capogruppo del settore pneumatici che il 15 dicembre approverà il raddoppio del capitale. D'altra parte sull'esercizio del gruppo milanese pesano «il deterioramento della congiuntura economica internazionale e delle condizioni di mercato» mentre si stanno manifestando «ritardi della ristrutturazione delle attività italiane».

Per affrontare la congiuntura particolarmente sfavorevole del settore pneumatici la Pirelli ha anche deciso di darsi una nuova struttura manageriale: l'ex presidente della Montefibre Giuseppe Bencini sarà nominato direttore generale settore pneumatici al posto di Luciano Mattioli che assumerà la carica di vice direttore generale con responsabilità sull'area industriale. Vice direttori generali saranno anche Carlo Banchieri (con la responsabilità del prodotto) e Gian Luca Braggiotti (area commerciale), figlio dell'ex presidente della Comit Enrico Braggiotti. Gli stessi manager assumeranno anche incarichi di responsabilità in Pirelli Tyre: Bencini sarà presidente e Mattioli, Banchieri e Braggiotti vice presidenti della holding. L'aumento di capitale della Pth da sottoporre all'assemblea seguirà lo schema già annunciato: la Pirelli Spa sottoscriverà l'intero ammontare dell'operazione e saranno emessi warrant da destinare agli azionisti di minoranza per la sottoscrizione delle azioni entro sei mesi dall'assemblea che approverà il bilancio 1992.

La Pirelli ha inoltre deciso di stringere i tempi del ridimensionamento occupazionale: ieri sono state inviate le lettere di risoluzione del rapporto di lavoro agli operai in esubero degli stabilimenti di Villafranca Tirrena (711) e di Tivoli (280). Lo ha reso noto la stessa azienda milanese in un comunicato nel quale precisa di aver applicato quanto previsto dall'accordo siglato venerdì notte a Palazzo Chigi. Poiché il Governo ha predisposto un ammortizzatore sociale supplementare e cioè un anno di cassa integrazione straordinaria in più, la collocazione in mobilità delle persone avverrà nel dicembre '93. La Pirelli ha anche confermato che nell'ambito dell'intesa raggiunta la Pirelli parteciperà alla costituzione di una società di promozione per lo sviluppo dell'occupazione nell'area di Villafranca Tirrena (Messina).

Confindustria a Parma

Alla ricerca di un'unità difficile. Gli industriali a raduno con Abete e Amato

ROMA. È quella che si apre oggi a Parma la prima assise generale della Confindustria. Migliaia di industriali piccoli e grandi, con incarichi associativi e no, riuniti per elaborare «un progetto di sviluppo del paese». Quel che effettivamente si potrà discutere in una giornata di lavori lo vedremo domani. La presenza del presidente del consiglio Amato nonchè dei «grandi» dell'industria» come Agnelli e De Benedetti fornirà sicuramente notizie e interpretazioni. Prima dell'assemblea è invece utile chiedersi come mai la Confindustria di Luigi Abete ha scelto di promuovere una iniziativa di questo tipo che, per dimensioni e qualità di partecipazione, non ha precedenti. Naturalmente c'è la spiegazione della Confindustria e dello stesso Abete. Finita la fase dell'emergenza – ha detto il presidente degli imprenditori privati – occorre riprendere un discorso sulla ripresa e sulle politiche industriali. Per farlo la Confindustria ha, evidentemente, bisogno di rinserrare le fila, di andare ad una grande consultazione di base, di ricevere una legittimazione dai suoi iscritti, dagli altri imprenditori e dal mondo politico. Ed ecco che la stessa convocazione dell'Assise di Parma rivela i due grossi problemi che oggi l'organizzazione degli imprenditori privati ha di fronte a sè e due consistenti punti di disagio e di pericolo. Il primo di questi problemi è tutto politico. Questa Confindustria, la Confindustria di Luigi Abete, ha finora sostenuto il governo Amato. La manovra economica ha visto un'associazione imprenditoriale che pur con qualche critica ha accompagnato e assecondato le decisioni dell'esecutivo. Invece gran parte degli industriali è scontenta se non arrabbiata nei confronti di alcune di queste misure. O almeno dopo aver raggiunto alcuni obiettivi vorrebbe essere libera di procedere come meglio crede senza rimanere legata al carro della politica romana. E soprattutto i piccoli industriali sono critici nei confronti dell'aumento del costo del denaro che rischia di strozzare le loro imprese. Insomma fra gli industriali c'è una parte «leghista» che giudica eccessivamente condiscendente con il governo di Roma il gruppo dirigente della Confindustria. E che vorrebbe riprendersi almeno una libertà di contrattazione. Proprio quella che gli accordi «romani» hanno bloccato.

Il secondo obiettivo di Parma è quello di rilanciare almeno a livello di immagine un ruolo della Confindustria che oggi appare offuscato. La fine della trattativa sul costo del lavoro, il mancato decollo di quella sulla contrattazione rischiano di mettere ai margini il ruolo politico della associazione degli imprenditori privati e quindi di aiutare le scelte e le propensioni autonomistiche di imprenditori o di associazioni territoriali. In poche parole la Confindustria rilancia un proprio ruolo «per lo sviluppo» proprio perchè vede esaurirsi quello originario di agente contrattuale.

Problemi grossi, come si vede, che la kermesse di Parma forse non risolverà, ma che sicuramente farà emergere.

□ *R.A.*

Taranto

I siderurgici occupano stazione Fs

ROMA. Un folto gruppo di lavoratori in cassa integrazione dello stabilimento Ilva di Taranto ha occupato per oltre sette ore a partire dalla prima mattina i binari della stazione del capoluogo ionico. Il traffico ferroviario in arrivo e in partenza da Taranto è rimasto bloccato per tutta la durata della protesta. L'iniziativa si inserisce nell'ambito delle manifestazioni di protesta decise dopo la rottura delle trattative fra l'azienda e i sindacati avvenuta due settimane fa sulla sorte degli oltre mille dipendenti dell'Ilva attualmente in cassa integrazione. Nel corso della manifestazione, durante la quale non si sono registrati incidenti, gli operai hanno chiesto il rientro al lavoro in tempi brevi. Tra gli obiettivi dei lavoratori vi è quello di sollecitare l'intervento del ministro del Lavoro e quello di Gianfranco Borghini, coordinatore della task force sull'occupazione presso la presidenza del consiglio. Contemporaneamente alla manifestazione incontro in Assindustria sulla messa in mobilità per un centinaio di dipendenti reduci da un anno di cassa integrazione.

Sulcis

Il Pontefice accoglie i minatori

ROMA. Giovanni Paolo II ha accolto ieri i lavoratori del Sulcis che sono giunti a piedi in Vaticano dopo il loro lungo viaggio di protesta per la chiusura delle miniere in cui lavorano. Preceduti da un camioncino con striscioni e manifesti hanno voluto far presente nella loro seconda giornata romana al pontefice la loro situazione di estrema difficoltà.

«Condivido le vostre preoccupazioni per la grave crisi occupazionale» ha detto loro il Papa incoraggiandoli «nell'impegno a favore del diritto al lavoro». Poi Giovanni Paolo II ha rivolto il suo saluto non solo ai minatori ma a tutti «i giovani di Iglesias» accompagnati dal loro pastore e dai responsabili diocesani per la pastorale del lavoro».

Si è conclusa così l'iniziativa di uno dei punti di crisi più drammatici della regione della Sardegna, che diventa sempre più pesante dal punto di vista occupazionale in tutti i settori dell'attività industriale.

E intanto al Sud l'industria torinese sperimenta nuove filosofie aziendali, nel nome del «just in market»

Ma a Melfi l'operaio diventa... giapponese

La Fiat prova una manipolazione genetica. Cerca di trasformare i suoi operai in giapponesi pronti per la fabbrica integrata e disponibili per la produzione «just in market». Strumento per tutto questo una nuova «formazione» in cui si insegna organizzazione, filosofia aziendale, comportamenti, principi ideologici. Le prime «cavie»: i futuri lavoratori dello stabilimento di Melfi

DALLA NOSTRA INVIATA
RITANNA ARMENI

TORINO. Marcentino è una splendida collina a pochi chilometri da Torino. In cima c'è una villa patrizia circondata da prati all'inglese e da giardini all'italiana. Qui, lontano da occhi indiscreti, in una tranquillità quasi surreale, si lavora e si studia per produrre una straordinaria mutazione genetica. Il gene da trasformare è quello dell'operaio Fiat. Il modello da raggiungere è quello dell'operaio giapponese. Meglio se della Toyota. Ci lavorano in tanti a questo progetto e ci sperano tutti i dirigenti di Corso Marconi. Perché da quella trasformazione, dicono, non dipende solo la maggiore o la minore competitività della Fiat, ma la sua sopravvivenza.

A Marcentino qualche settimana fa c'è stata una importante riunione. Ufficialmente si celebrava un anniversario: il 20° dell'Isvor, l'istituto di formazione della grande Fiat che negli anni 70 ha sostituito le scuole allievi e che proprio nella villa patrizia di Marcentino ha sede. E tutti i big dell'industria dell'auto erano presenti, a cominciare da Gianni Agnelli a Cesare Romiti, a Giorgio Garuzzo, direttore generale della Fiat Spa, ad Enrico Auteri, responsabile direzione e organizzazione del personale, a Paolo Cantarella, amministratore delegato della Fiat auto. Ma quel che in realtà si festeggiava era la scoperta finalmente avvenuta del metodo di manipolazione genetica. Il modo in cui l'operaio Fiat taylorista e sindacalizzato sarebbe diventato flessibile, integrato, polivalente, disponibile, simile insomma quasi in tutto al suo collega della Toyota. E di conseguenza la Fiat sarebbe diventata competitiva come le aziende del Sol Levante, superando la crisi di qualità e di organizzazione dalla quale non riesce a sollevarsi. Si è ancora in una fase di sperimentazione, ma i dirigenti Fiat riuniti a Marcentino non hanno nascosto speranze e qualche entusiasmo.

Il metodo ha un nome burocratico e anche antico: «formazione», ma non si tratta della formazione professionale che la Fiat come altre aziende ha sempre praticato. Non ha nulla a che fare con la scuola allievi di vallettiana memoria, né con le scopiazzature dei metodi americani delle «human relations» in voga negli anni 60. Quella non basta più, è insufficiente, superata e anche sbagliata. Si rivolgeva al lavoratore e migliorava la sua competenza specifica e la sua professionalità. Fra la formazione per l'operaio che prestava le sue braccia, qualche volta la sua cultura. Altre volte la sua capacità di comando. Invece è all'uomo tutto intero che la Fiat si vuole rivolgere per cambiarlo, «manipolarlo», modificarne i comportamenti. Perché di questo l'azienda, la grande fabbrica integrata ha bisogno.

Oggi – dice Gianfranco Gambigliani, amministratore delegato dell'Isvor – la formazione non è un optional, ma una necessità fisiologica, un progetto intenzionale e controllato, un modus vivendi degli individui e dei gruppi nei processi di lavoro.

Aggiunge Garuzzo: «Il problema sostanziale è la competitività. Per le aziende automobilistiche i gironi eliminatori sono finiti: si gioca in serie A». Garuzzo descrive la domanda «ciclica e volubile» dei mercati, «la grande flessibilità dei modelli di produzione che convive con la necessità della massima utilizzazione degli impianti», i clienti «sempre più sofisticati», ma decisi a pagare sempre meno, la necessità di ridurre gli organici e insieme quella che «chi rimane sia motivato». Come conciliare tutto questo? Come superare tutte le contraddizioni? La risposta sta nell'uomo, nell'uomo che lavora, che deve modificare «il suo comportamento» attraverso la sua formazione. Che deve produrre di più e meglio. Deve essere disponibile alla produzione «just in market», in presa diretta con le richieste del mercato. Deve lavorare in modo più autonomo prestando le braccia, la mente e anche l'anima.

E Cantarella specifica ulteriormente che «la formazione è la capacità di adesione ad un sistema di valori» che sono naturalmente quelli aziendali.

E allora proviamo a capire in che cosa consiste questa nuova formazione che dovrebbe cambiare gli uomini e rendere operai e capisquadra più simili a quelli delle fabbriche del Sol Levante. Innanzitutto colpiscono le cifre. La Fiat ha speso in un anno più di cento miliardi in questo settore. A Melfi e a Pratola Serra ci sono state ben 100mila giornate di formazione. Attualmente nelle aziende del gruppo ha toccato 60mila lavoratori. Ma il laboratorio privilegiato di tutto questo è «la fabbrica che non c'è» e i lavoratori che ancora non lavorano. In sostanza lo stabilimento di Melfi ancora in costruzione e i lavoratori che lì andranno quando comincerà la produzione. La manipolazione del gene è cominciata proprio da lì perché, dicono i dirigenti Fiat, «qui ci troviamo di fronte ad un prato verde»: uomini e donne (pochissime) che non sanno che cosa sia la cultura industriale e quindi non conoscono neppure quella sindacale, «non sono inquinati da retaggi aziendali», non hanno idea di diritti acquisiti, rigidità, comportamenti ormai consolidati. Sono fuori dalla storia dell'industria, insomma. I più adatti quindi a cominciarne una del tutto nuova.

Gianni Anelli (no, non è un errore di stampa, si chiama proprio così) è uno degli insegnanti ai nuovi corsi di formazione. Anzi è ormai un teorico della formazione. Ex operaio, si aggira nei corridoi della sede Isvor come si aggirava in Fiat negli anni 50 o 60. Colletto della camicia rivoltato, toppe sui pantaloni, giacca lisa. Lui spiega nel concreto che cosa è questa nuova formazione. Non ci sono libri di testo. Ci sono docenti interni ed esterni. Di organizzazione, di tecnica, ma anche di filosofia, di economia. Ma la cosa più difficile ed importante – spiega – è insegnare il comportamento. Perché questo impone un cambio psicologico. È un esempio. Se alla linea c'è un guasto l'operaio tradizionale si fermava e il caposquadra decideva il da farsi. Oggi è lui che sceglie il da farsi. E per esempio può decidere se aggiustare il tutto malamente in un quarto d'ora oppure bene, ma in tre ore. La scelta spiega e indica il livello del suo indice di coinvolgimento. Perché se dopo quella macchina ce ne sono solo tre prima della fine del ciclo di lavoro vale la pena rimettere tutto a posto in un quarto d'ora e non sprecare tempo. Se invece si è solo all'inizio del ciclo vale la pena di fermarsi e rimettere tutto a posto per bene. Un lavoratore così deve conoscere che cosa sta facendo, essere in sintonia con la sua squadra e il suo capo, essere disponibile magari a lavorare più a lungo. Tutte cose indispensabili per una produzione «just in market» quale è appunto quella della nuova fabbrica integrata.

Non abbiamo potuto parlare con nessuno dei ragazzi che si stanno «formando» per lo stabilimento di Melfi. Chi ci ha provato dice che è impossibile.

E dai formatori si riesce ad apprendere poco. Né ci sono libri di testo o dispense. Si sa che la mattina ci sono lezioni teoriche e che nel pomeriggio vengono portati in fabbrica a sperimentare sulle macchine. Si sa pure che molti filosofi, economisti, uomini di cultura insegnano i «nuovi comportamenti aziendali». Che gli stessi dirigenti e manager Fiat vanno a spiegare e a coinvolgere. Che fra i giovani circolano le loro frasi più importanti, la filosofia aziendale in pillole, ripetuta fino all'infinito. Tutto questo per produrre il «cambiamento psicologico» senza il quale la grande azienda non può vivere.

Sembrerebbe una scuola quindi più che un centro di formazione questa Isvor di Marcentino. È così. Risponde Gianni Anelli: certo, noi qui, tutto sommato, insegnamo un'ideologia.

Lo stabilimento Fiat in costruzione a Melfi

Italsanità

Liquidata la Spa degli affitti d'oro

ROMA. Italsanità sarà liquidata. Lo ha deciso ieri l'assemblea degli azionisti della società che ha affidato all'amministratore delegato Carlo Bucci il compito di procedere alla liquidazione. L'assemblea della società del gruppo Iritecna ha inoltre deciso di intraprendere un'azione di responsabilità verso l'ex amministratore delegato Ugo Benedetti, allontanato dai vertici di Italsanità dopo lo scandalo degli «affitti d'oro» per una serie residenze per anziani.

Preso atto della perdita integrale del capitale sociale di 28,2 miliardi – ha spiegato un comunicato – è stata deliberata la liquidazione della società in quanto l'azionista Iritecna ha ritenuto che la società non avesse oggettivamente ormai reali prospettive di operatività».

Elsag Bailey

Joint venture spagnola con Copiban

ROMA. Elsag Bailey, società del gruppo Iri Finmeccanica, leader mondiale nel settore dell'automazione industriale e dei servizi, ha creato a Madrid una nuova società destinata soprattutto a promuovere le soluzioni di «document processing» sul mercato bancario e della pubblica amministrazione in Spagna e Portogallo. La nuova società, denominata Elsag Bailey Iberica, vede la partecipazione al 49% di Copiban, azienda spagnola operante nel settore bancario, e si inserisce nella strategia di diffusione dei sistemi Elsag Bailey per la lettura automatica dei documenti anche manoscritti, che vanta già significative affermazioni in Italia e all'estero. Con questa nuova iniziativa Elsag Bailey consolida il proprio profilo di gruppo «multidomestic» teso a costituire in tutti i paesi industrializzati autonome unità di applicazione