

# Economia lavoro

Appello dell'Italia alla Ue

## «Stop all'auto gialla»

MARCO TEDESCHI

ROMA L'Italia dice stop all'auto gialla. Si tratta di un passo ufficiale compiuto venerdì dal ministro per il Commercio estero proprio mentre venivano diramati i dati ancora una volta negativi delle vendite di gennaio. Baratta ha invitato ufficialmente i vertici dell'Unione europea a bloccare al tasso del 4,5% anche per il 1994 l'import delle auto giapponesi in Italia.

Nella lettera, indirizzata al vice presidente della Commissione dell'Unione Europea Martin Bangemann Baratta ricorda la situazione del mercato automobilistico europeo che ha fatto registrare nel 1993 un calo medio della domanda del 15,3% a fronte del quale il mercato italiano ha segnato però un regresso del 20,8%. Inoltre le previsioni per il 1994 non evidenziano sintomi di ripresa.

Baratta scrive a Bangemann che pur confermando la volontà italiana di perseguire «l'ordinato e graduale» raggiungimento a fine '99 dell'obiettivo finale per la liberalizzazione totale del mercato europeo ritiene «però indispensabile» alla luce della attuale situazione del mercato che nei prossimi contatti con i Giapponesi venga concordata una quota di importazioni dirette per l'Italia per il 1994 non superiore a quella fissata per il 1993, e che il tasso massimo di penetrazione globale di autoveicoli giapponesi sul mercato italiano non superi comunque tra importazioni e transplants il livello del 4,5%.

D'accordo con Baratta il ministro dei Trasporti Raffaele Costa, che ieri in una nota ha giudicato «opportuna e pertinente» la proposta del ministro del Commercio Estero.

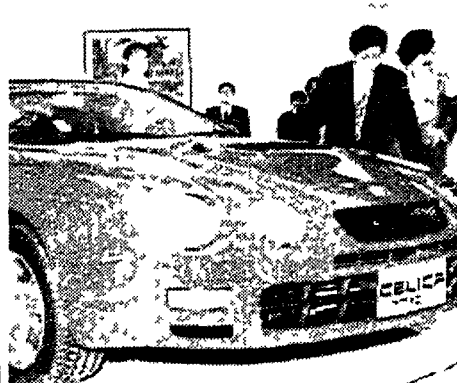
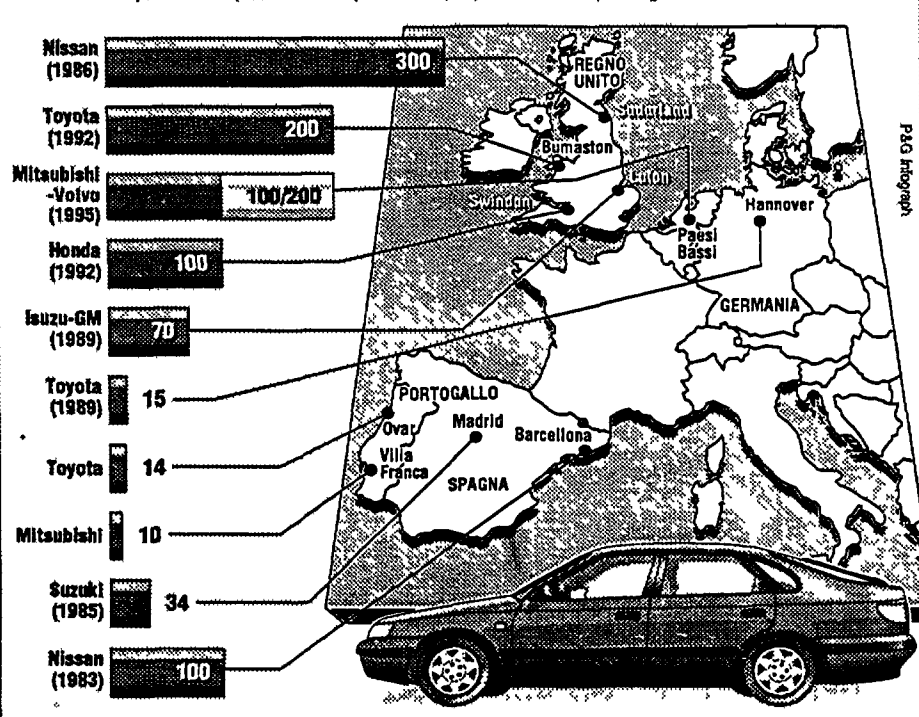
«Il settore auto nel nostro Paese», ha affermato Costa, «vive una crisi fra le più gravi che si ricordino con i rilevanti riflessi occupazionali che tutti conosciamo a causa anche dell'inaspettata concorrenza occupazionale». Costa sottolinea che se il calo della domanda nei confronti delle autovetture riguarda in generale l'intera Europa, ma i dati italiani obbligano il nostro paese a «correre ai ripari con provvedimenti che contribuiscano al rafforzamento dell'industria nazionale».

Costa si augura che Bruxelles valuti positivamente la richiesta italiana non «continuando a fare orecchie da mercante» altrimenti «sarà bene riconsiderare globalmente i diversi fattori che stanno alla base della nostra appartenenza all'Unione». Il livello delle scelte della Ue dice Costa, sta «abbassandosi rapidamente» la Commissione sembra operare più in virtù di scelte oligarchiche che per interessi collegiali.

Tornando ai dati di mercato va ricordato che a gennaio il mercato italiano ha fatto segnare una caduta del 10% sullo stesso mese dell'anno passato contro una crescita media dell'Europa pari al 6%. Le stime, confortate da tutti gli analisti, sono comunque che anche l'Italia nonostante le numerose incognite, riuscirà ad allinearsi nel breve-medio periodo al trend dell'Europa, in cui la domanda per il '94 è prevista stabile rispetto all'anno scorso.

## Auto: le giapponesi nella Ue

Fra parentesi il primo anno di produzione; capacità annuale, in migliaia di veicoli



Un modello Toyota. La Celica

## Nissan, Honda & C. al 4%

Nel '93 si sono vendute in Italia 79.193 autovetture giapponesi, 7.115 in più dell'anno precedente (+ 9,87%), malgrado la crisi che ha fatto crollare del 20% le vendite di auto nel nostro paese. La quota di mercato delle dieci case nipponiche è salita dal 3,04% al 4,19%. Poco più di un terzo di queste macchine (28.446) sono state importate direttamente dal Giappone, oltre metà (41.196) sono arrivate dai "transplants" Nissan, Honda e Toyota in Gran Bretagna, altre 6.537 degli impianti Nissan e Suzuki in Spagna, 1.885 dalle fabbriche negli Usa e 1.129 da altri paesi. In testa alle vendite è la Nissan (41.044 vetture), seguita da Honda (10.942), Suzuki (8.436) e Mitsubishi (7.790).

Prime delusioni nella fabbrica integrata: per ora poche vetture e pochi occupati

## Fiat, a Melfi nasce il sindacato

DAL NOSTRO INVIATO  
PIERO DI SIENA

MELFI «Se si dovesse avvertire la necessità di ricorrere anche a Melfi ai contratti di solidarietà per fronteggiare la crisi del gruppo Fiat voi cosa direste?». «Non se ne parla nemmeno», dice Liberato Canadà delegato della Fim-Cisl della fabbrica di Melfi. È la risposta che esce dal cuore. Ora naturalmente quella dei contratti di solidarietà è un po' una provocazione infondata per Melfi nessuno «propone» essendo lo stabilimento appena avviato. Ma la risposta del delegato Fim è sintomatica di un modo di rapportarsi alla difficile vertenza dei lavoratori del gruppo della Fiat-Auto che è presente tra i nuovi operai di Melfi.

Per Antonio Vitucci segretario della Cgil di Melfi è anche naturale che tra i lavoratori del nuovo stabilimento ci siano queste reazioni. Hanno cominciato a lavorare da così poco per poter già entrare nell'ordine di idee e nei problemi di chi invece rischia di perdere il posto di lavoro. Ma c'è anche dell'altro. Si avverte cioè una punta di contrapposizione con quelli del nord e si percepisce anche il segno lasciato dall'accordo aziendale che per Melfi prevede un'integrazione retributiva inferiore a quella di Fiat-Auto. Come si potrebbe chiedere a noi un sacrificio sul salario - continua il delegato Fim - se già ora abbiamo una paga inferiore di quella di Torino e Arese.

Si coglie nel modo di ragionare di Libe-

to Canadà una traccia dell'illusione che serpeggia tra i lavoratori di Melfi. E cioè che la loro fabbrica dove già si produce la «Punto» e presto verrà prodotta la «Y11» possa passare indenne nella crisi del gruppo. Naturalmente non tutti la pensano così. Anzi, i più avvertiti sanno bene che non è indifferente ai destini di Melfi il modo in cui si chiude la vertenza in corso. «Se l'investimento qui - il segretario della Camera del Lavoro di Melfi Antonio Vitucci - si rivelasse veramente sostitutivo rispetto a Mirafiori e Arese noi saremmo preoccupati perché non siamo affatto convinti che Melfi possa avere un futuro in un gruppo che si ridimensiona». È della stessa opinione è il sindaco di Melfi Giuseppe Brescia che usa argomenti simili in una lettera di solidarietà ai sindacati delle città dove sono allocati gli stabilimenti Fiat a rischio.

Che si sia di fronte a qualcosa di più di una preoccupazione è dimostrato dal fatto che dal punto di vista delle previsioni occupazionali si è molto al qua dei programmi presentati a suo tempo dalla stessa Fiat. A fine '93 i lavoratori assunti avrebbero dovuto essere 3.300 circa e invece sono solo 1.580 e solo al termine del 1994 supereranno i tremila. Si tratta dal punto di vista dell'occupazione di un anno sec-

to di ritardo (senza contare il fatto che le aziende dell'indotto primario che debbono essere costruite attorno alla fabbrica di automobili sono appena nella fase iniziale di allestimento) né si riesce a comprendere quali effetti questo avrà sui livelli produttivi. Allo stato attuale infatti la cosiddetta «salita produttiva» è ai suoi primi passi. Siamo tre le 50 e 90 vetture al giorno si ruota su due turni su tre e sulle linee di montaggio passa una vettura ogni tre postazioni. Solo ad aprile si arriverà a produrre 270 vetture al giorno con altri 400 assunti. Tra i dirigenti del sindacato lucano circola il sospetto che la Fiat si prepara a fare la stessa produzione con meno lavoratori o prudentemente a ridimensionare a Melfi numero di vetture prodotte e occupazione in rapporto alla crisi di tutto il gruppo.

Intanto nella «fabbrica integrata» lucana con le prime vetture della «Punto» è nato il sindacato. Come si è visto è il delegato della Fim ma ci sono naturalmente anche quelli nominati dalla Fiom dalla Uilm e dalla Fismc. Giuseppe Cillis delegato della Fiom insiste soprattutto sul fatto che se si lascia mano libera all'azienda i ritmi di montaggio per quelli che lavorano sulle linee possono diventare intollerabili e non è detto che i lavoratori saranno in grado di

portarsi a casa le 80 mila lire mensili di premio di produzione. Ora per il fatto che vi sono molte pause «tecniche» della linea di montaggio non viene ancora rispettata la pausa di venti minuti dopo quattro ore prevista dal contratto. Ma le altre fermate (che Cillis chiama «pause selvagge») - dice il delegato Fiom - «non possono sostituirle giacché non si sa mai quando cominciano e quando finiscono e quindi non ci si può comunque allontanare dalla linea».

L'azienda comunque non ha mostrato alcuna ostilità al processo in atto di sindacalizzazione avviato da meno di una settimana e che si rivela molto promettente. Si scrivono anche quelli che sono ancora in formazione e che quindi non hanno ancora confermato l'assunzione e si scrivono anche quelli con qualche alta coloro che di qui a poco saranno i capi delle Uil. Il che per la Fiat sarebbe una novità con scarsa precedenti.

I problemi comunque sono tanti e inaltera quindi ce n'è perché i sindacati nazionali facciano la prima assemblea in fabbrica. «E - dice Vitucci - sarebbe opportuno che si facesse ora nel pieno della vertenza e che in questa occasione venissero a Melfi anche delegazioni da Torino, Arese e dalla Sevel Campania. (2 fine. Il precedente articolo è stato pubblicato il 22/94)

## Cassese progetta il superministero dell'Economia

ROMA Una vera e propria rivoluzione nella mappa del potere amministrativo in campo economico si presenta così per quanto riguarda i ministeri economici il progetto di riforma presentato al governo dal ministro della Funzione Pubblica Sabino Cassese. Il progetto ridisegna completamente la mappa delle competenze riducendo il numero dei ministeri dagli attuali 19 a 15 all'epicentro del fenomeno la nascita di un «ministero dell'economia e delle privatizzazioni» che segnerà il secondo «requiem» per l'ex ministero dell'Agricoltura che verrebbe assorbito dalla nuova struttura riducendosi ad una direzione generale. Nel nuovo assetto scomparirebbero anche il ministero delle Poste e quello dell'Industria trasferiti al dicastero supereconomico. Sul campo di battaglia lascerebbe parte delle proprie armi anche il Tesoro cui verrebbe sottratta la competenza su privatizzazioni e «evoluzioni finanziarie alle imprese rivucchiando però molte delle competenze del Bilancio.

## Seleco Pordenone Prosegue l'occupazione

ROMA Nonostante l'ipotesi di soluzione della crisi Seleco prospettata venerdì dalla Presidenza del consiglio non si abbassa la guardia degli oltre 1600 lavoratori. A Pordenone prosegue l'occupazione della fabbrica. Sul fronte societario mentre non è stata ancora depositata per ora la dichiarazione di insolvenza e partita la corsa contro il tempo di Gianmario Rossignolo presidente del socio privato Sofin alla ricerca del denaro «fresco» necessario alla ricapitalizzazione della società ipotizzata a 45 miliardi di lire.

## Gatt: ultimatum Ue ai paesi asiatici

ATENE L'Unione Europea è pronta a sferrare un'offensiva commerciale contro Giappone e altri paesi asiatici se questi non presenteranno entro il 15 febbraio proposte migliori per l'accesso al mercato nei settori tessile e calzaturiero. La decisione è stata presa all'unanimità ad Atene dove ieri si sono riuniti in consiglio i ministri dei dodici paesi dell'unione. «L'unione europea - ha affermato il ministro greco dell'economia - eserciterà la massima pressione per il conseguimento dell'apertura dei mercati nei settori del tessile delle calzature e delle bevande alcoliche».



Lo stilista milanese Giorgio Armani

## Carta d'identità

Giorgio Armani è nato a Piacenza il 11 luglio 1934. Quello che può ben essere definito il principe degli stilisti italiani, ha un passato di studente in Medicina. Il suo primo lavoro fu quello di «buyer» (ossia, compratore) all'ufficio acquisti della Rinascente. Dopo avere lavorato per vari stilisti, nel 1975 fonda la Giorgio Armani spa. Da allora inizia una «carriera» che lo porta ai vertici della moda italiana e mondiale. E anche la sua attività economica e finanziaria si espande a ritmi crescenti. Nel 1993 il fatturato aggregato del gruppo Armani è stato di 685 miliardi con una crescita del 29% sull'anno precedente (il consolidato '92 fu di 486 miliardi con un utile di 75 miliardi). Ma assai più significative sono le cifre del fatturato indotto dalla Giorgio Armani: nel '93 è stato di 1.129 miliardi (742 di abbigliamento e 417 di accessori) contro gli 858 del '92 e una crescita del 32%. Il 26% del fatturato è realizzato in Italia (in leggero calo sul '92, era il 30%) il 31% in Usa e Canada, il 24% in Europa, l'11% in Giappone, il 6% nel resto del mondo. Alla Giorgio Armani spa fanno capo tre distinte società: la G.A. - Distribuzione, la Dettaglio Boutique/Emporio (con tre distinte ramificazioni: Europa, Usa e Giappone) e la Investimenti Industriali che raccoglie le partecipazioni in Antinea, Intal, Luxottica e Simint.

Lo stilista spiega le sue strategie: il made in Italy è vivo

## Armani: io, la moda e il business

DAL NOSTRO INVIATO  
WALTER DONDI

MODENA Giorgio Armani e la sorella Rosanna hanno acquisito nei giorni scorsi la quota che la Finarte di Francesco Micheli deteneva in Simint società quotata in Borsa tra i primi gruppi italiani del settore abbigliamento.

Perché credo in questa azienda con la quale lavoro da molti anni che ha grandi potenzialità. Certo ha avuto diverse traversie ma opera in un mercato fantastico il prodotto Armani jeans è richiestissimo. Naturalmente i ho detto molte volte e lo ribadisco io non voglio fare l'imprenditore. Quando l'ho fatto è stato per necessità perché costretto.

Cosa c'è all'origine dei dissensi con la precedente gestione di Simint?

Tra i soci che hanno rilevato l'azienda nell'89 Sige era il partner finanziario Armani lo stilista Finarte il gestore. La gestione invece è stata più finanziaria che industriale e operativa. Così si sono evidenziate delle difficoltà di programmazione e di organizzazione.

Adesso la domanda è: cosa ne sarà di Simint. Quale sarà la strategia dell'azienda, anche alla luce delle cessioni di Marina Yachting e del marchio Best Company?

Non avendo attitudine industriale cercherò di comporre uno staff di gestione che eviti di far ricadere il peso della conduzione dell'azienda sulla Giorgio Armani. Ma potremmo anche individuare un partner imprenditoriale.

In una sua dichiarazione ha parlato di due realtà distinte: la Simint Italia-Europa che ha dei problemi e la Simint Usa, quella che gestisce i negozi Armani Exchange che invece va bene. Ciò significa che pensa ad una sepa-

razione della società?

In effetti operare in Italia e in Europa è molto diverso che affrontare il mercato americano. Negli Usa abbiamo a che fare con la grande distribuzione i grandi magazzini ci vuole un approccio particolare. Lì cercherò soluzioni alternative per esempio un partner finanziario o industriale.

Dunque si andrà ad uno smembramento di Simint?

Non posso anticipare ora una decisione. Per ora la risposta non è né sì né no. Un'operazione di ristrutturazione è comunque necessaria e in tempi brevi.

Nel giorni scorsi è stato cooptato nel consiglio di amministrazione di Simint Giuseppe Panini, l'ex re delle figurine. Quali saranno i rapporti con l'imprenditoria modenese?

Credo che nell'ambito del nuovo assetto di Simint ci sarà spazio per Modena. Simint è storicamente legata alla città mi auguro anzi che si possa ampliare la partecipazione dell'imprenditoria modenese alla società.

Gli azionisti, soprattutto i piccoli, hanno avuto parecchie delusioni in questi anni dalla Simint. Adesso cosa li aspetta, dovranno tirare fuori altri soldi per ricapitalizzare l'azienda, per esempio con il prestito obbligazionario convertibile che sta per essere lanciato?

Certo l'azienda non è stata gestita come avevo sperato io però la mia parte la sto già facendo. Aderirò al prestito e mi sono imboccato le maniche per far funzionare l'azienda e la società impiegando molto del mio tempo. Francamente credevo fosse anche un po' più semplice.

Chi andrà al vertice di Simint? Si parla di un ritorno di Livio Grassi, il manager che rilanciò negli anni Ottanta l'azienda e la portò in Bor-

sa. È una ipotesi concreta?

Di Grassi non so nulla. Farò una ricerca di persone e se possibile di un partner imprenditoriale. Intanto ho confermato il direttore generale che sarà affiancato da alcuni dei miei più diretti collaboratori.

Signor Armani, la crisi economica ha inciso pesantemente sui consumi, a cominciare da quelli dell'abbigliamento. Anche i capi firmati da Armani ne hanno risentito?

No. Nonostante la congiuntura negativa il 1993 è stato per noi un anno ottimo. Abbiamo registrato aumenti di vendite dell'ordine del 20-25% sia per l'uomo che per le collezioni donna. Negli Stati Uniti stiamo andando molto bene. Anche per quanto riguarda il comparto jeans quello su cui opera la Simint i risultati sono stati assai buoni. Noi siamo riusciti a collocarci a un livello superiore riuscendo dove altri hanno dovuto rinunciare in pochissimo tempo.

Eppure anche i comportamenti dei consumatori sono cambiati, il richiamo delle «griffes» è assai diminuito, e non solo per ragioni economiche. Armani invece resiste, perché?

Noi abbiamo seguito una politica di immagine precisa non futile che fa leva su prodotti che non si esauriscono in una stagione. Insomma abbiamo puntato sulla qualità. La volontà di base è quella di non fregare la gente bensì rassicurarla. Perché sappiamo bene che un conto è vedere un vestito indossato da una mannequin o sulla copertina di una rivista, altra cosa vederlo appeso in un negozio.

Per lei dunque il Made in Italy non è finto?

No, non è finto. Anche perché ci sono creativi di Oltralpe che non stanno facendo altro che arrabattarsi. Ciò che si vende nei negozi è italiano anche quando è fatto da qualcun altro un mese dopo copiandolo dagli stilisti italiani.