

69° Salone dell'auto a Parigi



PARIGI — Una veduta parziale del 69° Salone internazionale al quale partecipano 54 case automobilistiche di 13 paesi diversi e che resterà aperto sino al 10 ottobre

Non splende più l'età dell'oro della quattro ruote

In rosso i conti delle principali case europee 78 mila sospesi alla Volkswagen «L'anno della verità» per Fiat e Alfa Romeo

È stato lo stesso presidente della Repubblica, François Mitterrand, a tagliare ieri il nastro per l'inaugurazione del 69° Salone internazionale dell'automobile di Parigi. Poi il giro fra gli stands delle maggiori case automobilistiche, a scoprire le novità (numerosissime), a lustrarsi gli occhi con i modelli sofisticati in una cornice di luci, festoni, apparente ottimismo, qualche mondanità. Ma nei giorni della vigilia e dietro le quinte c'è una atmosfera di attesa e di preoccupazione che ancora una volta sono in rosso: il mercato dell'auto ha negli ultimi dieci anni insegnato che le previsioni sono pressoché impossibili. Nonostante l'esperienza passata, dicendosi a mezza bocca quasi a scongiurare le avversità, la fine dell'anno in corso era stata indicata dagli esperti europei e americani come il periodo in cui, lentamente e in un primo momento quasi insensibilmente, la domanda avrebbe ripreso a tirare. Oggi sono tutti concordi nel dire che l'appuntamento è rimandato, che la tanto attesa schiarita non sarà certo datata 1982. Forse l'82 porterà qualche segno positivo. Intanto si tirano le somme, si fanno i conti delle perdite.

«Le francesi ad un punto morto» titola «Le Nouvel observateur». L'ultimo articolo del settimanale francese dedicato al Salone internazionale di Parigi mette in mostra tutte le ferite di un'industria — che sta accusando i colpi della crisi nonostante la buona tenuta degli ultimi anni. «Su cento vetture vendute in Francia — scrive «Le Nouvel Observateur» — trentuno sono attualmente di marca straniera contro le ventitré dell'ultimo anno. Le nostre esportazioni di auto sono calate del 20 per cento l'anno scorso». Il Presidente della Renault, Bernard Hanon, conferma che anche quest'anno la maggiore casa automobilistica francese chiuderà in perdita, ma promette una strategia d'attacco per i prossimi anni. La Renault sfiorerà un nuovo modello all'anno e si è posta l'obiettivo di conquistare un nuovo mercato all'estero. Lo stesso passo è il riflesso degli investimenti fatti per l'innovazione in Francia e all'estero.

Al di là dei confini, nella vicina Germania, l'industria automobilistica tedesca prevede forti cali della produzione degli ultimi mesi dell'anno. Achim Diekmann, direttore dell'associazione dell'industria automobilistica tedesca, si dichiara ottimista affermando che, a fine anno, la produzione di macchinari sarà leggermente superiore a quella dell'81. È vero che le esportazioni nei primi otto mesi dell'anno sono aumentate del 21% rispetto allo stesso periodo dell'81, ma proprio in questi giorni la Volkswagen ha sospeso 78 mila dei suoi 117 mila dipendenti e si preannuncia la riduzione delle produzioni anche in ottobre.

L'industria automobilistica italiana si è fatta precedere al Salone di Parigi da una serie di dichiarazioni dei massimi dirigenti tutti orientate verso l'ottimismo. La FIAT, a fine agosto, aveva ancora il primato nelle vendite in Europa. La quota di mercato coperta da vetture della casa automobilistica torinese era leggermente scesa rispetto all'anno scorso (da 13,9 a 13,3%), ma la grande rivale, la Renault, era comunque relegata al secondo posto. Il presidente dell'Alfa Romeo, Ettore Massaccesi, si è presentato all'appuntamento di Parigi con qualche abbimbruttimento sulle gloriose, ma ormai vetuste vetture del biennio e qualche speranza di risanamento (ma fra quattro-cinque anni) dei conti dell'azienda.

Intanto nei primi sette mesi dell'anno e per la prima volta dopo molto tempo anche nel nostro paese si sono cominciate a vendere meno macchine rispetto all'analogo periodo dell'81. Il «miracolo italiano», la continua crescita della domanda interna in un periodo in cui in tutti i paesi produzione e vendite diminuiscono, sta per esaurirsi? Niente di più probabile, tutto prevedibile e previsto. Ma, al contrario dell'industria francese (per non parlare delle case automobilistiche tedesche

o delle americane e delle giapponesi), le aziende italiane sono in ritardo nei loro piani di attacco. L'anno prossimo sarà quello della verità per Alfa e Fiat. Dopo molti (troppo) anni usciranno finalmente nuovi modelli. La FIAT a gennaio mette in vendita il suo «tipo 1»; l'Alfa entra sul mercato con l'Arna, la vettura fatta con motori italiani e carrozzeria giapponese della Nissan. Inoltre, le due case automobilistiche italiane si preparano a firmare l'accordo per la coproduzione di componenti da montare su autovetture sia della FIAT che dell'Alfa. L'intesa è già definitiva nei suoi particolari da tempo; a metà di ottobre i consigli di amministrazione dovrebbero dare il benestare definitivo. Si spera in questo modo di ottenere forti riduzioni dei costi di produzione per alcune parti meccaniche.

Tutto questo è sufficiente per guardare con ottimismo l'83? E, in Europa, come si pensa di uscire dalla crisi, quali scelte stanno maturando nelle singole aziende e nella Comunità? L'industria automobilistica della CEE, nonostante le difficoltà e i successi ottenuti «in casa» negli ultimi dieci anni dalle case automobilistiche giapponesi, continua ad essere la maggiore produttrice nel mondo. Non può comunque sperare di allontanare i pericoli di degrado solo continuando a vantare questo primato, costantemente insidiato sia dall'aggressiva politica dell'industria automobilistica sia dalla temuta concorrenza giapponese. Le conseguenze del degrado dell'industria tedesca, infatti, sarebbero gravissime, i costi sociali altissimi.

È ormai, l'imbrunire: la lunga, straordinaria giornata di lotta dell'Italsider volge al termine. Una giornata «essenziale» in modo corale da Napoli tutta intera. Gli operai lo avevano detto e lo hanno fatto: se la Finisider fa sul serio e pretende di chiedere lo stabilimento, sapremo rispondere come si conviene. La mobilitazione è cominciata in fabbrica alle prime ore del mattino e per garantire l'assistenza ha convocato il coordinamento ed ha comunicato ufficialmente che quasi 6.000 operai devono andare a casa integrazione.

Contro le tre grandi case automobilistiche statunitensi, nei Paesi della CEE operano una dozzina di industrie. Molti esperti indicano in un milione di veicoli prodotti all'anno il «limite di sopravvivenza» di una casa automobilistica. In Europa solo la Peugeot, la Volkswagen, la Renault e la Fiat superano questo limite.

Pochi sono gli accordi di cooperazione, molte le tendenze protezionistiche, a chiudersi all'interno dei propri confini, scarse le esperienze di collaborazione per innovare il prodotto e il processo produttivo, alti i costi di produzione proprio mentre è sul fronte dei prezzi che si aprono oggi le ostilità. Le aziende italiane, per giustificare la loro scarsa competitività, trovano la facile scappatoia dell'alto costo del lavoro. In Francia Renault e Peugeot che hanno ritoccato i loro listini dall'80 a marzo di quest'anno del 25 al 35% contro il 15/25% delle terribili concorrenti tedesche vedono nell'inflazione una delle maggiori cause delle loro difficoltà. Nella Repubblica federale tedesca gli imprenditori sostengono che i costi di produzione sono troppo alti e già si preparano a chiedere «rinnunci» ai sindacati e ai lavoratori. Così, mentre la torta — il mercato dell'auto — si fa sempre più piccola e i commensali sempre più numerosi, l'Europa tenta di trovare una politica per l'industria automobilistica della Comunità.

Bianca Mazzoni

Schmidt rovesciato per 7 voti

ha attaccato Schmidt — i liberali che siedono in quest'aula riceveranno il loro mandato parlamentare in base a scelte molto diverse da quelle che qui si preparano a compiere. Le elezioni dell'Assia hanno dimostrato che nella società la maggioranza di destra non esiste e che qui si sta consumando una manovra di vertice. E in gioco la credibilità delle istituzioni, l'idea che i cittadini, soprattutto i giovani, possono forzare il partito al potere, il cancelliere ha messo in dubbio che la nuova coalizione voglia davvero sottoporli al giudizio dell'elettore il prossimo 6 marzo, come un voto e un maggioritario annunciato. È un dubbio, questo, che va diffondendosi anche tra i commentatori politici. Che la promessa di elezioni anticipate non fosse che una delle tante manovre giocate in questa crisi e che Kohl e i suoi ora faranno di tutto per prendere tempo di fronte a una prova che potrebbe dimostrare l'inesistenza di una maggioranza reale, tra la gente e non tra i vertici dei partiti. Si vedrà. Intanto la sinistra deve attrezzarsi a una

battaglia che non sarà facile e Schmidt ha prefigurato ieri le linee di un programma di governo alternativo, che rappresenta continuità e sviluppo dell'era socialdemocratico-liberale. In dodici punti ci sono l'ostacolo, un ancoraggio all'Occidente che non sciolge in una piattaforma subordinazione a Washington, la distensione, tutto, insomma, il capitale accumulato nella politica di questi ultimi tre anni. C'è la necessità di proseguire il dialogo con l'altra Germania, un capitolo sul quale la coalizione di centro-destra tace in modo preoccupante. C'è la difesa dello Stato so-

vole della RFT. L'impressione è che, mentre si approfondisce la spaccatura di fondo tra destra e sinistra, si vada manifestando nel corpo della società tedesco-federale un pluralismo di fatto che soltanto nuove elezioni potranno sanzionare in termini parlamentari. La SPD, come è apparso chiaro dagli interventi del suo più vecchio leader, Herbert Wehner, e del suo prestigioso presidente Willy Brandt, centrerà tutta la propria iniziativa sulla campagna per le elezioni anticipate, alle quali si prepara ansiosamente contro il tentativo di rinvio di cui il governo di Helmut Schmidt si è difeso. È in difesa dei principi più profondi della costituzione. La Hamm-Brücher ha posto una sorta di «questione morale», sul modo in cui si è giunti al cambio di governo. Gli interventi dei due esponenti della sinistra FDP hanno sancito l'esistenza di un'area politica nuova, che non trova riscontro negli assetti del Bundestag.

Come non se trova il grande assente di questa crisi, il movimento dei «verdi», che pure ha ormai un peso notevole all'interno della stessa coalizione di Spadolini. La proposta della Cgil sulla riforma del salario, anche se elementi di anticipazione, chiama in causa — lo ha ben sottolineato Giacinto Militeo — le responsabilità del governo. Spadolini per primo deve dare certezze sulle trattative fiscali, poi — fatta la consultazione fra i lavoratori a cui la Cgil non intende rinunciare per nessuna ragione — si potrà giungere ad un accordo contestuale finale (e prima del 30 novembre c'è il tempo necessario) sui contratti e costo del lavoro. Quello che non si accetta è la politica del taglio dei salari predicata da Andreotta. Tutto questo porta ad un maxi-contratto, ad un accordo

Nessuno si fa troppo illusioni, ma scorgiamo i segni, dopo le riunioni della Cgil, della Uil e ora della Cisl, di una volontà nuova. Il padronato — dice ancora Giacinto Militeo — ha già fatto bene il suo conto, dobbiamo riconoscerlo. Bloccando le trattative contrattuali e disattendendo la scala mobile ha teso a trasformare i sindacati in tifosi dell'uno o dell'altro canale di formazione del salario, per cogliere da questa divisione il massimo dei risultati. È ora di bloccare l'operazione. Confindustria e uniri nella difesa limpida del salario reale e del potere contrattuale. Ed è ora di stanare il governo.

Bruno Ugolini

Congresso ristretto SPD a novembre

BONN — Il presidente della SPD, Willy Brandt, ha annunciato ieri la convocazione di un congresso ristretto dei principali organizzazioni aderenti al Partito socialdemocratico per il 19 novembre prossimo. Il Congresso, che permetterà alla SPD di discutere il ruolo che intende assumere come partito di opposizione, si svolgerà probabilmente a Kiel e avrà come base di discussione la piattaforma politica in 12 punti presentata ieri mattina al Bundestag da Helmut Schmidt nel suo ultimo discorso in qualità di Cancelliere.

Le proposte della CGIL

smi dirigenti. La Cgil così non si chiude a riccio, avanza proposte. Guai se fallisse — fa capire Marianetti — l'esperienza del sindacato unitario. Sarebbe un colpo, dopo i falliti tentativi politici passati sotto il nome di solidarietà nazionale e di governabilità, per le prospettive di tutte le forze progressiste. Le divisioni di questi giorni sulle scelte economiche non sono accademiche, sono connesse

I contrasti e i decreti-bis

fronti della Confindustria, mentre stanno per avviarsi le trattative tra padronato e sindacati su contratti e costo del lavoro. La decisione del governo — secondo Spadolini — dovrebbe appunto «stimolare» le parti sociali ad un confronto produttivo, che dovrebbe concludersi proprio entro il 30 novembre. È stato rinnovato anche il decreto che ha inasprito — ampliando il ventaglio delle aliquote dell'IVA, a questo provvedimento — una delle cause dell'impennata dei prezzi che di queste settimane — sono state aggiunte alcune disposizioni che prevedono sanzioni amministrative cautelari nei confronti di commercianti e professionisti sospettati di evadere gli obblighi relativi alla fatturazione dell'IVA. Il governo, invece, non ha cancellato dal decreto alcune delle norme più contestate — anche dalla stessa maggioranza — durante il dibattito nelle commissioni del Senato: l'ampliamento delle fasce orarie dei negozi, e il blocco delle licenze per gli esercizi commerciali di piccole dimensioni. Proprio

Le cariche a Napoli

È durata tutto pochi minuti. Cui volti scuri e delegati sintetizzavano il vero significato di quell'annuncio. «Vogliamo proprio chiudere; con questa nuova raffica di sospensioni in fabbrica non resterebbe nemmeno il personale minimo per tenere il centro di Napoli. La notizia si diffonde a macchia d'olio per i reparti e il piazzale principale dello stabilimento si riempie di operai. La decisione di fermare subito il lavoro e uscire in corteo dai cancelli del centro cittadino è stata assunta in pochi minuti. La ten-

Una dichiarazione di Bassolino

NAPOLI — «Ci sono forze ed uomini che soffrono sul fuoco, che scusano l'irresponsabile ministro del dramma e le tensioni di Napoli», ha dichiarato Antonio Bassolino, segretario regionale del PCI.

Riscaldamento più caro

Dal 1° febbraio dell'anno prossimo cominceranno a scattare per le utenze domestiche — a ritmi bimestrali — aumenti di canoni, scatti urbani e sarà introdotto il famigerato congegno a tempo per le conversazioni nelle grandi città. Eppure lo Stato ha avviato, abbastanza inaspettato, il 23,2% in più con le tariffe, exploit da ripetere, a quanto pare, nel 1983.

Le cariche a Napoli

zione, scatenata contro i lavoratori. I dirigenti comunisti Bassolino, Donise, Geremica, chiedono conto di quanto è accaduto. Il questore si scusa: «È uno spiacevole episodio». Ma intanto è accaduto. È ormai, l'imbrunire: la lunga, straordinaria giornata di lotta dell'Italsider volge al termine. Una giornata «essenziale» in modo corale da Napoli tutta intera. Gli operai lo avevano detto e lo hanno fatto: se la Finisider fa sul serio e pretende di chiedere lo stabilimento, sapremo rispondere come si conviene. La mobilitazione è cominciata in fabbrica alle prime ore del mattino e per garantire l'assistenza ha convocato il coordinamento ed ha comunicato ufficialmente che quasi 6.000 operai devono andare a casa integrazione.

Procolo Mirabella

Il ministro delle Partecipazioni statali De Michelis ha annunciato il suo arrivo in città, per partecipare a un convegno; i lavoratori vogliono chiedere direttamente a lui di mantenere l'impegno assunto un anno fa sul futuro di Bagnoli.

Procolo Mirabella

«Già la decisione di chiudere lo stabilimento di Bagnoli, di spegnere l'unico altolavoro in funzione per forse non riprire mai più — ha aggiunto — è una provocazione contro questa città. E dopo la provocazione è venuta addirittura l'aggressione agli operai. Bassolino poi si è chiesto: «Le promesse di Spadolini, i giuramenti dei ministri di far fronte al dramma sociale e

Procolo Mirabella

soppresse nell'aula del Senato il 22 settembre, i comunisti non mancarono di apprezzare pubblicamente il gesto del governo. Ma ora come interpretare questa scelta dell'esecutivo se non come una deliberata «sfida» al Parlamento? E che serve, in queste condizioni e con queste premesse — ripetere, come ha fatto anche ieri Spadolini, «la disponibilità del governo ad un'approfondito confronto con l'opposizione in materia di temi fiscali» contenuti nei decreti legge? Per concludere, si può giusto osservare che lo scenario di quella che era stata definita una «crisi politica», non assomiglia in troppo a un film già visto: la manovra finanziaria e di bilancio del 1982. Il finale, lo conoscono tutti: i 50.000 miliardi imposti come limite al disavanzo saranno superati di circa il 50 per cento; l'inflazione del 1982 previsto salirà al 18 (ma il ministro Marcora fa già sapere in giro che lui si accantona). E il 1983 sarà per l'Italia il terzo anno di crescita zero.

Giuseppe F. Mennella

Table with 2 columns: Aumento % and Effetto sull'indice ISTAT %. Rows include Tariffe SU BASE NAZIONALE (Elettriche +19, Telefoniche +1.3, Postali +34.9, Ferrovie +17.9) and Tariffe SU BASE LOCALE (Acqua potabile +19.5, Gas +22.6, Trasporti urbani +25.3).

Primaria Compagnia di assicurazione

Compagnia di assicurazione Umbria e Campania Ispettorati amministrativi per la rete agenziale. Si richiede pluriennale esperienza, si offre inquadramento e retribuzione commisurati alle reali capacità. Indirizzare curriculum-vite: Casella Postale n. 1705 - C.F. 100 - 40100 Bologna.

Direttore EMANUELE CALUSO

Condirettore ROMANO LEDDA. Vice direttore PIRO BORGHINI. Direttore responsabile Guido Dell'Acqua. Iscritto al numero 243 del Registro Stampa di Roma di Roma, F.U.N.I.T. autorizzazione a giornale n. 4555.

MIRELLA BORTOLAMI

I turni avranno luogo ogni 2 ore alle ore 14, partendo dalla casa di S.S. Guido e Teodo, via Cervellucci, Roma 1 ottobre 1982.