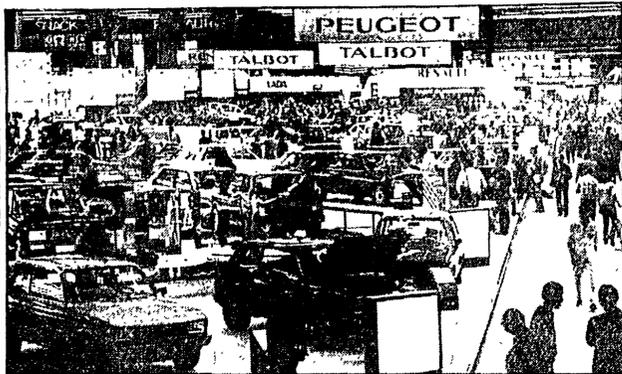


69° Salone dell'auto a Parigi



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 ciascuna azienda e ciascun Paese ha fatto i suoi conti, per constatare 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 sfonderà 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 leggeri sarà 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 prevede un'ulteriore riduzione della produzione anche in ottobre.

L'industria automobilistica italiana si è fatta precedere al Salone di Parigi da una serie di dichiarazioni dei massimi dirigenti tutte 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 abbattimento sulle gloriose, ma ormai vetuste vetture del biacche 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 (troppi) 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 automobilistica, infatti, sarebbero gravissime, i costi sociali altissimi.

È ormai, l'imbrunire: la lunga, straordinaria giornata di lotta dell'Italsider volge al termine. Una giornata «essuiva» 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 stenta a trovare una politica per l'industria automobilistica della Comunità.

Bianca Mazzoni

Schmidt rovesciato per 7 voti

ha attaccato Schmidt — 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. È in gioco la credibilità delle istituzioni, l'idea che i cittadini, soprattutto i giovani, possono forzare il sistema, il loro voto, il loro atteggiamento. 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 atteggiamento 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 estera, in questi ultimi tredici 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 sociale, l'ammonimento che non ci sarà ripresa se non in un quadro di solidarietà sociale e di consenso, il rifiuto del deflazionismo selvaggio del conte Lambsdorff, la scelta di fondo a favore dei ceti più deboli che potrebbero, in questa mitica «Germania del benessere», pagare per tutti con una nuova povertà.

C'è, infine, un richiamo appassionato, e inedito per i vertici, alla necessità di mantenere i caratteri democratici, aperti, dell'ordinamento e della cultura sociale tedesca. Rispetto reciproco, tolleranza, radicamento della democrazia liberale e garantista, valori che vivono in

una pericolosa precarietà in un paese che ha il passato che ha, con il quale tanta parte della destra non ha mai veramente i conti.

Su questo terreno, quello della «liberalità» nasce la prospettiva di una nuova alleanza politica della socialdemocrazia con la sinistra liberale. E la sinistra liberale, ieri, è stata tra i protagonisti della giornata. L'ex-ministro degli Interni Baun (che si vedrà sostituito da un fedelissimo di Strauss, Friedrich Zimmermann) e Hildegarde Hamm-Brücher hanno pronunciato interventi appassionati contro il tentativo di ricomporre le fedi di quel mosaico in cui va trasformandosi la società politica tedesco-federale.

Il tempo è poco, e gli avversari sono ben armati, giacché dagli interventi dei rappresentanti democristiani (Barzel, Geisler, e lo stesso Kohl), nonché dell'imbarazzato liberale «ufficiale» Misencik è emersa chiara l'intenzione di imboccare subito la strada della svolta restauratrice indicata nel programma messo a punto nelle fasi convulse delle trattative

di tre. Indicazioni gravi, soprattutto in materia di politica economica e interna, che poche correzioni troveranno nella discussione che certamente avverrà tra CDU, CSU e FDP nel caso in cui intendano mantenere la parola data e convocare le elezioni per il 6 marzo.

Il nuovo cancelliere, ieri stesso, ha prestato giuramento nelle mani del presidente della Repubblica Carstens. Lunedì dovrebbe presentare la lista dei ministri (nuove CDU, quattro FDP e quattro CSU), che già è stata diffusa in forma quasi ufficiale. Agli Esteri resta Hans Dietrich Genscher, e all'Economia il «conte-mercato» Otto von Lambsdorff. Gli altri ministri di rilievo sono stati assegnati ai cristiano-democratici Manfred Werner (Difesa) e Rainer Barzel (Rapporti intertedeschi) e al cristiano-sociale Friedrich Zimmermann (Interni). Questa ultima nomina, imposta con tutta evidenza da Strauss come condizione per l'accordo, è stata criticata più del senso della «svolta». Un brutto segno.

Paolo Soldini

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 a linee alternative. Laddove i lavoratori hanno restituito il salario, per usare un termine di moda, come in Usa con le ristrutturazioni per alleggerire le buste paga, come in Olanda con il blocco dei sussidi di disoccupazione, come in Belgio con il freno alla scala mobile, come in Jugoslavia con la decurtazione del 20% in tre anni del potere d'acquisto, la questione della disoccupazione si è aggravata. Sono divisioni che passano

I contrasti e i decreti-bis

all'interno della stessa coalizione di Spadolini. La proposta della Cgil sulla riforma del salario, anche se dibattuta a questo Consiglio generale, in causa — lo ha ben sottolineato Giacinto Militeo — è la 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) su 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 con una specie di controriforma dell'attuale sistema contrattuale? È un quesito che si dibatte in questo Consiglio generale. Le nostre indicazioni — dice invece Michele Magno — consentono una ripresa del processo unitario, anche laddove, come fa Marianetti, si accetta l'inserto nei contratti del fondo di solidarietà e si sottolinea l'importanza della riduzione degli orari di lavoro. È una strada obbligata per la difesa «a denti stretti» del salario reale. Si accinge a una ripresa del confronto col governo non solo sul fisco, ma su temi essenziali per una politica di ripresa produttiva a cominciare da una riforma del mercato del lavoro.

Le cariche a Napoli

È durato 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 in funzione l'azienda. 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 verso il centro cittadino è stata assunta in pochi minuti. La tensione era altissima, ma i lavoratori hanno saputo tenere i nervi saldi. In poco più di un'ora si era partito. Non c'era cosa di poco: l'Italsider si trova all'estrema periferia occidentale della città a una decina di chilometri dal centro di Napoli. Gli operai montano sui mezzi immediatamente disponibili; si esce con i trattori, le pale meccaniche, a bordo di vecchi pullman; ma il posto non c'è per tutti, i manifestanti sono più di un migliaio e molti faranno tutta la strada a piedi dietro lo striscione dell'FLM. Si sa che il

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.

FERROVIE E POSTE — Le entrate delle Ferrovie dello Stato — con i tre aumenti tariffari del 1° dicembre '82, del 1° agosto e 1° ottobre '82 — sono aumentate quest'anno del 17,8%, solo l'1,3% l'aumento

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.

«Già la decisione di chiudere lo stabilimento di Bagnoli, di spegnere l'unico altolavoro in funzione per forse non riprire opera napoletana, che è da sempre un pilastro della tenuta democratica della città?». Concludendo Bassolino ha detto: «Deve venir fuori con chiarezza la responsabilità di chi ha deciso la carica. E chi ne è responsabile deve pagare. Nessuno si deve illudere: Bagnoli è troppo importante e decisiva per l'economia e l'avvenire democratico di Napoli. Bagnoli non può chiudere e la città con le sue forze ed energie popolari non lo consentirà».

Procolo Mirabella

Suppressione 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? È a 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 «storica manovra» assomiglia fin 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 16% 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 3 columns: TARIFFE, SU BASE NAZIONALE, SU BASE LOCALE. Rows include Electricità, Telefoniche, Postali, Ferrovie, Acqua potabile, Gas, Trasporti urbani. Includes a note about the ISTAT index and a source for the data.

Nadia Tarantini

Primeria Compagnia di assicurazione... Direzione EMANUELE CALUSO... Condirettore ROMANO LEDDA... Vice direttore PIETRO BORGHINI... Direttore responsabile GUIDO DELL'AGUIA... MIRELLA BORTOLAMI