

Nella guerra del chip un'idea di spartizione del futuro tecnologico

Eccessi di capacità produttiva in una economia frenata - L'opposizione della Comunità europea - Superconduttori dietro l'angolo

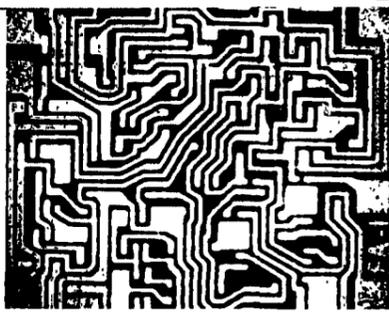
ROMA — Entro il 17 aprile il Giappone deve dare soddisfazione agli Stati Uniti riducendo le vendite di chip sul mercato mondiale o, invece, subire una imposta del 100% sulla esportazione in quel paese di una serie di beni (soprattutto elettrodomestici) che incorporano chip. Il chip stesso, cioè, non sarà oggetto di sanzioni: viene ormai considerato materia prima largamente acquistata dalle industrie manifatturiere statunitensi in Giappone.

Il chip è il componente che ha sostituito le antiche valvole (antiche: usate fino

a 20 anni fa) negli apparecchi elettronici ed elettromeccanici. I produttori di queste apparecchiature, negli Stati Uniti come in altri paesi, possono venderle a prezzi contenuti grazie al ritorno in Giappone e facendo rinviare, di conseguenza, telecamere e computer, apparecchi videofonografici e tanti altri prodotti di massa. Ed infatti la produzione è stata ridotta del 23%. Non solo, ma i giapponesi hanno promesso nei giorni scorsi il taglio ulteriore della produzione per alcuni tipi dell'11%.

La comunità economica

europea, ora silenziosa di fronte allo scontro Washington-Tokio, denunciò l'accordo di luglio al Gatt (General Agreement on Trade and Tariff) definendo l'intesa una violazione delle regole generali del commercio mondiale. Il Gatt ha avviato da un tentativo di spartizione dei mercati che dovrebbe consentire di ridurre le perdite delle società produttrici conseguenti ad un eccesso di capacità produttiva. Questo tentativo di spartizione, beninteso, sia negli Stati Uniti che in Giappone, Europa ed Asia del Sud. Deriva in parte da previsioni sba-



BORSA VALORI DI MILANO

Tendenze
L'indice Mediolan del mercato azionario ha fatto registrare quota 315,96 con una variazione in ribasso del 0,45%. L'indice globale Comiti (1972 = 100) è risultato pari a 711,49 con una variazione negativa del 0,57%. Il rendimento delle obbligazioni italiane è ridotto fino a 4,03%, secondo i calcoli di Mediobanca, di 0,03% (10,064%). Il rendimento delle obbligazioni a reddito variabile è stato di 9,965% (10,002%).

Azioni			Fondi		
TITOLO	CHius	Var %	TITOLO	CHius	Var %
ALIMENTARI AGRICOLI			ALFA	16.399	16.388
Alm. Ag. It.	10.200	-0,19	Imcapitali (A)	28.164	28.228
Alm. Ag. Est.	10.200	-0,03	Imcapitali (B)	14.457	14.451
Bucchi	7.050	2,41	Fondinvest (A)	20.391	20.382
Bucchi R.	4.680	6,39	Acas (A)	11.734	11.748
Edilnord	4.250	0,48	Acas (B)	11.734	11.748
Edilnord R.	4.250	0,48	Prininvest (A)	28.187	28.254
Enel	4.250	0,48	Prininvest (B)	18.377	18.400
Enel R.	4.250	0,48	Prininvest (C)	12.068	12.068
Enel R. (A)	4.250	0,48	V. Professionisti (A)	27.674	28.007
Enel R. (B)	4.250	0,48	V. Professionisti (B)	17.304	17.318
Enel R. (C)	4.250	0,48	Interb. obblig. (A)	13.478	13.472
Enel R. (D)	4.250	0,48	Interb. obblig. (B)	13.130	13.121
Enel R. (E)	4.250	0,48	Interb. obblig. (C)	11.804	11.794
Enel R. (F)	4.250	0,48	Interb. obblig. (D)	10.144	10.134
Enel R. (G)	4.250	0,48	Interb. obblig. (E)	10.144	10.134
Enel R. (H)	4.250	0,48	Interb. obblig. (F)	10.144	10.134
Enel R. (I)	4.250	0,48	Interb. obblig. (G)	10.144	10.134
Enel R. (J)	4.250	0,48	Interb. obblig. (H)	10.144	10.134
Enel R. (K)	4.250	0,48	Interb. obblig. (I)	10.144	10.134
Enel R. (L)	4.250	0,48	Interb. obblig. (J)	10.144	10.134
Enel R. (M)	4.250	0,48	Interb. obblig. (K)	10.144	10.134
Enel R. (N)	4.250	0,48	Interb. obblig. (L)	10.144	10.134
Enel R. (O)	4.250	0,48	Interb. obblig. (M)	10.144	10.134
Enel R. (P)	4.250	0,48	Interb. obblig. (N)	10.144	10.134
Enel R. (Q)	4.250	0,48	Interb. obblig. (O)	10.144	10.134
Enel R. (R)	4.250	0,48	Interb. obblig. (P)	10.144	10.134
Enel R. (S)	4.250	0,48	Interb. obblig. (Q)	10.144	10.134
Enel R. (T)	4.250	0,48	Interb. obblig. (R)	10.144	10.134
Enel R. (U)	4.250	0,48	Interb. obblig. (S)	10.144	10.134
Enel R. (V)	4.250	0,48	Interb. obblig. (T)	10.144	10.134
Enel R. (W)	4.250	0,48	Interb. obblig. (U)	10.144	10.134
Enel R. (X)	4.250	0,48	Interb. obblig. (V)	10.144	10.134
Enel R. (Y)	4.250	0,48	Interb. obblig. (W)	10.144	10.134
Enel R. (Z)	4.250	0,48	Interb. obblig. (X)	10.144	10.134

Treni in ritardo di trent'anni

Per raggiungere l'Europa stanziati 91.000 miliardi

Massiccia presenza italiana alla fiera di Francoforte - Tante idee e molto denaro, ma i tempi decisionali sono lunghi - 21mila chilometri di binari contro i 60mila della Francia - «Le risse affaristiche frenano gli appalti»

Del nostro inviato
FRANCOPORTE (Rfr) — La vecchia traversina in legno sopravvive ancora. Accanto, però, siamo già nella stratosferica ferrovia, coi maglev (magnetically levitated) il sistema del futuro ai cui sono destinati a camminare i treni. Anzi a volare, visto che stanno sospesi a 100 metri (possibili già oggi) di 400 km all'ora che potrà arrivare anche (lo avremmo provato le sperimentazioni in tunnel speciali) a 10.000. A Francoforte, nella sterminata area della Messe, il presidente del ferrovia (Vde) è la più importante iniziativa mondiale nel campo dell'armamento: tutto quanto serve per fabbricare le linee, i ballast, i pietre, le rotaie, alle macchine da manutenzione, agli accessori. Aziende estremamente qualificate in pezzi di ferrovia, grandi e piccole, private e coop (la più grossa del settore arma-

mento è proprio una coop di Bologna, aderente alla Lega), ed altro utilizzatori di tecnologia, assemblatrici, realizzatrici di processi completi.

In testa a tutte l'azienda Fv, presente in un suo stand, ma soprattutto col suo vertice politico-giuridico pressoché al completo. La grande storia ferroviaria è sul punto di essere servita ad ogni livello del futuro a grandi. Il consigliere d'amministrazione Cluffini, comunista, spiega che sono stati già stanziati 40mila miliardi. E assicura che non si tratta di avere pezzi di carta: 30mila miliardi sono già in corso di spesa col piano integrativo, altri 3000 col piano di innovazione tecnologica del materiale rotabile e altri 8000 sono stati messi a disposizione da leggi parlamentari del 1980.

L'elenco delle fette di torta non è finito — prosegue Cluffini — ci sono anche i 41 miliardi della Finanziaria emanata dal ministro dei Trasporti e va tenuto conto anche dell'autofinanziamento previsto dall'azienda per l'alta velocità: altri 10.000 miliardi.

Tutto questo fiume di denaro ha già visto scatenarsi la guerra tra lobbies. Il rischio grosso è che ciò freni i programmi d'investimento e di realizzazione. Il nostro è un paese con parecchi anni di ritardo — dice un tecnico, l'ing. Veggetti, vicepresidente della coop Cluffini —, per recuperare si dovrebbero accelerare di molto i tempi decisionali. Altrimenti il rischio è di restare ancora più indietro. Un deputato della Dc (Deutsche Bahn, l'ente ferroviario tedesco) propone molto austeramente il massimo: «binari e viti, perchechi e binari, binari e viti». E l'integrazione dei vari sistemi di trasporto è il vero salto di qualità che un paese moderno deve fare per creare servizi efficienti. La velocità di uno dei segmenti serve a poco, quando subito dopo si incontra il vuoto, oppure un blocco.

In Italia il treno è forse il segmento più carente. Funzionamento a parte, la nostra rete ha 21 mila km di binari, contro i 60mila della Francia e i 73mil-

la della Germania; altrettanto netto il divario sul piano delle linee, che sviluppano 16mila km, contro i 36mila dei francesi e i quasi 50mila dei germanici. E poi i treni non sono neppure un esempio di efficienza.

Il direttore generale dell'azienda, Coletti, non è d'accordo: «Adesso siamo dotati di treni che vanno persino più forte degli aerei». Ma forse è proprio qui, un altro elemento di debolezza: a certi materiali non corrisponde la funzionalità di altri, e il risultato è la mortificazione del migliore e, sempre, del viaggiatore. Ma coi nuovi aerei, è pensabile che migliori qualcosa? Il direttore mette le mani avanti: «All'inizio le cose andranno peggio, sarà un casino... poi avremo un assetto e degli effetti che mi auguro molto positivi».

I funzionari presenti rimandano al prossimo inverno. Il consigliere Cluffini ricorda che le nostre ferrovie hanno trent'anni di ritardo rispetto alle migliori d'Europa e per colmare questo

Sul trasporto infuria sui giornali una polemica confusa, spesso strumentale, che non aiuta nessuno a trovare il bandolo di una massa intricata. Lo scolorito di Roma Termini ha dato occasione ad una serie di articoli e trasmissioni televisive che dipingono le Ferrovie come una azienda condotta al disastro dalla riforma: dimenticando che la riforma, neppure ancora cominciata, è un estremo tentativo di porre un riparo ad un disastro che viene da lontano. Nello stesso tempo i cartoni vengono additati come nemici della collettività, e responsabili di ogni male. La questione delle supermetropolitane e urbane divide l'opinione pubblica tra coloro che reclamano durezza con i trasgressori, e altri che le considerano solo una nuova tassa sugli automobilisti ai quali la carenza di infrastrutture non lascia alternative.

Da questa confusione si esce, e si ritrova il filo di un discorso coerente — anche se in troppi hanno interesse a nascondersi — se si parte da una premessa essenziale: la condizione disastrosa nella quale il sistema dei trasporti italiani è stato ridotto da decenni di una politica che

Intanto l'Italia sta aspettando il Grande Ingorgo

di LUCIO LIBERTINI

È questo il quadro reale della situazione. E se esso non viene spezzato, e radicalmente cambiato, non ci sono soluzioni. Se davvero si impadronissero agli autotrasporti severi limiti di velocità (invece che tangenti sulle supermetropolitane) i trasporti e i rifornimenti sarebbero paralizzati a 3000 piccole aziende, gravate da innumerevoli balzelli, che si salvano solo correndo a perdifiato, andrebbero in fallimento. Se invece si mantiene la condizione attuale, sulle strade dilagheranno le tragiche file di camion, con i computer provano che, anche se si raddoppiassero le autostrade, si riuscirebbero solo a rinvitare di qualche anno il Grande Ingorgo. Le supermetropolitane, poi, sono un grido di impotenza, quando mancano metri, treni, ferrovie urbane, parcheggi.

L'evidenza dei fatti è tale, al di là della propaganda e del peso di interessi particolari, che negli ultimi anni, a partire dal periodo della solidarietà democratica, e poi con la convergenza tra i comunisti e forse di progresso interne al pentapartito, si è riusciti a strappare decisioni dal Parlamento, leggi, provvedimenti che vanno verso

una nuova politica dei trasporti: lo schema di «Piano generale dei trasporti, una cospicua mole di investimenti per le ferrovie, la legge di riforma dell'Ente Fs, i «progetti mirati» per la grande rete capra urbana, la legge per la nuova linea tra il ministero dei Trasporti e le giunte di sinistra prima del 1985. Purtroppo dalle parole ai fatti, e persino dalle leggi, non si è mai mosso un dito. La situazione è tanto più grave perché i ritardi accumulati attraverso gli anni sono così pesanti e hanno fatto conseguenze strutturali, che occorrerebbe un enorme sforzo nazionale per tentare il recupero. Ma sinora è mancata proprio la direzione politica capace di superare il coordinamento necessario. Nonostante alcuni segnali positivi che sono venuti dal ministero dei Trasporti e da altri settori, il piano quinquennale non è mai stato approvato. Non si tratta solo di costruire infrastrutture, di realizzare importanti investimenti e modalità gestionali. Il passaggio ad un nuovo e moderno sistema dei trasporti, programmato, nel quale i vari modi di trasporto si combinano e si integrano, richiede una vera e propria rivoluzione. Vuol dire cambiare il modo di vivere, molte condizioni di lavoro, l'ambiente, governare in modo diverso il territorio, trasformare la qualità dello stesso sviluppo. Vuol dire cambiare il modo di vivere, molte condizioni di lavoro, l'ambiente, governare in modo diverso il territorio, trasformare la qualità dello stesso sviluppo. Vuol dire cambiare il modo di vivere, molte condizioni di lavoro, l'ambiente, governare in modo diverso il territorio, trasformare la qualità dello stesso sviluppo.

Aerei, sciopero revocato Tregua per venti giorni

sciopero. Questa l'accusa di Anpac e Appl, contestata altrettanto duramente dalle due compagnie aeree. Perché allora l'improvvisa tregua? Nel corso di una riunione presso il ministero dei Trasporti, le parti hanno deciso di istituire un gruppo di lavoro composto da rappresentanti dell'ufficio per l'autoregolamentazione della direzione dell'Aviazione civile, delle associazioni dei piloti e della stessa Alitalia. Insieme dovranno verificare lo stato delle vertenze e riferirne al ministro. Tra venti giorni si vedrà.

Industriali e Casse di Risparmio divisi sul risanamento della Carical

ROMA — Ernesto Marano, presidente dell'associazione industriale di Cosenza, si mostra fiducioso: il suo appello agli industriali e ai banchieri e luciani ad intervenire con finanziamenti per il salvataggio della Carical «ha già avuto una sequela di consensi che dimostrano come non dovrebbero esserci difficoltà a raccogliere i 150 miliardi necessari». Secondo l'ipotesi di Marano gli imprenditori dovrebbero sottoscrivere quote di risparmio della Cassa di Calabria e Lucania. Tuttavia, l'attuale stato non permette alla banca di utilizzare questa forma di accesso al mercato del denaro. È necessaria pertanto, una modifica delle norme costitutive. La cassa è commissariata e quindi ogni iniziativa di risanamento può venire soltanto dalla Banca d'Italia. Dei restati anche l'intervento, alternativo all'invito a quello degli industriali, delle Casse di Risparmio ha bisogno per esplicare le modifiche statutarie.

Gli industriali calabresi motivano la loro proposta di contribuire alla ricapitalizzazione della Carical con la volontà di evitare che vi sia una ripresa del drenaggio del risparmio calabrese e luciano verso utilizzazioni di altre regioni d'Italia. Voglia

Brevi

Duoposte per Fit-Ferrotubi
MILANO — Steno Marcegaglia presidente dell'omonimo gruppo, e Finav, gruppo Arvedi, hanno presentato ieri le proprie proposte per l'acquisizione della Fit Ferrotubi, azienda siderurgica di Sestri Levante con 1250 dipendenti in cassa integrazione da 9 anni.

Bankitalia: più disoccupati al Sud
ROMA — Secondo un gruppo di ricercatori della Banca d'Italia la disoccupazione al Sud è destinata a crescere. Sin dal 1991 oltre 60 mila persone saranno alla ricerca di occupazione mentre i nuovi posti di lavoro creati nel Sud non supereranno le 350-400 mila unità. Il tasso di disoccupazione, secondo i calcoli di Bankitalia, arriverà nel meridione nel 1991 alla cifra record del 20%.

Cresce il lavoro femminile
GENOVA — Secondo l'ufficio internazionale del lavoro la proporzione di donne che lavorano nei paesi in via di sviluppo su 23 è in 13 paesi in via di sviluppo su 16. Tuttavia, ovunque il tasso di disoccupazione femminile è superiore a quello maschile. L'iva è particolarmente elevato nei paesi industrializzati (punta massima in Italia a Bologna) mentre minore è la differenza tra i due sessi nei paesi in via di sviluppo. In Finlandia (48%) e Svezia (47%) vi è il maggior numero di donne che lavorano.

Immobili: incostituzionale la tassa?
ROMA — Sarebbe incostituzionale il nuovo metodo di calcolo del valore degli immobili stabilito nell'apoteosi del testo unico sull'imposta di registro. Lo sostiene la commissione tributarie di Verona. Deciderà la Corte costituzionale.

Oro e monete

	Denaro
Oro fino (per gr)	17.400
Argento (per kg)	262.700
Sterlina v. c.	2.128.000
Sterlina n. c. (p. 73)	128.000
Sterlina n. c. (p. 73)	128.000
Kruggerand	530.000
50 Pesos messicani	630.000
20 Dollari oro	580.000
Mariango svizzero	112.000
Mariango italiano	106.000
Mariango belga	98.000
Mariango francese	100.000

I cambi

Medio ufficiale dei cambi Uic	Ind. P. S.
Dollaro Usa	1287,71
Marc tedesco	212,82
Scudo svizzero	216,04
Scudo olandese	331,38
Scudo belga	34,22
Scudo austriaco	207,34
Scudo danese	1802,21
Scudo greco	188,45
Scudo spagnolo	167,92
Scudo portoghese	207,34
Scudo giapponese	362,24
Scudo indiano	36,22
Scudo cinese	101,38
Scudo coreano	188,45
Scudo thailandese	207,34
Scudo vietnamita	362,24
Scudo filippino	36,22
Scudo indonesiano	101,38
Scudo malese	188,45
Scudo singapinese	207,34
Scudo taiwanese	362,24
Scudo hongkongese	36,22
Scudo macaiese	101,38
Scudo filippino	188,45
Scudo indonesiano	207,34
Scudo malese	362,24
Scudo singapinese	36,22
Scudo taiwanese	101,38
Scudo hongkongese	188,45
Scudo macaiese	207,34
Scudo filippino	362,24
Scudo indonesiano	36,22
Scudo malese	101,38
Scudo singapinese	188,45
Scudo taiwanese	207,34
Scudo hongkongese	36,22
Scudo macaiese	101,38
Scudo filippino	188,45
Scudo indonesiano	207,34
Scudo malese	362,24
Scudo singapinese	36,22
Scudo taiwanese	101,38
Scudo hongkongese	188,45
Scudo macaiese	207,34
Scudo filippino	362,24
Scudo indonesiano	36,22
Scudo malese	101,38
Scudo singapinese	188,45
Scudo taiwanese	207,34
Scudo hongkongese	36,22
Scudo macaiese	101,38
Scudo filippino	188,45
Scudo indonesiano	207,34
Scudo malese	362,24
Scudo singapinese	36,22
Scudo taiwanese	101,38
Scudo hongkongese	188,45
Scudo macaiese	207,34
Scudo filippino	362,24
Scudo indonesiano	36,22
Scudo malese	101,38
Scudo singapinese	188,45
Scudo taiwanese	207,34
Scudo hongkongese	36,22
Scudo macaiese	101,38
Scudo filippino	188,45
Scudo indonesiano	207,34
Scudo malese	362,24
Scudo singapinese	36,22
Scudo taiwanese	101,38
Scudo hongkongese	188,45
Scudo macaiese	207,34
Scudo filippino	362,24
Scudo indonesiano	36,22
Scudo malese	101,38
Scudo singapinese	188,45
Scudo taiwanese	207,34
Scudo hongkongese	36,22
Scudo macaiese	101,38
Scudo filippino	188,45
Scudo indonesiano	207,34
Scudo malese	362,24
Scudo singapinese	36,22
Scudo taiwanese	101,38
Scudo hongkongese	188,45
Scudo macaiese	207,34
Scudo filippino	362,24
Scudo indonesiano	36,22
Scudo malese	101,38
Scudo singapinese	188,45
Scudo taiwanese	207,34
Scudo hongkongese	36,22
Scudo macaiese	101,38
Scudo filippino	188,45
Scudo indonesiano	207,34
Scudo malese	362,24
Scudo singapinese	36,22
Scudo taiwanese	101,38
Scudo hongkongese	188,45
Scudo macaiese	207,34
Scudo filippino	362,24
Scudo indonesiano	36,22
Scudo malese	101,38
Scudo singapinese	188,45
Scudo taiwanese	207,34
Scudo hongkongese	36,22
Scudo macaiese	101,38
Scudo filippino	188,45
Scudo indonesiano	207,34
Scudo malese	362,24
Scudo singapinese	36,22
Scudo taiwanese	101,38
Scudo hongkongese	188,45
Scudo macaiese	207,34
Scudo filippino	362,24
Scudo indonesiano	36,22
Scudo malese	101,38
Scudo singapinese	188,45
Scudo taiwanese	207,34
Scudo hongkongese	36,22
Scudo macaiese	101,38
Scudo filippino	188,45
Scudo indonesiano	207,34
Scudo malese	362,24
Scudo singapinese	36,22
Scudo taiwanese	101,38
Scudo hongkongese	188,45
Scudo macaiese	207,34
Scudo filippino	362,24
Scudo indonesiano	36,22
Scudo malese	101,38
Scudo singapinese	188,45
Scudo taiwanese	207,34
Scudo hongkongese	36,22
Scudo macaiese	101,38
Scudo filippino	188,45
Scudo indonesiano	207,34
Scudo malese	362,24
Scudo singapinese	36,22
Scudo taiwanese	101,38
Scudo hongkongese	188,45
Scudo macaiese	207,34
Scudo filippino	362,24
Scudo indonesiano	36,22
Scudo malese	101,38
Scudo singapinese	188,45
Scudo taiwanese	207,34
Scudo hongkongese	36,22
Scudo macaiese	101,38
Scudo filippino	188,45
Scudo indonesiano	207,34
Scudo malese	362,24
Scudo singapinese	36,22
Scudo taiwanese	101,38
Scudo hongkongese	188,45
Scudo macaiese	