

Aggressività degli esportatori nipponici accusati di vendere in dumping

# Usa e Giappone divisi dall'auto

Venti di guerriglia Usa-Giappone sul fronte automobilistico: questa volta l'accusa a Tokio è di vendere furgoncini sottocosto. General Motors, Ford e Chrysler minacciano di ricorrere formalmente al governo americano. Sullo sfondo l'avanzata giapponese: entro il 1990 produrranno negli Usa 2,5 milioni di vetture. Sono passati davvero i tempi dell'orgogliosa sicurezza delle «big three».

ANTONIO POLLIO SALIMBENI

MILANO L'allarme è stato lanciato con una lettera personale del presidente dell'Associazione produttori auto degli Stati Uniti indirizzata al segretario al commercio Verti. Non ci sono prove, denunce circostanziate, testimonianze. Ci sono però i risultati di un'indagine dell'associazione secondo la quali diversi produttori giapponesi stanno

vendendo negli Stati Uniti furgoni leggeri del tipo «pick-up» a prezzo inferiore a quello praticato sui mercati nipponici. La differenza di prezzo andrebbe da un minimo del 10,8% ad un massimo del 46,9. Fin qui non può scattare alcuna inchiesta da parte delle autorità federali. Per la legislazione commerciale americana, infatti, i produttori statu-

nisi devono dimostrare prove alla mano che il dumping del giapponese ha danneggiato seriamente i loro bilanci. E siccome le tre case automobilistiche americane hanno chiuso i loro conti in utile è evidente il loro imbarazzo. Oltretutto le vendite sul mercato Usa di «pick-up» prodotti da costruttori nazionali sono aumentate nel 1987 del 17% (pari a 795mila unità) mentre le importazioni di questi veicoli dal Giappone sono diminuite nello stesso periodo del 19%. General Motors, Ford e Chrysler ripiegano allora su un altro argomento parlando di mancata opportunità di vendere di più. Se i veicoli giapponesi fossero costati quanto i simili giapponesi prevedono, i produttori Usa avrebbero venduto nel 1987 almeno altri 140mila «pick-up», pari a 130 milioni di dol-

lari. Non sarebbe rilevante la contesa - peraltro solo annunciata nei suoi ravvolti giudiziario-commerciali - se non si trattasse di un preciso segnale di una «guerra» su ampia scala in corso mentre il capitale giapponese si sta «mangiando» (come ormai usano scrivere diversi «columnist» americani) pezzi interi dell'economia industriale americana. Già circolano numerosi sospetti, negli ambienti automobilistici Usa, che i giapponesi vendano sottocosto automobili (fatte sempre negato dalle autorità di Tokio). Ma, soprattutto, pesa quella fortissima spinta giapponese all'investimento diretto nell'industria automobilistica. Il 31 marzo è scaduto l'ennesimo contingentamento delle esportazioni giapponesi e ora è scattata in pieno la seconda fase dell'industrializza-

zione all'estero delle case giapponesi. Negli anni 70 il principale vantaggio dell'export giapponese - sostiene lo studioso Giuseppe Volpato, professore di economia industriale a Venezia - era rappresentato dal prezzo grazie allo yen sistematicamente sottovalutato rispetto alle altre divise. Adesso al potenziamento rapido dell'investimento diretto all'estero (sostenuto dallo yen forte) si affianca quello che gli americani chiamano «up grading», cioè l'incremento di produzione di vetture di tipo più sofisticato Toyota, Nissan, Mazda e Honda si presentano nell'arena americana (il mercato più redditizio del mondo) con una strategia fondata su due assi: diffusione verso il basso di soluzioni tecniche adottate in Europa per

le vetture di alta cilindrata (alimentazione a iniezione, quattro valvole per cilindro, trasmissione automatica) e soluzioni d'avanguardia assoluta per quanto concerne le dotazioni elettroniche di bordo, la regolazione elettronica delle sospensioni, i sistemi di sterzata su quattro ruote. La spinta giapponese rompe gli equilibri consolidati delle tre grandi culmine americane in Nord America, entro il 1990, gli stabilimenti giapponesi in Usa produrranno 2 milioni e mezzo di vetture all'anno, come dire un'altra Chrysler. Nello stabilimento dell'Ohio, la Honda si presenta quest'anno in grado di produrre 380mila vetture; la Nissan sforna dai suoi capannoni nel Tennessee 140mila di quei furgoncini «pick-up» oggi poco della discordia, entro quest'anno lavoreranno a pieno



Catena di montaggio in una industria automobilistica giapponese

## Per la Calabria non bastano leggi speciali

PASQUALE POERIO \*

Non è con il ricorso alle leggi speciali che si risolvono i problemi della Calabria. È questa una conclusione alla quale pervenne già 75 anni fa Meuccio Ruini nella «Prima relazione» sulle applicazioni delle leggi speciali dal 30 giugno 1916 al 30 giugno 1915 sulle opere pubbliche in Calabria. Ed è, purtroppo, una constatazione amara che anche oggi, dopo ben 3 leggi speciali e mentre si discute della nuova legge per la Calabria, dobbiamo fare partendo dalla realtà nella quale si trova questa regione.

Una predica antica si dirà, ma una predica della quale tutti dobbiamo prendere coscienza per rimboccarci le maniche e per operare quella svolta nella vita pubblica e privata che è indispensabile per far uscire la Calabria dallo stato di eterna dipendenza da leggi speciali.

E allora non più leggi speciali? Non me la sento di affermare ciò. Conosco lo stato di necessità della Regione e affermo che un intervento straordinario è ancora indispensabile.

Il problema è che questo di cui si sta discutendo è il quarto intervento straordinario negli ultimi 80 anni nei confronti della Calabria mentre occorre uscire dallo stato di tutela economica e sociale se vogliamo farne una regione moderna.

Credo che il male fondamentale sia stato e sia nella mancanza di precise scelte pianificate e rapidamente realizzate. Un male che occorre correggere e auguro che lo sappia correggere la nuova Giunta democratica di sinistra della Regione. La «dispersività» è stato il male antico il male che ha caratterizzato l'intervento pubblico nella nostra Regione conciliandola nelle scelte e nello sviluppo.

E, purtroppo, debbo constatare che lo stesso male della «dispersività» caratterizza questa quarta legge speciale.

E che ciò sia vero, basti fare l'elenco dei settori d'intervento per averne la conferma. La nuova «legge speciale», così com'è consegnata, si presta alla possibilità che un altro vecchio male si perpetui quello della «sostitutività».

sempre usato dal governo nei confronti della Calabria sin dai tempi della legge 26-11-1955, n. 1177 per riparare i danni delle alluvioni, e ancora nei modi di applicazione della legge sugli interventi straordinari nel Mezzogiorno.

Due pericoli, quello della «dispersività» e quello della «sostitutività», che colgo nella attuale formulazione della nuova legge.

Questi due pericoli potrebbero essere superati con un rigido piano di investimenti e una maggiore disponibilità di mezzi finanziari, se veramente si vogliono portare a compimento gli interventi elencati. Sorge così la necessità di una richiesta di maggiori finanziamenti. E credo che non dovrebbero sorgere scorpioni tra i nostri parlamentari nell'avanzare la richiesta, sulla base della documentazione che di seguito offro.

Somme ingenti il pubblico erario ha incassato a seguito delle tre precedenti leggi speciali per la Calabria: terremoto del 1905, terremoto del 1910, alluvioni del 1951 e del 1953. Con l'addizionale «Pro-Calabria» del 2% del 19-1-1909 al 31-12-1914 e con l'addizionale del 5% dell'1 gennaio 1915 al 31 dicembre 1955, secondo l'indagine del prof. Schirò dell'Università di Messina, lo Stato ha incassato la somma di 43.261.089.628 lire pari al valore-moneta del 1955 a 532.279.970.451 lire. Mentre la somma effettivamente investita è stata di 1.214.864.693 lire pari a 128.650.498.972 lire del valore-moneta del 1955.

Con l'addizionale del 5% prevista dalla legge «Pro-Calabria» del 26-11-1955, n. 1177, dal 1° gennaio 1956 al 31-12-1967, lo Stato ha incassato 650 miliardi di lire al valore-moneta del 1968. Mentre ha speso solo 268 miliardi di lire valore-moneta 1968. Sono cifre che in qualche modo fanno riflettere sul fatto che allo Stato non dovrebbero mancare i soldi - peraltro raccolti a questo scopo - per sostenere con più «generosità» la regione d'Italia che è l'ultima negli indicatori economici e sociali.

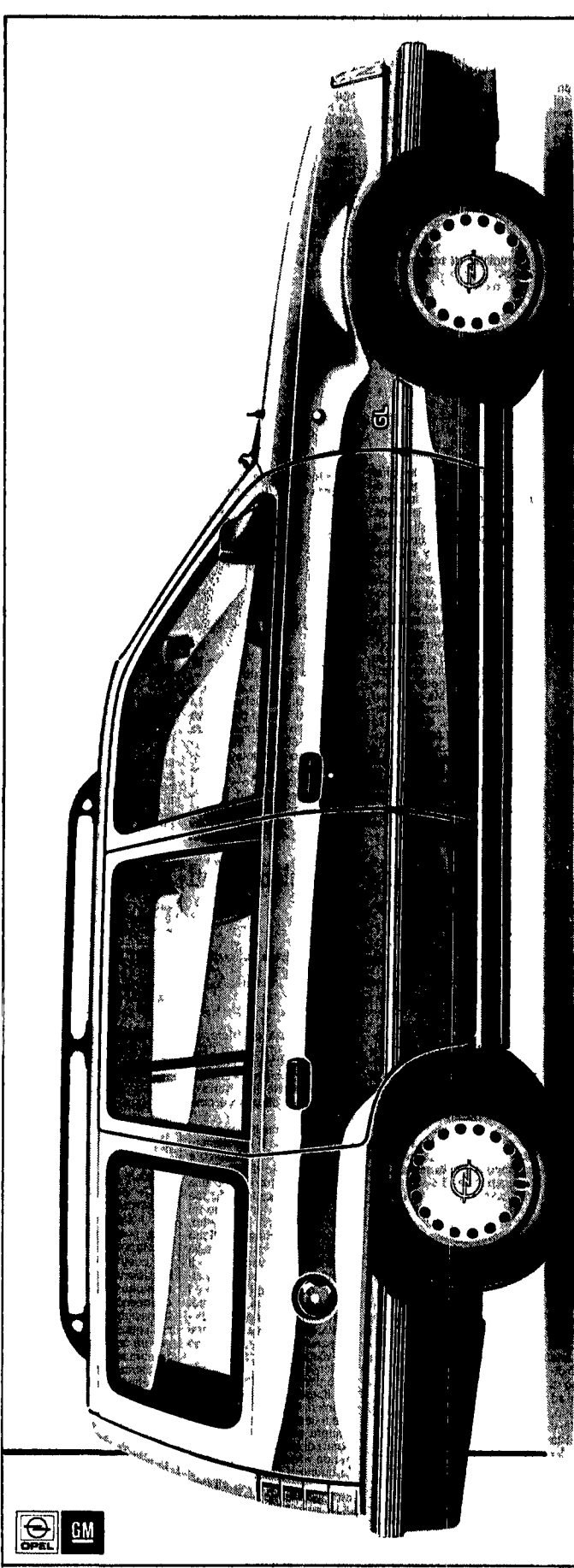
Presidente Confindustria Calabria

## Mezzogiorno

### Per la Confindustria il vero handicap è l'inefficienza pubblica

ROMA Fare dell'intervento straordinario per il Mezzogiorno un moderno e agile strumento di politica industriale questa una delle priorità indicate dalla Confindustria per andare slancio allo sviluppo di questa area nella «Lettera dall'industria» interamente dedicata ad «un Mezzogiorno sempre più a Sud». Il vero handicap del Mezzogiorno - si legge nel documento - è l'inefficienza del suo apparato pubblico la legge 64 ancora non funziona e la dotazione infrastrutturale resta scadente. Per cercare di colmare un divario tra Nord e Sud che gli ultimi dati sulla disoccupazione

ne hanno drammaticamente evidenziato secondo la Confindustria occorre, tra l'altro accrescere la dotazione infrastrutturale con fondi ordinari, «un elemento indispensabile per il successo dello stesso intervento straordinario». Nel documento si rileva poi che è falsa la tesi che attribuisce al Mezzogiorno un enorme afflusso di risorse pubbliche. Nella migliore delle ipotesi - osserva la Confindustria - la spesa complessiva nel Sud raggiungerà nei 881.400 miliardi, meno della metà di quanto previsto inoltre, nell'87, l'agenzia per il Mezzogiorno ha speso solo 980 miliardi dei 2.943 previsti.



Opel Kadett Station Wagon. Alcuni la comprano perché è l'auto del momento. Altri perché è il momento di comprarla.

Quanti perché! Come si fa a dire perché ci si innamora di Kadett Station Wagon sarà una questione di fisico o di intelligenza? Forse di entrambe le cose. Basta uno sguardo e già ti senti imbrigliare il cuore, basta sfiorare il suo profilo morbido e senti che non potrai resistere.

VERSIONE	PREZZO*(x 000)
1 2 LS	13 015
1 2 CLUB	13 402
1 3 LS	13 754
1 3 CLUB	14 105
1 3 GL	15 752
1 6 D LS	15 007
1 6 D CLUB	15 296
1 6 D GL	17 295

Volume di carico 470 litri. Con sedile posteriore abbassato 1520 litri. \*Prezzi di listino suggeriti. IVA e trasporto inclusi.

Ti fa trasportare dal suo carattere estroso, fino a 165 km/h, ti fa circondare da mille attenzioni. Poi ti perdi negli spazi immensi e senti che non potrai lasciarla. Kadett Station Wagon. Perché no?

**OPEL**  
BY GENERAL MOTORS  
N°1 NEL MONDO