

Inchiesta sull'Europa/1

Con la sperimentazione su vasta scala dell'impresa globale, i giapponesi mettono a dura prova il sistema imprenditoriale del vecchio continente

Mercato unico, quante
brecce nella fortezza

La «grande guerra» dell'economia

L'avvicinarsi del mercato unico europeo sta accelerando i processi di riorganizzazione delle relazioni commerciali mondiali. I giapponesi, con la loro strategia di penetrazione stanno sperimentando l'impresa globale, mettendo a dura prova le capacità di reazione delle aziende europee. Oggi la prima puntata di una nostra inchiesta sullo scontro economico in atto nel mondo e l'Europa alle soglie del '92.

DAL NOSTRO INVIATO
MARCELLO VILLARI

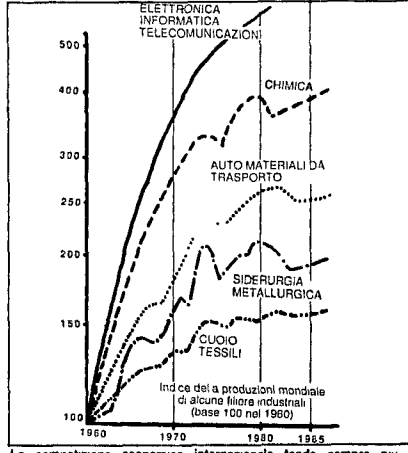
BRUXELLES Il mercato unico europeo assumerà quelle caratteristiche di «forze» di cui parlano spesso gli ambienti economici e politici americani? Ma anche se così fosse, non è difficile vedere che questo mercato fortificato sta già nascendo con vistose brecce. Almeno da quando la signora Thatcher ha deciso che il suo paese avrebbe costituito il varco attraverso cui il «nemico» sarebbe potuto passare agevolmente. E il nemico non ha perso tempo, è passato in forze e si è già attestato saldamente in un settore di punta dell'industria europea, quello automobilistico. È da tempo ormai che le agguerrite armate giapponesi riunite attorno alle bandiere della Nissan o della Toyota si sono insediate in Gran Bretagna con i benevoli auspicci (e incentivi) del governo di una sua maestà. Il risultato della penetrazione nipponica è che, per esempio, in Italia arrivano circa 14 mila auto giapponesi, dal resto

includo nel contingente di auto importate direttamente dal Giappone. Il caso delle automobili serve bene a illustrare la strategia di penetrazione giapponese in vista del mercato unico. Dal 1986 al 1988 gli investimenti diretti nipponici in Europa sono più che raddoppiati. Con essi i giapponesi tentano di integrarsi nel tessuto industriale europeo per esempio la Toshiba ha concluso joint ventures, che implicano trasferimenti di tecnologie ad alto livello, con Siemens, Olivetti, Rhone Poulenc e Thomson», scrive «Le Monde».

Come reagisce la Commissione della Cee alle presenze dei costruttori europei di fronte a questa offensiva su larga scala? Nel caso dei semiconduttori cerca, imitando gli Usa, di arrivare con i giapponesi ad accordi bilaterali (quello Usa Japan è dell'86) per contenere, attraverso l'autolimitazione, l'afflusso dei prodotti. «Tecnica che prima o poi verrà usata anche per il settore automobilistico», dicono alla Commissione - e allora in quel contesto potremo decidere come considerare le automobili giapponesi costruite in Gran Bretagna. Per il momento non possiamo non considerarle che europee a tutti gli effetti, perché nessun regolamento comunitario quantifica una qualche percentuale di «contenuto europeo» per considerare tali. D'altra parte, che la strategia giapponese sia quella, sull'esempio di quanto hanno già fatto negli Usa di dare il massimo di contenuto locale (nel nostro caso usando componenti fabbricati in Europa) ai loro investimenti diretti all'estero non c'è dubbio. «Entro il 1995 l'80 per cento dei componenti delle auto che usciranno dal nostro stabilimento di Derby sarà prodotta in Gran Bretagna», affermano i responsabili della Toyota.

In realtà, gli europei rimproverano agli Usa il fatto che essi, nel campo delle tecnologie avanzate, fanno ricorso troppo spesso alle deroghe al libero commercio internazionale che il Gatt concede per ragioni di sicurezza nazionale», aggiunge Pennsich. Insomma gli americani predicano bene e razzolano male, dicono alla Commissione.

La dimensione dello scontro commerciale mondiale in atto è data anche dall'impegno nel settore della «ricerca e sviluppo», quel settore particolare che apre la strada ai grandi affari del futuro. «Attenzione a non sottovalutare gli Usa in questo campo», dice Paolo Fasella direttore generale del dipartimento ricerca della Commissione - perché negli ultimi anni hanno perso competitività in molti settori. Un recente studio su 37 settori di tecnologia più avanzata, vede gli Usa in testa in ben 32 di essi, mentre gli europei sono in testa solo in due settori. E poi ci sono i giapponesi, dice Fasella, che, come fanno di solito, concentrano i loro sforzi in quel campo che giudicano ad alto potenziale commerciale e vanno avanti per anni solo su quello. Per esempio, in un settore strategico come l'aeronautica in questa situazione si colloca lo sforzo della Commissione che tende ad avere, nel settore «ricerca e sviluppo», un budget di 2 miliardi di Ecu all'anno, non molto se si



La competizione economica internazionale tende sempre più a focalizzarsi sulle nuove frontiere tecnologiche (fonte Cepit)

di ricerca. «Non dobbiamo sottovalutare nemmeno i paesi di nuova industrializzazione come la Corea o l'India o il Brasile», aggiunge Fasella - che domani potranno ritrovare come temibili concorrenti, per esempio, in un settore strategico come l'aeronautica in questa situazione si colloca lo sforzo della Commissione che tende ad avere, nel settore «ricerca e sviluppo», un budget di 2 miliardi di Ecu all'anno, non molto se si

Manifestazione a Roma Cassa integrazione: scattano i licenziamenti perché non si riforma

ROMA «L'approvazione del disegno di legge sulla cassa integrazione non può più attendere, ormai è una questione di volontà politica». A insistere sulla necessità del varo della riforma prima della scadenza del decreto di proroga (31 maggio) è il segretario confederale della Cgil Antonio Pizzinato, ricordando che ulteriori ritardi sono insostenibili in quanto il gruppo ristretto della commissione Lavoro della Camera ha quasi terminato la rdefinizione del testo di riforma approvato dal Senato.

L'urgenza è determinata anche dal fatto che il vuoto legislativo, dice Pizzinato, ha portato numerose aziende e la stessa Gepi «a inviare in questi giorni centinaia di lettere di licenziamento ai dipendenti». Un clima di incertezza incombe su circa 300 mila lavoratori. «La riforma della cassa integrazione - prosegue il segretario della Cgil, si trascina da otto anni mentre il governo non ha fatto altro che approvare di due mesi in due mesi decreti che lasciano fuori molte aziende private».

«Il sindacato - ha detto Pizzinato - intende esercitare una forte azione di pressione sulle forze politiche». Infatti martedì prossimo a Roma si svolgerà in piazza S. Apostoli una manifestazione unitaria organizzata dai metalmeccanici di Fim Fiom Uilm. «La mobilitazione comunque continuerà fino a culminare, se necessario, in una manifestazione nazionale». D'altronde, durante i lavori parlamentari la pressione del sindacato è stata costante con presidi a Montecitorio e con l'invio di delegazioni ricevute dalla presidenza della commissione che si occupa della riforma e dai gruppi parlamentari.

Una pressione che ha avuto un primo risultato l'altro ieri il comitato ristretto a cui la commissione Lavoro aveva affidato la redazione del nuovo disegno di legge era giunta quasi alla conclusione dei suoi lavori, apportando notevoli miglioramenti al testo licenziato dal Senato. Ormai per la settimana prossima se ne prevede il varo da parte della commissione plenaria in sede referente.

Tra i miglioramenti apportati al testo del Senato c'è l'introduzione, tra i quindici dipendenti che rappresentano la dimensione aziendale minima per l'applicazione della nuova legge, di quelli assunti con contratti di formazione lavoro, di apprendistato e a termine. Inoltre la nozione di «licenziamento collettivo» nel testo del Senato non si applicava alle aziende che effettuavano non oltre 9 licenziamenti al mese. Ora è collettivo il licenziamento di oltre due lavoratori.

Modificato in meglio anche il regime per l'edilizia, dove com'è noto la sospensione dal lavoro ha motivato tutti i suoi come il maltempo o la temporanea mancanza di materie prime agli edili in cassa integrazione è stato abolito il massimale di retribuzione, introdotto dal Senato generalizzando il trattamento.

Se poi il lavoratore che va in cassa integrazione ha raggiunto i 50 anni di età, percepisce l'«indennità di mobilità» fino a che non arriverà all'età della pensione di anzianità. E tutta la legge riformata rappresenta un orientamento per le aziende, che prima di licenziare devono aver tentato soluzioni alternative come il part time o le riduzioni d'orario. Al comitato ristretto restano da risolvere questioni legate alle categorie protette (invalidi ecc.) e alle giornate minime per aver diritto all'indennità di disoccupazione.

Seimila miliardi «a fondo perduto» in 20 anni, 2.536 negli ultimi quattro. Sono i soldi pubblici regalati ai «padroni delle flotte», con quali risultati?

La ricca compagnia degli armatori

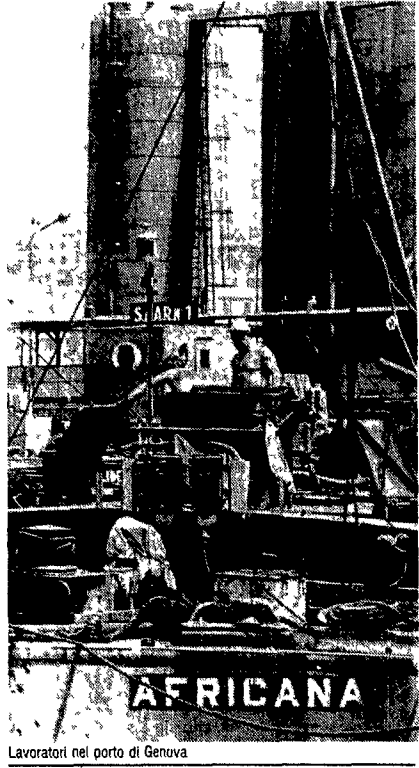
Fiumi di inchiestori sono stati versati in queste settimane sugli errori compiuti dalla Compagnia dei portuali di Genova, protagonista di una strategia di lotta più basata sulla difesa che sull'attacco. Sono passati inosservati, in tanto frastuono, altri protagonisti dei porti in generale: gli armatori, blanditi dall'intraprendente ministro Prandini, succhiatori di soldi pubblici. Ecco l'elenco.

BRUNO UGOLINI

ROMA I conti li ha fatti, andando a scartellare negli archivi della Camera, il deputato comunista ligure Mario Chella. La data di partenza è il 1968. E in 20 anni i nostri armatori hanno goduto, sulla base delle varie leggi riferite al «credito navale», di una somma pari a 6.302 miliardi. Un bel bottino e, come vedremo, con scarsi risultati per la gloria commerciale della flotta italiana. Soldi nostri, sacrifici nostri, ma l'incidenza sulle sorti della nostra economia è stata davvero modesta.

La maggior parte di questi «assisti» è concentrata negli anni recenti. Negli ultimi quattro anni, infatti, cioè nel 1985, 1986, 1987, 1988 «loro signori», come diceva Fortebraccio, hanno già ricevuto (diciamo già perché l'erogazione continua e non è finita) 2.536 miliardi «a fondo perduto». Non solo di questa bella cifra, una fetta di 300 miliardi sono passati sotto la voce di «contributi alla gestione» delle aziende armatoriali. È il particolare che più indigna il nostro Chella, perché qui non si tratta nemmeno a parole di incentivare l'acquisto di navi. L'ammodernamento della flotta. Sono soldi nostri spesi - le spese di gestione - per pagare facciano qualche esempio la cancelleria, gli affitti dei locali gli stipendi dei commissari per i signori Costa, Grimaldi, Ferruzzi.

Andiamo a beccare alcuni di questi costi riservati protagonisti della veloce danza di miliardi. C'è il bravo Costa, ultimo rampollo di un'antica dinastia con le sue quattro società. Ha intascato dal 1983 fino ai nostri giorni la sostanziosa cifra di 124 miliardi e 213 milioni. Anche qui particolare da brivido, 15 miliardi e 827 milioni sono riferiti ai



Lavoratori nel porto di Genova

«contributi di gestione», ovvero la cancelleria, eccetera. Volete sapere del signor Grimaldi, quello recentemente beneficiario dal solerte ministro Prandini di una «autonomia funzionale», cioè un pezzo di banchina portuale tutta per lui a Genova? Ha ricevuto dallo Stato dal 1978 ad oggi, 181 miliardi e di questi 5 miliardi e 749 milioni sono contributi alla gestione. E mister Ferruzzi (vedi Gardini) quello che impazza tra sole e giornali? Sono stati, dicono le carte della Camera 49 miliardi e 150 milioni dal 1981, e ben 30 miliardi e 59 milioni sono devoluti per i semplici, famigerati contributi alla gestione. Un altro di questi rinomati armatori, Pane ha beccato 68 miliardi e 704 milioni di cui 29 miliardi e 247 milioni per i soli contributi alla gestione.

La nostra grande «autostrada»

Ma voi direte che anche negli altri paesi si fa così ovunque si danno soldi agli armatori. È vero il punto dolente, fa notare l'onorevole Spella membro della commissione Trasporti della Camera, è che

E qui rifà capolino il nostro ministro Prandini. Aveva pensato di predisporre, in una legge, malgrado la specifica direttiva della Cee, solo contributi agli armatori. È stato il Senato, con pare delle diverse commissioni, a introdurre modifiche relative alla navalmecanica. I ritardi si sono comunque accumulati (non così per i concorrenti cantieri navali europei che intanto marciavano). Ora la legge è approvata prima alla commissione Trasporti della Camera, poi alla Commissione Bilancio.

Una storia di ritardi

E qui il 15 marzo scorso, colpo di scena. Il sottosegretario al Tesoro Tarcisio Gitti, un altro democristiano un altro bresciano come Prandini ma di opposta corrente, ha espresso un parere contrario sul provvedimento. Altri ritardi: altri danni per i cantieri di Monfalcone Genova Palermo Livorno Castellammare Stabia Marghera, Trieste. Esistono due Chella 18 ordinativi a questi cantieri pari a 2.500 miliardi ma non decollano. E questo mentre gli osservatori parlano dell'«anno della ripresa» per la navalmecanica. «Noi rischiamo di perdere un'occasione». E in corso tra l'altro nel settore una profonda ristrutturazione. Ben 4.600 lavoratori sono stati espulsi tramite prepensionamenti ed altre forme sociali. Hanno accettato un sacrificio perché erano previsti investimenti. Ma questi sono bloccati prima per una «dimenticanza» del bresciano Prandini poi per un veto del bresciano Gitti. È la stessa medaglia con due facce: quella produttiva (i cantieri navali) resta in attesa quella assistita (gli armatori) gode di una rapida pioggia d'oro. Ma nessuno sembra accorgersene. L'importante è punire i camalli che a loro volta non sembrano capaci di uscire dal loro accerchiamento e finiscono con il favore del gioco dell'avesarano. Ma chi ci va di mezzo è il paese.

Porti fermi «Prandini non rispetta gli accordi»

ROMA La Filt Cgil e la Fit Cisl hanno proclamato uno sciopero di 24 ore a partire dalle 6 del 12 maggio prossimo. Motivo della protesta la lontananza del ministro della Manna mercantile Giovanni Prandini e il silenzio calato sopra l'accordo siglato il 17 marzo scorso. Per le due federazioni dei trasporti restano infatti completamente disattesi gli impegni presi allora da Prandini circa la definizione di una circolare esplicativa che consenta la piena operatività dell'accordo. Per i sindacati, insomma, non basta aver raggiunto l'intesa. Il problema ora è quello di applicarla, e questo non può essere un fatto semplicemente burocratico ma è necessario aprire un tavolo cui partecipi il ministro stesso. «Non vogliamo - ha detto il segretario generale della Filt-Cisl Gaetano Arconti - una gestione soltanto burocratica e non politica dell'accordo. Inutile vogliamo avviare una trattativa con il ministro per affrontare i grandi problemi legati all'occupazione nella disposizione di strumenti legislativi di sostegno finanziario e fiscale diretti a sostenere l'evoluzione delle compagnie portuali verso forme di organizzazioni imprenditoriali».

Ma, al momento l'unico risultato scaturito dall'accordo è l'assalto ai porti ad opera dei privati che lascia ben poco spazio alla trasformazione delle compagnie in imprese. «La situazione molto delicata - quella che si è venuta a creare specialmente in alcuni scali come quelli siciliani nei quali con il via libera ai privati i porti rischiano di andare in mano ad organizzazioni mafiose. A schierarsi contro questo sciopero è invece la Ultrasporti che lo definisce incoerente rispetto alla proclamazione della tregua negoziale. «Così facendo - sottolinea la segreteria nazionale - la Filt e la Fit finiscono per fare il gioco di chi nel governo non vuole confrontarsi col sindacato e vanificano sull'altare di un fallace muro contro muro, una proposta forte del sindacato. Soprattutto per la Uil trasporti, rischia di essere vanificata la sfida lanciata con grande senso di responsabilità dai sindacati dei trasporti e dalle confederazioni alle varie controparti con la tregua».

Per la Fit però l'interpretazione che la Ultrasporti dà della tregua è errata. «La tregua scatta - tiene a precisare Arconti - quando viene aperto un tavolo globale dei trasporti».

Assemblea dei Soci

Sabato 29 aprile, l'assemblea dei Soci della Banca Popolare di Milano, presieduta dal prof. avv. Piero Schlesinger, (presenti in proprio o per delega n. 1164 azionisti) ha approvato all'unanimità il bilancio dell'esercizio 1988 (123^a dalla fondazione).

L'intermediazione creditizia evidenziava, a fine anno, le seguenti risultanze

Raccolta da clientela	L. 10.117 miliardi	+ 17,2%
Raccolta fiduciaria	L. 16.970 miliardi	+ 11,3%
Massa amministrata (raccolta fiduciaria più raccolta indiretta da clientela)	L. 26.429 miliardi	+ 17,0%
Impieghi per cassa	L. 7.189 miliardi	+ 30,0%
Crediti di firma	L. 2.509 miliardi	+ 68,9%

Il soddisfacente incremento operativo dell'Istituto si è accompagnato, nel corso del 1988, al notevole potenziamento delle strutture di par bancario direttamente controllate dalla Banca e ad un'ampia espansione territoriale, grazie all'incorporazione della consorella «Popolare di Bologna e Ferrara» (28 sportelli). Tale espansione ha registrato una ulteriore significativa fase nell'anno in corso a seguito dell'avvenuta incorporazione della Popolare di Apricina» (25 sportelli, atto di fusione firmato il 6 aprile).

Nel corso dell'assemblea il Presidente si è altresì complimentato per il brillante esito dell'aumento di capitale chiuso il 24 marzo 1989, per effetto del quale il patrimonio della Banca è salito a L. 1.172 miliardi (a prescindere dai warrants, la cui conversione prevede un ulteriore introito di L. 67 miliardi).

L'assemblea ha approvato l'accan-

Gruppo Bipiemme		
Raccolta da clientela	L. 12.906 miliardi	+ 14,4%
Raccolta fiduciaria	L. 19.775 miliardi	+ 11,2%
Massa amministrata	L. 30.855 miliardi	+ 15,3%
Impieghi per cassa	L. 8.679 miliardi	+ 28,0%

Banca Popolare di Milano

Società Cooperativa s.p.a. fondata nel 1865. Patrimonio sociale al 31 dicembre 1988 L. 1.016.090.619.943