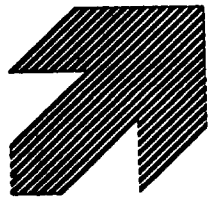
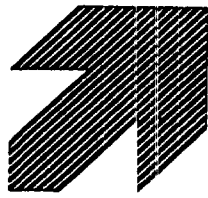


Borsa
+0,7
Indice
Mib 968
(-3,2% dal
2-1-1990)



Lira
Riprende
slancio
tra le
monete
dello Sme



Dollaro
Ha mostrato
una buona
resistenza
(in Italia
1251,30 lire)



ECONOMIA & LAVORO

Accordo a New York sull'apertura degli scambi commerciali
I punti di un vasto programma di riforma economica
Messaggio di Kaifu ai giapponesi allarmati per le ipotesi
di disoccupazione. Preoccupazioni anche nella Cee

Tokio ha ceduto agli Usa e la Borsa riprende fiato

A New York è stato annunciato l'accordo Usa-Giappone sull'apertura commerciale e a Tokio la Borsa ha avuto un rimbalzo del 3,64%. Lo yen, stabilizzato in mattinata a 160 per dollaro, ha migliorato in giornata fino a 157 nelle piazze nordamericane. L'accordo commerciale, secondo una interpretazione diffusa, renderebbe ora superfluo l'aumento del tasso di sconto. La strada è però ancora irta di ostacoli.

RENZO STEFANELLI

ROMA. Un documento di 28 pagine delinea lo sbocco della iniziativa contro gli impedimenti strutturali agli scambi apparentemente con un pieno successo di Washington. L'accordo salva la forma, stabilendo azioni legislative sia da parte statunitense che giapponese. Così da parte americana ci si impegna a incoraggiare il risparmio, spendere di più

nella ricerca, ridurre il deficit federale e investire di più nella educazione dei cittadini. Cioè a fare - nessuno sa ancora come - ciò che l'Amministrazione Bush da oltre un anno dice di voler fare. Da parte giapponese l'elenco degli interventi legislativi e normativi è più dettagliato ed incorpora una vera e propria riforma economica. Il governo di Tokio si im-

pegna:
- ad applicare le norme antitrust sciogliendo, fra l'altro, le partecipazioni incrociate destinate a facilitare la limitazione della concorrenza (quelle che in Italia si chiamavano, un tempo, imparentamenti incestuosi fra imprese);
- a realizzare otto progetti di grandi investimenti in opere civili aperti a costruttori esteri, in particolare porti e aeroporti;
- a dare licenze immediate per l'apertura di supermercati di oltre 400 mq e, comunque, a ridurre a 18 mesi subito e poi a 12 mesi i tempi per ottenere licenze che ora sono di anni;
- a eliminare la notificazione preventiva per gli investimenti esteri;

- a rendere più accessibile l'acquisizione di suoli edificabili e moderarne i prezzi;
- a ridurre i tempi per ottenere brevetti e protezione della proprietà intellettuale estera;
- a sdoganare le merci in tempi brevi.
Separatamente erano già stati conclusi accordi per forniture nel campo dei satelliti, supercomputer, forniture alle telecomunicazioni e in genere sull'accesso agli appalti pubblici.
L'accordo sarà perfezionato entro giugno, data limite alla cui scadenza il Congresso degli Stati Uniti avrebbe applicato misure ritrosive.
Il primo ministro Tahshii Kaifu aveva inviato al presidente Bush l'ex ambasciatore

negli Stati Uniti Nobu Matsunaga per sottolineare la natura politica degli impegni. Gli americani si aspettano la riduzione sostanziale del loro deficit commerciale col Giappone di 50 miliardi di dollari all'anno. Se questo avverrà, resta da vedere. Sul piano dell'economia e della politica interna del Giappone gli interessi favorevoli a questo tipo di apertura internazionale appaiono in minoranza sul piano sociale.
Il primo ministro Kaifu ha sottolineato egli stesso, con un messaggio al paese, il carattere eccezionale delle misure promesse. Kaifu parla di un «accordo di difficile attuazione ma nell'interesse dei consumatori». Chiede «cooperazione e disponibilità al sacrificio per non isolare ulteriormente il Giappo-



Toshirō Kaifu

ne». Lo slogan è quello ormai abusato il Giappone si trasformerà da grande paese produttore a un paese che privilegia i consumatori e la qualità della vita.
Il presidente della Camera di Commercio e Industria Rohuro Ishikawa prevede però massiccia disoccupazione per una quota consistente dei due milioni di venditori al dettaglio. I produttori agricoli protestano per l'imposta sui terreni agricoli non utilizzati che si intende applicare per spingerli a vendere.
Le reazioni in Europa sono allarmate. A Bruxelles la Commissione della Cee sottolinea l'opportunità che i risultati della trattativa bilaterale vengano portati in una sede collettiva qual è il Gatt. Facilitazioni reciproche Usa-

Giappone da cui fossero esclusi altri esportatori sarebbero contrarie allo spirito dell'Accordo generale sulle tariffe e gli scambi (Gatt).
D'altra parte, la maggior apertura internazionale dell'economia giapponese significa anche maggiore aggressività sui mercati mondiali. I rappresentanti dell'industria europea dell'automobile riuniti a Roma chiedono, per bocca degli amministratori della Fiat (ma c'è un'intesa generale) da 5 a 7 anni prima che venga dato libero accesso ai mercati ai venditori giapponesi. Le case automobilistiche del Giappone sono in grado di vendere al 30% in meno degli europei e hanno un notevole vantaggio tecnologico, almeno in alcune parti del prodotto.

Vendite boom
Auto gialla
La Fiat invoca
una tregua

ROMA. Non si dichiara più «guerra», ora si invoca una «tregua». Ma il senso non cambia: le imprese automobilistiche hanno sempre paura del «pericolo giallo». Dell'invasione, cioè, dei mercati europei da parte delle auto giapponesi. Per varare una strategia comune di fronte alla «minaccia» del Sol Levante, ieri si sono riuniti a Roma i costruttori della Comunità (che sono raggruppati nella «Ccmc»). L'incontro è servito a chiedere (alla Cee) «un lungo periodo di transizione», in modo da giungere alla completa liberalizzazione del mercato, senza traumi. L'idea - l'ha spiegata ai giornalisti Umberto Agnelli, presidente della Fiat Auto - sarebbe questa: una «tregua» di cinque-sette anni, per diluire nel tempo l'arrivo in forza della concorrenza giapponese. La Fiat non ha dubbi: «Noi siamo flessibili sui tempi. Ma in ogni caso la tregua non potrà essere per meno di cinque anni».

Anche se a denti stretti, comunque, anche il gruppo torinese ha dovuto ammettere che la richiesta (avanzata alle «autorità politiche» della Comunità) non ha trovato consensi tutti i produttori. S'è saputo, per esempio, che la Mercedes non è affatto d'accordo. «Ma si sa - ha aggiunto ancora Agnelli - che la Mercedes è sostanzialmente liberista».

Il mercato dell'auto, dunque, torna ad essere al centro delle attenzioni. Soprattutto perché si tratta di un mercato in continua espansione. A marzo - per esempio - quello italiano ha raggiunto le 246.203 unità vendute, contro le 238.000 auto vendute a marzo dell'anno scorso. È record assoluto. E un posto d'onore, in questa classifica di vendite, spetta alla Fiat, che - sempre a marzo - ha superato le centodiecimila auto vendute. La casa torinese s'è così conquistata quasi il 40% del mercato. Per contro dati negativi per le vetture francesi: a marzo sono state vendute 15mila Renault contro le 20mila dell'anno scorso (si parla sempre del mese di marzo).

Stamane a Parigi apertura ufficiale della riunione dei grandi paesi industrializzati
Bonn si sente ancora in dovere di rassicurare i «partners»: non ci sarà maggiore inflazione

Yen e marco, G7 interlocutorio?

Si tiene oggi a Parigi il vertice dei G7, la riunione dei ministri delle Finanze e dei governatori delle banche centrali di Stati Uniti, Giappone, Repubblica federale, Francia, Gran Bretagna, Italia e Canada. Al centro della discussione due punti caldi: l'indebolimento dello yen rispetto al dollaro e l'unione monetaria tedesca, per il timore di un rialzo dei tassi da parte di Bonn.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
GIANNI MARSILLI

PARIGI. Per una volta, segno dei tempi, non toccherà al dollaro di essere al centro dell'attenzione della periodica riunione dei G7, che si svolge nella capitale francese. L'economia si mette al passo con la geopolitica, che vede gli Stati Uniti occupare spazi ormai meno ingombranti nel panorama mondiale. Si parlerà dunque di yen e di unione monetaria tedesca. Per il primo si tratta di prendere in esame il suo ormai costante indebolimento rispetto al dollaro; per la seconda spetta a Bonn

fornire garanzie di rispetto dei «grandi equilibri». Inoltre, come al solito, i Sette si preoccupano della stabilità dei tassi di cambio, unico punto di continuità con la precedente riunione nel settembre scorso a Washington.
Gli osservatori non si aspettano grandi cose: le evoluzioni delle economie seguono tracciati troppo diversi per produrre, oggi a Parigi, una formale intesa del gruppo dei potenti. Lo yen, per risalire la china, dovrà contare su forze unicamente giapponesi. Le

stesse autorità di Tokio, del resto, non si fanno illusioni. Forse avranno un conforto da parte americana, dopo l'accordo commerciale siglato ieri a Washington. Ma non si aspettano nulla dagli europei, determinati a lasciare alla fortissima economia giapponese il compito di ridar fiato allo yen. Nonostante la debolezza della sua moneta, Tokio infatti continua a conoscere una forte crescita, scarsa inflazione, conti esteri in attivo e deficit di bilancio in diminuzione costante. Il fatto che il deprezzamento dello yen aumenta la competitività delle imprese giapponesi spinge gli europei a forzare la mano affinché i giapponesi assumano l'onere della correzione. I giapponesi non dovrebbero ritirare i loro risparmi dagli Stati Uniti e il mercato mondiale confida di superare questo periodo di incertezza senza farsi carico dirottamente dei problemi di

americani ed europei insieme, saranno sui problemi del marco. Il ministro tedesco delle finanze Theo Waigel e il presidente della Bundesbank Karl Otto Poehl avranno il compito di convincere i loro omologhi che l'unione monetaria tedesca non metterà in pericolo gli altri interessi. Americani ed europei dovrebbero ritrovarsi dalla stessa parte del tavolo accomunati dai propri tassi, al fine di controllare gli effetti inflazionistici conseguenti all'unificazione tedesca e al prevedibile aumento della crescita. Alla vigilia del vertice, fonti della Bundesbank cercavano di tranquillizzare i partner: «Ciò che accadrà non sarà un'impenabile inflazionistica ma un adeguamento dei prezzi ad una nuova situazione».

Ieri pomeriggio intanto si è svolto a Parigi il Consiglio economico e finanziario franco-tedesco. Alla fine, Theo Waigel ha detto che l'accordo sulla unione monetaria tedesca non sarà firmato prima che ne discutano tutti i paesi membri della Comunità europea al prossimo vertice di Dublino, il 28 aprile; e che comunque bisognerà discutere anche con il non ancora formato governo della Rdt. Pierre Bérégovoy, ministro francese dell'economia, da parte sua, si è dichiarato d'accordo sul principio dell'indipendenza della futura banca centrale europea, sottolineando che si porrà allora il problema dello statuto delle banche centrali nazionali: «La nostra intenzione è di discuterne» - ha detto Bérégovoy, preoccupato di dissipare ogni dubbio - «Se ci mettiamo d'accordo con i nostri partner per la conferenza intergovernativa di dicembre il problema della Banque de France sarà risolto nello spirito delle conclusioni della conferenza». Agli occhi del ministro si tratta di una «evoluzione

del pensiero del governo francese», che era apparso preoccupato di non delegare tutti i poteri al futuro organismo centrale. Bérégovoy ha comunque già posto dei limiti: la Banca europea sarà responsabile della creazione monetaria e dei tassi di interesse, ma le decisioni sui tassi di cambio spetteranno alla sede politica.
Se la Banca europea dovrebbe rimanere al di fuori del tavolo dei G7, non altrettanto vale per la Banca per la ricostruzione e lo sviluppo dell'Est, che lunedì avvierà la sua terza conferenza costitutiva e che dai G7 si aspetta un vaticino preliminare. Washington e Tokio intendono chiedere un periodo transitorio prima che l'Urss possa avere liberamente accesso ai prestiti della Berd. Gli Usa inoltre pretendono di versare la loro parte del capitale costitutivo in dollari anziché in Ecu, così come vorrebbero gli europei.

Annuncio a Torino e Detroit: «Stiamo trattando». Potrebbero spadroneggiare in Europa e America

Fiat e Ford sposano trattori e camion

Fiat e Ford hanno ripreso i negoziati per intese di portata mondiale. Non sulle automobili (la trattativa in questo campo fallì a metà degli anni 80 per divergenze finanziarie), ma sui trattori agricoli e sugli autocarri pesanti, due settori strategici, in cui possono realizzare sinergie di prodotto e di mercati. Intanto però crolla la produzione di auto negli Usa e appaiono sintomi di crisi in Europa.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. Negli affari, si sa, non c'è posto per i sentimenti. L'annuncio è stato diffuso ieri contemporaneamente a Torino e a Detroit. Poche righe di comunicato per dire quali sono i campi su cui le due case stanno trattando: trattori agricoli e autocarri pesanti. Due settori tutt'altro che marginali, nei quali un'intesa non darebbe semplice-

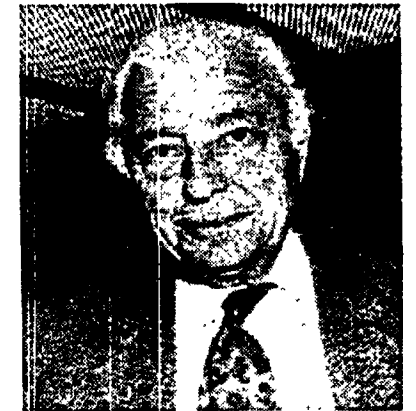
mente la somma delle rispettive forze, ma permetterebbe di conseguire risultati assai più consistenti. Bando perciò ai vecchi rancori. E per dimostrare che fanno sul serio Fiat e Ford hanno concordato di non rilasciare ulteriori dichiarazioni per tutta la durata dei colloqui e fino al raggiungimento di eventuali accordi definitivi.
Nei trattori la Fiat-Agn è la terza industria al mondo con l'11% del mercato, la prima in Europa col 16% e la prima ovviamente in Italia col 38% del mercato. A sua volta la Ford detiene l'8% del mercato europeo, il 13% del mercato nordamericano ed il 18% di quello brasiliano. Nel campo delle mietitrebbiatrici (le principali macchine agricole dopo i trat-

tori), la Fiat Laverda ha il 10% del mercato europeo (il 38% nel nostro paese) e la Ford (con il marchio New Holland) il 21%. Basta collegare queste cifre per vedere come potrebbe nascere un'industria in grado di spadroneggiare nel vecchio continente, nel Nord e nel Sud America. Non sarebbe neppure necessaria una vera unificazione. Basterebbe sfruttare le sinergie produttive (eliminando eventualmente un po' di nanodopera) e commerciali (unificazione delle reti di vendita). Infatti Fiat e Ford dicono che «le rispettive identità di prodotto e di mercato verrebbero preservate».

Strategicamente ancora più promettenti è la trattativa sugli autocarri pesanti. La Fiat Iveco è la seconda in Europa, dopo la tedesca Daimler-Benz, col

20% del mercato. Ma sarà relegata al terzo posto quando diventerà operativa l'unificazione tra la francese Renault e la svedese Volvo. In questo campo la Ford non ha quasi più nulla in Europa, perché ha ceduto nel 1986 proprio alla Fiat il suo stabilimento inglese di Langley (ancora se ha mantenuto il 48% del capitale della società comune «Ford-truck»), permettendo così alla casa torinese di conquistare una testa di ponte non solo sul mercato britannico, ma anche nelle ex-colonie inglesi.
Nel Nord America invece la Ford detiene il 31,5% del mercato degli autocarri medi e solo l'11% di quelli pesanti, mentre la Fiat esporta negli Usa soltanto qualche veicolo leggero della gamma «S». Come si ve-

de, anche nei veicoli industriali sono possibili sinergie, sia tra i mercati che tra gamme di veicoli complementari. E, soprattutto, nascerebbe un gruppo in grado di mantenere le prime posizioni in Europa e nel Nord America, respingendo l'assalto dei giapponesi, che con i loro camion hanno già conquistato l'Asia, l'Africa e buona parte del Sud America.
È possibile che le trattative su camion e trattori riaprono anche il discorso delle automobili? L'ipotesi di unificare Fiat-Auto e Ford-Europa cadde bruscamente a metà degli anni 80. Agli ingenui si disse che non si era trovato l'accordo su chi avrebbe diretto il nuovo colosso (invece era già deciso che sarebbe stato Ghidella). In realtà il negoziato fallì sull'enti-



Gianni Agnelli

tà delle controparti che avrebbe ricevuto la famiglia Agnelli.
Sprecata quell'opportunità, diventa molto difficile riproporla. Anche se l'approssimarsi di una nuova crisi dell'auto consiglierebbe a tutti di cercare intese. In America la produzione di auto è già crollata del 22,5% nel primo trimestre di

quest'anno: la Ford ha perso il 26%, la General Motors il 25,8% e la Chrysler il 30%, mentre hanno recuperato quote le case giapponesi che producono negli «States». In Europa appaiono già primi segnali preoccupanti, soprattutto per modelli Fiat come la «Tipo» e la «Dedra», per i quali è stata praticata una politica di prezzi poco lungimirante.

Bassanini:
«La Dc vuol
svuotare
l'antitrust»



Nella vicenda antitrust la Dc ha tentato di svuotare la legge della sua efficacia antimonopolistica attribuendo al governo un illimitato e discrezionale potere di autorizzare concentrazioni vietate dal legge. Lo ha detto il presidente del gruppo della Sinistra indipendente della Camera, Franco Bassanini, criticando le dichiarazioni rese dai democristiani Scotti e Viscardi, secondo cui la legge antitrust sarebbe stata migliorata dalla Dc. Bassanini afferma poi che sono della Sinistra indipendente le proposte poi accolte dal ministro Battaglia. «Sono per fortuna disponibili già da oggi», ha concluso Bassanini - «i resoconti del dibattito in commissione. Giornalisti ed opinione pubblica sono dunque in grado di risalire alle fonti e smascherare il mediocre tentativo del gruppo Dc della Camera di appropriarsi di menti altrui».

I camionisti
minacciano
blocchi
alla frontiera
con l'Austria

Ancora «denunce» sulla situazione dell'autotrasporto italiano ai confini con l'Austria, dopo l'introduzione della nuova tassa di ingresso. In una nota il vicesegretario generale della Fita, Enrico Re Dionigi, afferma che «la messa fuori mercato delle imprese italiane è l'effetto certo che avverrà nelle prossime settimane» ed invita il governo a provvedere immediatamente nei prossimi giorni per ristabilire le condizioni di parità per le imprese italiane. Se la scelta governativa andasse in tutt'altra direzione - aggiunge - la conseguenza immediata potrebbe essere un nuovo blocco delle frontiere con l'Austria. Re Dionigi elenca la lunga serie di vantaggi che gli autotrasportatori austriaci vantano già oggi rispetto a quelli italiani. L'introduzione del nuovo balzello - conclude - grava per un carico di 24 tonnellate con un costo di 130 mila lire circa per ogni ingresso e uscita a carico.

Ricambio
nella Cgil:
si farà
dopo Pasqua?

Dopo Pasqua il rinnovamento del gruppo dirigente della Cgil dovrebbe essere ufficialmente definito. Almeno così hanno sostenuto ieri tutte le agenzie di stampa. Domani, infatti, si conclude il lavoro della commissione del «saggio» che ha raccolto le proposte dei 148 membri del direttivo confederale. A loro, la commissione ha chiesto di esprimere preferenze per i nuovi ingressi nella segreteria. Ora - stando alle agenzie - i tempi del rinnovamento dovrebbero essere questi: «saggi», coordinati da Aldo Giunti dovrebbero presentare una relazione già domani. Poi la segreteria convocherà il direttivo a cui spetterà la decisione finale.

Lunedì
parte
l'Op per
Mira Lanza

Partirà lunedì 9 aprile, per concludersi il prossimo 4 maggio, l'offerta pubblica di acquisto del gruppo Benckiser sulle 968.325 azioni della Mira Lanza (il 23,5% del capitale) ancora in circolazione. La Benckiser srl, una società del gruppo incaricata di condurre l'Op, si è riservata la facoltà di proroga del termine ultimo per non più di 10 giorni di borsa aperta. Il prezzo di offerta è stato fissato in 72 mila lire per azione, per un controvalore complessivo dell'operazione di 70 miliardi circa. Il prezzo è stato fissato facendo riferimento al valore patrimoniale netto contabile consolidato per azione al 31-12-88, pari a 14.373 lire, allo stesso parametro al 30-6-89, con un valore di 12.832 lire, alla media dei prezzi di compenso alla Borsa di Milano nel semestre settembre '89-febbraio '90, pari a 59.790 lire e, infine, al valore economico dell'azione Mira Lanza, determinato in 72.208 lire in sede di fusione di quest'ultima con la Benckiser Italia.

Morto Grassetti
legale
di Gemina
e Montedison

È morto oggi a Milano, dove era nato 81 anni fa, il professor Cesare Grassetti, professore emerito di diritto civile della Università Statale. Il professor Grassetti è spirato ieri nella sua casa di via Valgrana, dopo una breve malattia. Specializzato nel civile, Grassetti aveva esplorato vari rami del diritto, dal commerciale a quello del lavoro, da quello internazionale pubblico e privato al diritto di famiglia e successorio, formando diverse generazioni di allievi divenuti a loro volta famosi.

Programma
delle Fs
per le
vacanze

Per fronteggiare il prevedibile incremento di traffico in concomitanza con il periodo pasquale, l'ente Ferrovie dello Stato ha disposto un programma di potenziamento. Nel periodo compreso fra l'11 ed il 23 aprile, l'ente Fs ha predisposto 57 treni (di supporto a quelli ordinari) in servizio sulla rete nazionale per le relazioni a lungo percorso da Torino, Milano e Roma per la Calabria, la Puglia e la Sicilia. Nello stesso periodo circoleranno anche 18 treni su relazioni a medio percorso (Torino-Venezia, Milano-Venezia, Rimini-Milano, Milano-Riviera Ligure). Per quanto riguarda i collegamenti internazionali il programma delle Fs prevede nel periodo compreso fra il 30 marzo ed il 28 aprile 68 treni in entrata dai transiti di Domodossola, Chiasso, Luino e Brenno (10 dei quali dedicati al trasporto dei lavoratori) e 27 convogli in uscita.

FRANCO BRIZZO