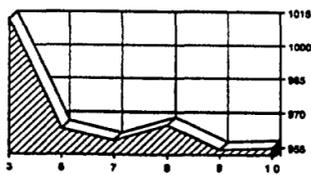
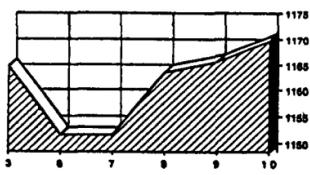


**Borsa**  
I Mib della settimana



**Dollaro**  
Sulla lira nella settimana



**ECONOMIA & LAVORO**

**Le case europee si preparano a convivere con un non temporaneo calo delle vendite. Meno macchine ma potenti e accessoriate. Il significato dell'intesa tra Fiat e Toyota**

**L'eccezione francese, dove anche nel 1990 proseguirà l'espansione del mercato. L'ambizione del gruppo Peugeot-Citroën: «Essere primi in Europa entro tre anni»**

**Auto, sopravvivere con la crisi**

**«Finto» nuovo Multato Lee Jacocca boss Chrysler**

ST. LOUIS (Usa). Si incrina uno dei miti del sogno americano, quello di Lee Jacocca, re delle automobili e simbolo indiscusso dei self made men, colto, per così dire, con le mani nel sacco. La sua Chrysler, infatti, è stata multata di 7,6 milioni di dollari per aver venduto come nuove delle auto usate. In verità le auto venivano alleggerite guidate dai dipendenti. Usate per qualche tempo, ma con il contaghiometri rigorosamente e illegalmente staccato, venivano reimmesse sul mercato.

Una brutta figura, insomma, e non proprio da industriale internazionale dell'auto, ma piuttosto da rivenditore di vecchie macchine usate.

E non è la prima volta. La multa inflitta dal giudice John Nangle si somma ai 16,3 milioni già pagati dalla casa automobilistica in una precedente causa civile.

Una prima denuncia, infatti, era stata presentata nel 1987 e il presidente Jacocca, evidentemente imbarazzato, aveva assicurato che la pratica poco ortodossa di staccare i contaghiometri era cessata.

Nessuna truffa, si è sempre giustificato Jacocca, le auto venivano usate per un programma straordinario per il controllo della qualità, che era poi degenerato in una serie di abusi.

Giustificazioni che però non hanno convinto le potenti associazioni dei consumatori che hanno costretto i giudici federali a condannare la grande casa automobilistica. La vicenda riguarderebbe ben 60 mila automobili che i dipendenti Chrysler avrebbero utilizzato in periodo che andavano da un giorno a cinque settimane.

Cieli tempestosi nell'orizzonte dell'industria automobilistica mondiale. Alle difficoltà di mercato già denunciate a partire dal giugno scorso - con un secco calo dei profitti e delle vendite sia in America che in Europa - si aggiunge ora la prospettiva di un rincaro dei carburanti. I produttori si attrezzano a reggere le conseguenze di una non transitoria diminuzione delle vendite.

**DARIO VENEZONI**

MILANO. Le previsioni per il 1990 si fanno di giorno in giorno più incerte. A giugno, quasi si fossero passati la voce, i consumatori di tutta Europa hanno diradato gli ordini di acquisto. Qualcuno ha persino impuntato i Mondiali di calcio, quasi vi fosse un nesso tra le partite e la decisione di acquistare un'auto nuova. A luglio, secondo dati ancora parziali e ufficiosi, il fenomeno si è riproposto tal quale. E qui i Mondiali hanno l'alibi ereditato. Agosto, si sa, non è un buon mese per gli autosaloni. Tanto più quest'anno, in cui bisogna fare i conti con il rincaro dei carburanti a causa della crisi petrolifera.

A interrogare le case automobilistiche in cerca di previsioni per fine anno si raccolgono solo indicazioni al limite della genericità. Il primo settembre si è chiuso nei maggiori mercati europei conservando ancora un certo margine di vantaggio rispetto ai record del 1989: +1,8% in Italia, +2,7 in Germania, +5,5 in Francia.

Ma in Gran Bretagna e Spagna le cose sono andate ben diversamente, con un calo nei primi sei mesi rispettivamente del 10,9 e del 10%.

«Siamo arrivati al tetto», dicono ora a Torino. Con una media di una vettura ogni 2,5 abitanti (bambini compresi) il parco auto circolante in Italia è prossimo alla saturazione. Gli ingorghi delle nostre città, del resto, lo testimoniano visivamente.

La Germania c'è un'auto ogni 2,1 abitanti, negli Stati Uniti una ogni 1,7. La media europea è di una ogni 2,7 abitanti. Il fenomeno non è solo italiano, dunque, ma di portata mondiale. Il mondo occidentale avrà nei prossimi anni non un mercato automobilistico solo di sostituzione, fatto, cioè, essenzialmente di auto nuove che rimpiazzano quelle vecchie. Nel frattempo i piazzali dei costruttori si stanno via via riempiendo di auto finite e non

ancora vendute. A Torino come è noto si prende in considerazione l'ipotesi della cassa integrazione. A Chicago, più semplicemente, si considerano queste come «scorte» utili ad affrontare i prevedibili scioperi che scatteranno dopo il 14 settembre prossimo, quando scadrà il contratto dei lavoratori dell'auto Usa.

Su entrambe le sponde dell'Atlantico, insomma, ci si attende ad affrontare una crisi di non breve durata. Se la General Motors piange perché i kawaiiani non compreranno più come l'anno passato 10.000 auto superlusso, le case europee soffrono perché le loro vetture non le comprano più i connazionali. Cambiano le motivazioni, non la sostanza. L'intesa tra Fiat e Toyota nel campo dei condizionatori auto annunciata l'altro giorno è significativa in questo contesto. Così come i produttori di computers si attrezzano per realizzare nei servizi e nei program-

mi gli utili che non fanno più con la vendita dei macchinari, le case automobilistiche vedono nella componentistica, e in particolare modo in quella destinata alle vetture di gamma alta, la possibile fonte di profitti che compenserà il calo degli utili della produzione automobilistica vera e propria.

Non si tratta di fantasia. La Nippondenso, la società della Toyota specializzata nella climatizzazione con la quale si è

alleata la Fiat, nell'89 ha fatturato ben 10.400 miliardi, guadagnandone quasi 400. E l'Europa, in questo campo, è solo all'inizio. In un mercato di sostituzione infatti si cambierà la macchina vecchia con una più grande e accessoriata. Per i componenti più sofisticati è la vigilia di un boom. Peccato che ci abbiano già pensato i giapponesi, e che le loro produzioni siano di gran lunga più competitive delle nostre.



**La folle sfida di monsieur Calvet**

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE  
**GIANNI MARSILLI**

PARIGI. A chi parla di sintomi recessivi in quest'inizio degli anni '90 i costruttori francesi rispondono esibendo fieramente le ultime, incontestabili cifre dell'anno trascorso: 229.400 immatricolazioni, vale a dire il 4 per cento in più rispetto al luglio '89. Poi ammettono però che alla lettura dei dati vanno incorporati due giorni lavorativi in più nel '90, e che quindi si può legittimamente parlare di una leggera contrazione del mercato. Questa concessione non esime tuttavia gli industriali d'Oltralpe da un sostanziale ottimismo: il '90, nel complesso, non si discosterà dall'andamento trionfale dell'89, l'anno delle vacche più paciate. Le vele di Renault si gonfiano grazie all'ultima nata, la piccola Clio, che nel primo mese di commercializzazione occupava già il 7 per cento del suo segmento. Complessivamente la casa francese detiene il 28 per cento del mercato. Peugeot è riuscita finalmente ad imporre l'ammira-

glia «605», che proprio al momento del debutto era stata trattenuta in fabbrica dall'ondata di scioperi del settembre e ottobre scorsi: con l'11,8 per cento la «605» è reputata buona concorrente delle dilaganti tedesche, Bmw, Mercedes e Audi. Peugeot è attestata sul 21,3 del mercato totale. In nostro invece i conti di Citroën, nonostante il lancio di quel gioiello che è la nuova XM. Il fatto è che gli altri modelli sono quanto di più desueto si possa trovare in circolazione: la piccola Ax registra un calo di vendite del 14,3 per cento, e anche la serie delle Bx ha conosciuto nei primi mesi di quest'anno un rovescio del 13,8 per cento. Citroën si attesta così sull'11,9 per cento della torta automobilistica francese. Ricordiamo, per la precisione, che Peugeot e Citroën coabitano sotto il tetto comune del gruppo Psa, diretto con polso di ferro da Jacques Calvet. La sua previsione per il 1990 è che in Francia, a fine anno, si sarà venduto un +1%, contro

un aumento dello 0,5 su scala europea. Eppure c'è un tarlo, anzi due, che rodono la tranquillità dei costruttori transalpini. Il primo viene ammesso dallo stesso Calvet: le vendite del gruppo resteranno al di sotto dalle percentuali previste dalla sua tabella di marcia. Nei primi sei mesi del '90 Peugeot, sul mercato europeo, non supera l'8 per cento e Citroën resta sul 5. Per il gruppo Psa il totale del 13 per cento non è soddisfacente, visto che l'obiettivo era il 14 per cento. È un punto in percentuale essenziale per centrare l'ambizioso bersaglio di Calvet: diventare, nel '93, il primo gruppo automobilistico europeo superando Volkswagen e Fiat. Perché tanta ambizione? Bisogna sapere che Psa non si è sbarazzata della duplicità delle marche: almeno quattro modelli per Peugeot e altrettanti per Citroën in un'immensa gamma di versioni, ricerca e commercializzazione ancora indipendenti per le due case. Si tratta di una strategia costosa, che ha bisogno di essere confortata sul piano degli utili. Se le distanze verso i più im-

mediati concorrenti non si riducono, la strategia andrà rivista. Prospettiva sempre più probabile, visto che le previsioni di contrazione del mercato hanno già scatenato una guerra di prezzi ribassati che il gruppo Psa non è in grado di reggere. «Non posso ridurre i miei margini», dice Calvet, «poiché ho bisogno di più soldi degli altri». Guadagnare senza sconti al pubblico, contrariamente alla concorrenza, sarà impresa di ardua realizzazione. Calvet comunque non intende rivedere i suoi principi di gestione fino al '93. A quella data vedrà se accelerare la corsa per il primato europeo, se dilazionarne i termini oppure rinunciare e ridimensionare gli obiettivi. L'altro cruccio dell'industria automobilistica francese è la penetrazione lenta ma inesorabile di macchine straniere. La percentuale è stata del 36 per cento nei primi mesi dell'89, del 37 alla fine dell'anno, del 38 a fine giugno '90, del 42,1 nel mese di luglio. E l'altra faccia della medaglia di un mercato ancora in buona salute: se nel resto d'Europa le vendite stagnano, in Francia

c'è ancora appetito. Ottima ragione, per gli stranieri, di incrementare gli sforzi. Ma Peugeot e Renault non intendono ritoccare i prezzi in casa propria; non altrettanto determinata appare Citroën, la quale cerca con una politica dei prezzi aggressiva di compensare la sua debolezza sul segmento medio del mercato. Il moderato ottimismo degli industriali dell'auto francese andrà tuttavia presto sottoposto a severe verifiche. L'inchiesta che annualmente compie il ministero dell'Industria, i cui risultati sono stati resi noti a fine luglio, non lascia spazio a dubbi: l'ultimo trimestre dell'89 ha segnato un'inversione di tendenza per i risultati di gestione e per la situazione di tesoreria delle imprese industriali francesi. Il grafico che dall'83-84 saliva regolarmente ha arrestato la sua corsa. Il bilancio degli anni d'oro è piuttosto ricco, in termini di profitti, e registra perfino un inizio di creazione di posti di lavoro. Ma ha già toccato il suo apice. D'ora in poi, dicono gli esperti ministeriali, si corre in discesa. Tra l'84 e l'89 la distribuzione del valore aggiunto aveva favorito le imprese a danno dei dipendenti. Da qualche mese si sta percorrendo il cammino inverso. È abbastanza sintomatico quanto accaduto a Peugeot: dopo i durissimi scioperi dell'autunno scorso in febbraio si raggiunse finalmente un accordo sull'ammontare minimo del salario di un operaio in produzione, che dal 1 luglio corrisponde a circa 1 milione 200 mila lire. Rispetto al luglio '89 significa una progressione che sfiora il 10 per cento. La risposta della Borsa è stata immediata: il listino ha perso il 4 per cento. Aumento del costo del lavoro, conservazione degli alti livelli di investimento, peso crescente dei costi finanziari, concorrenza dall'estero (per non parlare di quell'incubo che per Jacques Calvet, come egli stesso ammette, costituiscono i giapponesi): l'industria dell'auto francese non è del tutto al riparo da scosse economiche e sociali. La sua attuale buona corsa non inganna nessuno. Per conservarla Peugeot, Citroën e Renault non possono assopirsi un minuto sugli allori degli anni '80.

**Fisco: scattano nuove norme di controllo**



Sono entrate in vigore ieri, con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, le norme di «monitoraggio fiscale». Riguardano le operazioni compiute da soggetti non residenti in Italia, stabilite da una disposizione del ministro Rino Formica (nella foto), in base alle modifiche apportate in sede di conversione del decreto-legge 167/90. Tra le variazioni apportate, con la legge di conversione, figurano, oltre agli stessi obblighi per gli operatori non residenti, anche norme sul controllo ed il trattamento fiscale. Ad esempio, è stato stabilito che, nel caso di esonero dalla dichiarazione dei redditi, i dati relativi alle operazioni con l'estero, soggette ad obblighi fiscali, dovranno essere indicati in un apposito modulo approvato dalle Finanze; ed ancora, un comma aggiuntivo impone all'Amministrazione finanziaria di procedere a verifiche annuali sulle persone fisiche ed enti non commerciali.

**Paesi Cee «padroni» nel commercio internazionale**

I paesi Cee, gli Stati Uniti ed il Giappone fanno ancora da padroni nel commercio internazionale, anche se stanno accusando sempre più notevoli segni di cedimento. Il lento lavoro di «erosione» parte dai paesi asiatici di nuova industrializzazione (Nics). Secondo i dati dell'Osec (l'Ice svizzero) nel 1989, il valore delle esportazioni mondiali si è attestato su oltre 3 mila miliardi di dollari (circa 4 milioni di miliardi di lire), un terzo dei quali è stato appannaggio di Usa (364 miliardi di dollari), Germania Federale (343 miliardi di dollari) e Giappone (275 miliardi). Seguono a distanza la Francia (179), la Gran Bretagna (152), l'Italia (138), i Paesi Bassi (107), il Belgio-Lussemburgo (101). La novità principale è l'ingresso nei quartieri alti della classifica, delle locomotive asiatiche Hong Kong (173 miliardi di dollari), Taiwan (66) e Corea del sud (62) che hanno superato paesi di antica tradizione di export come la Svizzera.

**Ferrovie: manifestazione di autonomi entro il 18 agosto**

Una manifestazione di ferrovieri davanti alla sede dell'ente Ferrovie, a Roma, prima del 18 agosto è stata annunciata dal sindacato autonomo dei ferrovieri, Fisast-Cisal. «Prendiamo le distanze», informano i sindacati, «perché le pressioni dell'ente non sono affatto sufficienti per eliminare le giuste perplessità dei ferrovieri che potrebbero vedersi pregiudicare le loro aspettative economiche». Il segretario della Fisast, Giuseppe Cipolletti ha inviato al commissario straordinario dell'ente un telegramma per chiedere «un'urgente pubblicazione e diffusione di una circolare che riporti, molto dettagliatamente, l'intera clausola sul prepensionamento che finora è stata tanlogelosamente racchiusa nel celato contratto '90-92. Soltanto se la pubblicazione verrà diffusa - prosegue la nota - i ferrovieri potranno decidere serenamente se presentarsi, o meno, la domanda di prepensionamento».

**Critico il giudizio di Cazzola su Carli**

Il segretario della Cgil, Giuliano Cazzola, ha giudicato sostanzialmente positive le affermazioni del presidente della Confindustria, Sergio Pininfarina a proposito delle conseguenze sull'economia italiana della crisi nel Golfo. Più critico appare, invece, il giudizio sulla politica di contenimento dei delitti pubblici prospettata dal ministro del Tesoro, Guido Carli. «Pininfarina», afferma Cazzola, «ha, tutto sommato, un discorso equilibrato mettendo l'accento su aspetti strutturali dell'economia che non si sono voluti risolvere e che l'attuale crisi tende ad aggravare, rialimentando tensioni inflazionistiche. La vera crisi del Golfo italiana - aggiunge il sindacalista - sta nei conti pubblici, in quella massa informe di gelatina che sarà la legge finanziaria 1991, di cui questo Governo pasticcione e spendaccione non riuscirà mai a venire a capo, quindi smettiamola di presentare Carli come un possibile salvatore della patria quando in questi mesi ha retto, in silenzio, il sacco al ministro Cirino Pomicino».

**Interessi dilazionati per i datori di lavoro**

È stato fissato al 25,25% l'interesse per il pagamento differito e dilazionato dei contributi dovuti dai datori di lavoro agli enti previdenziali ed assistenziali. Il decreto del 1° agosto è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale di ieri ed entra, quindi, ufficialmente in vigore. La misura si riferisce ai pagamenti rateali dei debiti che derivano da forme di assistenza e previdenza e reca la firma del ministro del Tesoro e di quello del Lavoro.

FRANCO BRIZZO

Bernini annuncia un vertice italo-tedesco prima di Ferragosto

**Tir al Brennero, una pace fragile e la guerra commerciale continua**

L'autunno si preannuncia caldo per i Tir italiani ai valichi con l'Austria, anche se, per ora, la crisi sembra sventata. Dopo la decisione del ministro dei Trasporti, Carlo Bernini, di chiudere le frontiere, le autorità austriache stanno per sbloccare i passaggi. Prima di Ferragosto, un vertice italo-tedesco cercherà una soluzione nella ragnatela di provvedimenti sul traffico commerciale con l'Austria.

**LETIZIA POZZO**

ROMA. La crisi dei Tir ai valichi austriaci sembra, per l'ennesima volta, sgonfiata. Ma la tensione del traffico commerciale continua ad essere tesa. Prima di Ferragosto, perciò, un vertice italo-tedesco dovrà coordinare e armonizzare una serie di provvedimenti da adottare nei rapporti con l'Austria. Lo ha annunciato il ministro dei Trasporti indicando «la disponibilità, da parte dell'Austria a fornire i permessi di transito commerciale per il valico del Brennero», ma anche «una situazione difficile per le conseguenze discriminatorie ai danni degli autotrasportatori non au-

no consegnarsi soltanto il 14 agosto, una data troppo lontana per molte merci che hanno urgenza di essere consegnate».

Per questo motivo, nei giorni scorsi le associazioni degli autotrasportatori italiani, Fai, Fiap, Fita e Sna-Casa hanno denunciato «la protesta del governo austriaco nel voler consegnare le autorizzazioni in un'aula di ferragosto, dimostrando ulteriormente un disordine e provocatorio modo di intendere i rapporti bilaterali tra i paesi». A fronte di una precisa richiesta delle associazioni, il ministro dei Trasporti Carlo Bernini, si è dimostrato pronto a passare ai fatti minacciando «tutte le misure possibili, comprese quelle già adottate dalle autorità tedesche, fino all'eventualità di una chiusura al traffico commerciale (esclusi i trasporti pendibili) di tutte le frontiere con l'Austria».

La risposta delle autorità austriache non si è fatta attendere, così al più presto verrà sbloccata la situazione e, a settembre, al massimo, a ottobre, dovrebbe essere aperto anche

il tratto autostradale di Kufstein (oggi vetato al traffico commerciale). L'apparenza, però, inganna e la polemica con l'Austria ha radici ben più profonde. «Le autorità austriache ci accusano di distruggere l'ambiente con passaggi troppo numerosi di Tir - ribadisce Re Dionigi - quando hanno aumentato di un terzo il loro parco di autoveicoli. La situazione si farà ancora più tesa in ottobre: potremmo arrivare a un nuovo blocco delle frontiere - minaccia il rappresentante della Fita - se non otterremo un ulteriore contingente di permessi».

Il nodo del problema risale alle modalità dell'accordo internazionale che viene ogni anno siglato a febbraio, diventa operativo a maggio e dimostra la sua inaffidabilità già in agosto. Un altro punto increscioso, per le associazioni di categoria, è il rimando alla possibilità di utilizzare navette ferroviarie per il passaggio dei Tir. «Ma quali, se solo il 5% dei vagoni-merce, un numero assolutamente insufficiente, è destinato ai veicoli italiani?».

Aumento del 20% in sette mesi, Roma più cara di Parigi e Londra

**Acqua, Italia terza nel mondo Ma solo per il costo della bolletta**

Rincarì. Da qualche tempo i cittadini italiani non sentono parlare d'altro. Prima la benzina, poi la notizia che un altro prezioso liquido, l'acqua, è aumentato nei primi mesi dell'anno del 20%. Un incremento pari a quattro volte quello fatto registrare dall'inflazione. Stiamo raggiungendo i valori massimi detenuti dall'Australia. Roma, la città con l'acqua più cara, addirittura più di Sidney.

**PAOLO DE LUCA**

ROMA. Un rincaro al giorno. Non è ancora il motto ufficiale della politica economica nostrana, ma ci manca davvero poco. Venerdì l'annuncio che la benzina costerà di più a partire da Ferragosto (è la settima volta in meno di tre settimane), ieri la notizia che i consumatori hanno dovuto sopportare - nel giro dei primi 7 mesi '90 - un aumento del prezzo dell'acqua vicino al 20% (19,82 per l'esattezza).

Secondo i dati elaborati e diffusi dalla società britannica National utility services (Nus), infatti, il costo del prezzo quanto raro liquido ha

subito un rialzo pari a quattro volte quello fatto segnare dall'inflazione. Le cause? L'inquinamento, la siccità, i disastri ecologici, la mancata realizzazione di bacini idrici e di acquedotti. E poi, le frequenti guerre «dal sapore medioevale» che numerosi comuni della penisola continuano a combattere per la proprietà delle falde sotterranee.

Un campanello d'allarme che oltretutto fa seguito al già consistente lievitare delle tariffe nazionali registrato nel corso dell'89, che fa da contraltare a realtà drammatiche come quelle di Napoli, Palermo, Ge-

novà... «Le famiglie italiane - recita una nota rilanciata ieri - vedono ormai andarsene dal rubinetto quasi 1.287 lire per ogni metro cubo d'acqua consumata. Una cifra di non molto inferiore a quella pagata dagli australiani, che con 1.724 lire detengono il primato di costosità». Ci avviciniamo, invece, sempre più pericolosamente ai livelli tedesco occidentali, che rappresentano il secondo gradino del podio con 1.514 lire. Particolarmente popolari, al contrario, risultano le tariffe idriche olandesi (976 lire), svedesi (902), inglesi (893), sud-irlandesi (621), statunitensi (462), canadesi (390) e norvegesi (379 lire).

Il preoccupante andamento che sta interessando il paese risulta evidenziato maggiormente da una comparazione fra le principali città occidentali: Roma, con le sue 2.618 lire per metro cubo («stiamo parlando della tariffa massima per quantitativi domestici», precisano dall'acquedotto capitolino), viaggia

infatti a passo di primato, seguita da Sydney (1.851), Amsterdam (1.369) ed Helsinki (1.063). Più vicine alle medie continentali, nel contempo, metropoli come Torino (835), che gravita nella stessa fascia di Parigi (788), Londra (743), Dublino (636) e Toronto (612). Fra le acque più economiche, invece, quella di Milano: sempre stando ai dati della società anglosassone, gli utenti del capoluogo lombardo sopportano un prezzo medio di poco superiore alle 400 lire, appena staccati dagli abitanti di Oslo, che ne pagano circa 379.

I livelli italiani vengono giustificati dai tecnici Nus con una variazione del sistema tariffario che permetterebbe attualmente alle aziende municipalizzate di recuperare il 100% dei costi, rispetto al 70% di qualche tempo fa.



Carlo Bernini