

Borsa
-0,54%
Mib 1.097
(+9,7% dal
2-1-1991)



Lira
Poco mossa
sul
fronte
dello Sme



Dollaro
In flessione
(1.336,7 lire)
Stabile
il marco



ECONOMIA & LAVORO

La casa torinese ribadisce le richieste concordate con i costruttori europei contro l'invasione delle vetture giapponesi. Per sette anni import limitato all'8%

Il pericolo maggiore è rappresentato dai modelli nipponici montati in Europa. È un punto critico sul quale non c'è unione. La Gran Bretagna favorisce i «transplants»

La Fiat lancia l'«allarme giallo»

Contro la temuta invasione di auto giapponesi in Europa, la Fiat ribadisce le richieste concordate con gli altri costruttori europei: 7 anni di regime transitorio durante i quali le auto nipponiche non devono superare l'8% del mercato italiano. «Si devono contare - aggiunge il direttore generale Garuzzo - anche le auto costruite dai giapponesi in Europa, altrimenti non vale nemmeno la pena di fare un accordo».

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO Alla Fiat non nascondono di aver esitato prima di convocare questa conferenza stampa. C'era il pericolo di passare per protezionisti. Poi ai suoi detti che la posta in gioco è troppo importante per non mettere bene le carte in tavola. Così ieri mattina Giorgio Garuzzo, il direttore generale di corso Marconi che segue tutte le attività motoristiche, ha intrattenuto i cronisti sul contenimento del pericolo giallo, cioè sulle trattative ormai prossime alla conclusione tra la Cee ed il Giappone sull'import di auto nipponiche. Non ha presentato novità clamorose. Ha piuttosto ribadito le posizioni considerate irrinunciabili dall'Accea (l'associazione costruttori europei di auto). Ha insomma parlato a noia (i giornalisti) perché intendeva la suocera (i politici italiani ed europei che partecipano al negoziato).

Contrariamente all'opinione corrente, ha esordito Garuzzo, la maggior parte dei mercati europei sono protetti dall'import giapponese. Praticano il contingentamento quattro paesi (Italia (2% del mercato), Francia e Spagna (3%), Portogallo (7%). Altri paesi hanno con il Giappone un gentlemen's agreement, un accordo di limitazione non scritto ma rispettato: Germania (15%) e Gran Bretagna (11%). Queste barriere non hanno impedito l'anno scorso ai giapponesi di esportare 1.100.000 vetture nella Cee, contro le sole 177.000 vetture europee esportate in Giappone. Nel paese della Comunità non protetti i giapponesi hanno raggiunto il 24% del mercato, negli altri paesi europei il 31%. Ciò che più impressiona è che la penetrazione in Europa dei giapponesi è in crescita costante da 20 anni, senza flessioni. Operando come una squadra compatta con una strategia unica, le nove case giapponesi riescono cioè a scaricare completamente sui concorrenti le periodiche oscillazioni negative di mercati maturi come quello europeo. È chiaro che

reciprocità globale, con apertura di tutti i mercati giapponesi, non solo dell'auto. «Certamente la Fiat corre rischi - ha ammesso l'ing. Garuzzo - ma non superiori a quelli dei concorrenti». E rischiano, secondo lui, non solo le industrie che hanno una gamma completa di modelli, ma anche quelle specializzate in modelli di fascia alta (come Mercedes, Volvo, Bmw) e gli stessi giapponesi, che non dovrebbero poter sopportare a lungo il mantenimento di reti di vendita critiche (leggi: in perdita) rispetto ai volumi di vendita che fanno in Europa. Il periodo transitorio, ha conclu-

so il dirigente, è indispensabile per fare molte cose. Al paese per affrontare il problema del costo del lavoro, degli oneri sociali, dell'inflazione. All'azienda per realizzare i 46.000 miliardi di investimenti (di cui 27.000 per l'auto) previsti nel periodo '91-'95 per interventi strutturali, la fabbrica integrata, un accorciamento del «time to market» (ridurre da 9 a 4-5 anni l'intervallo di rinnovo dei modelli). Ed i nuovi stabilimenti meridionali di Melfi ed Avellino, saranno aggiuntivi o sostitutivi degli attuali stabilimenti? Questa, lascia intendere Garuzzo, è la posta della scommessa.

Il punto più critico di un'eventuale intesa riguarda i «transplants», cioè le fabbriche di montaggio giapponesi in Europa (Nissan in Gran Bretagna e Spagna, Toyota e Honda in Gran Bretagna, Mitsubishi in Olanda e altre) che a fine secolo raggiungeranno una produzione stimata tra i 200.000 e i 820.000 vetture l'anno. È un punto critico perché vede gli europei disuniti. La Gran Bretagna favorisce l'insediamento dei «transplants» per rimpiazzare la propria industria automobilistica distrutta. Sono fabbriche che godono di numerosi vantaggi, a cominciare da quello di utilizzare una manodopera giovane. Un obbligo di montare in queste fabbriche componenti europei sarebbe difficilmente controllabile, senza contare che il progetto e la parte a più alto contenuto tecnologico dell'auto verrebbe comunque fatta in Giappone.

Ecco allora le richieste dell'Accea, che la Fiat e tutti gli altri costruttori europei (escluso Jacques Calvet, il presidente della Peugeot-Citroen, che propugna un blocco ancora più radicale) sposano in pieno: 1) un periodo transitorio di 7 anni (1993-1999) durante i quali la penetrazione giapponese dovrebbe salire dall'attuale 10% al massimo al 15% (il che permetterebbe loro di aggiudicarsi il 52,5% della prevista crescita del mercato); 2) una penetrazione massima dell'8% sui mercati protetti di Italia e Francia (il che darebbe già ai giapponesi il 100% della crescita prevista di questi mercati); 3) l'inserimento in queste quote della produzione dei «transplants» (in caso contrario - ha dichiarato Garuzzo - ha ragione Calvet non vale la pena di fare un accordo); 4)

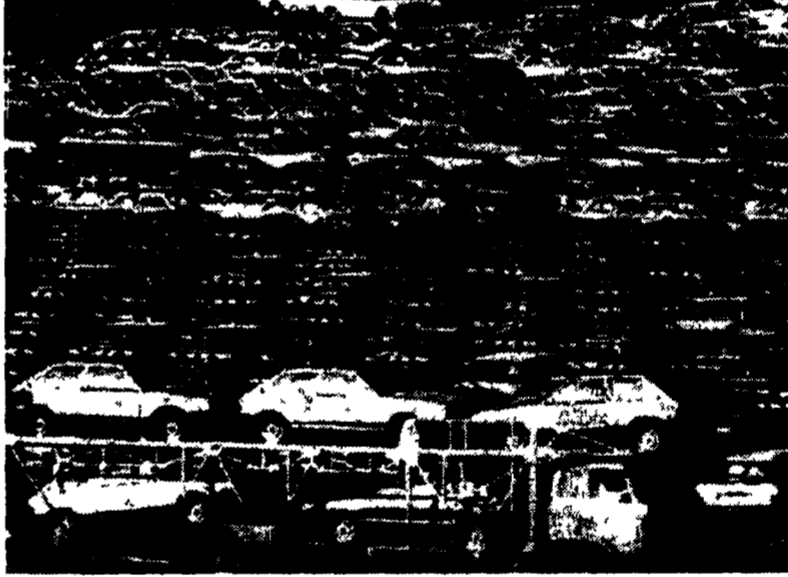
I giapponesi in Europa

	Italia	Francia	Germania	U.K.	Spagna	Altri Cee	Totale Cee	Altri Europa	Totale
Daihatsu	0,12	-	0,41	0,20	0,01	0,88	0,28	0,62	0,31
Honda	0,22	0,60	1,80	1,58	0,11	1,74	1,09	2,49	1,20
Isuzu	0,01	-	0,24	0,17	-	0,06	0,10	0,15	0,10
Mazda	0,09	0,80	3,31	1,21	0,08	4,16	1,70	6,39	2,08
Mitsubishi	0,38	0,19	2,43	0,85	0,04	1,34	1,06	3,94	1,29
Nissan	0,27	1,02	3,02	5,32	0,83	5,55	2,61	5,30	2,83
Subaru	0,08	-	0,45	0,23	0,03	0,74	0,26	1,89	0,39
Suzuki	0,55	-	1,07	0,27	0,21	1,93	0,67	1,32	0,72
Toyota	0,23	0,69	3,12	2,12	0,20	6,80	2,14	8,55	2,65
TOTALE	1,96	3,29	15,84	11,74	1,51	23,89	9,90	30,65	11,58

Nel mercato Cee potranno entrare 2,5 milioni di auto. Accordo in vista

Due milioni e mezzo di auto. Questo a fine anni '90 dovrebbe essere il «tetto» che la Cee fisserà per le auto giapponesi. Due milioni e mezzo, tutto compreso: comprese cioè sia le vetture direttamente importate che quelle realizzate negli stabilimenti europei, i cosiddetti «transplants». L'accordo, secondo fonti di Bruxelles, sarebbe ormai cosa fatta. Unico «nodo» la reciprocità globale degli scambi.

BRUXELLES. Non supereranno un tetto definito di comune accordo - intorno ai 2,5 milioni di unità l'anno alla fine del secolo - le auto giapponesi vendute nella Cee, e in questo tetto saranno comprese quelle prodotte in fabbriche installate in Europa, i cosiddetti «transplants». Lo sostengono fonti qualificate comunitarie di Bruxelles, prospettando un'intesa, entro la settimana o al massimo entro luglio, tra la Cee e il Giappone sul regime di importazione nella comunità delle «auto gialle» dopo il 1993. L'indicazione «non contenuta in ambienti della Commissione europea» è emersa all'indomani di una missione in Giappone di alti funzionari dell'esecutivo comunitario. C'è chi afferma infatti che parlare di intesa vicina è prematuro soprattutto perché non è stato risolto il problema della reciprocità globale: negli scambi Cee-Giappone, che alcuni giudicano il vero nodo della questione di cui l'auto gialla non è che un aspetto. Secondo queste fonti, molto dipenderà dalla firma, prevista giovedì all'Aja, di una dichiarazione Cee-Giappone sul cui contenuto non c'è ancora accordo. La disputa ri-



Un deposito di auto Nissan a Yokosuka

guarda proprio il paragrafo sugli scambi e la formula di compromesso «equo accesso dei mercati sulla base di opportunità comparabili non piace» né a Tokyo che la giustizia è troppo vincolante, né a Parigi che la considera troppo blanda. Secondo le fonti qualificate una intesa sul tetto massimo delle importazioni di auto sarebbe già stata raggiunta tra Bruxelles e Tokyo, sulla base di una proposta della commissione. Non si tratta di una quota, ma di una cifra massima da raggiungere progressivamente prima della liberalizzazione totale. I giapponesi si sarebbero impegnati a non superarla sulla base di meccanismi di sorveglianza. Anche se la cifra non sarà né l'intesa, si prevede che alla fine del secolo le auto prodotte in «transplants» vendute ogni anno nella Cee saranno circa 1,2 milioni. La liberalizzazione è prevista per il 1998 o il 1999, con una quota di auto gialle vendute in Europa intorno al 17 per cento, contro oltre il 12 per cento oggi. La Commissione europea ha messo a punto la sua posizione il 30 aprile con l'opposizione dell'italiano Carlo Ripa-

di Meana, che difende posizioni sostanzialmente analoghe a quelle di Jacques Calvet, presidente della Peugeot. Calvet chiede un periodo transitorio più lungo, garanzie di reciprocità globale e la definizione di clausole di salvaguardia. La posizione della Commissione viene considerata dagli esperti non lontana nella sostanza dalle richieste formulate il 12 marzo dall'Accea, associazione dei maggiori costruttori della Cee, che chiede la liberalizzazione nel 2000, dopo una quota massima del 15 per cento.

Cala la produzione industriale. Nella prima metà dell'anno meno 2,7% rispetto al 1990

ROMA. La produzione industriale non dà alcun segnale di ripresa, e a maggio mette a segno rispetto al maggio dell'anno precedente una diminuzione del 3 per cento. Secondo i dati resi noti dall'Istat, la debolezza dei ritmi produttivi sembra quindi caratterizzare questi primi cinque mesi del '91, che registrano complessivamente un calo (sempre rispetto all'inizio del '90) del 2,7 per cento in discesa anche gli indici per destinazione economica, che rivelano da gennaio a maggio una diminuzione del 6,5 per cento nel comparto dei beni di investimento, del 2,8 per cento in quello dei beni intermedi e dello 0,2 in quello dei beni di consumo. Da notare che tra i beni di consumo c'è una crescita del 3 per cento dei beni non durevoli, mentre scendono rispettivamente del 2% e dell'1,4% quelli semidurevoli e durevoli.

I tedeschi, questi fannulloni

ROMA. Un «ministeriale» completo grigio o blu, cravatta, faccia addormentata. Appollaiato sul banco di un bar con un caffè davanti. Non è l'alba, ma sono già passate le 10,30. Orario, pieno, d'ufficio. È questa l'immagine stereotipata dell'impiegato di casa nostra. Dovunque al bar, al mare con la scusa di un'immaginaria malattia o, meglio, di un malanno premeditato. Dovunque, purché non davanti alla scrivania a sbrigare pratiche. Ma se un'ipotesica cinepresa valica le Alpi, la situazione migliora? Senza dare uno sguardo alle statistiche, verrebbe voglia di rispondere di sì. Agli italiani spetta, per fama acquisita, ma ormai immutata, il Nobel degli statici. Eppure i dati ci ribattono. Un istituto economico tedesco, precisamente di Colonia, ha osservato, nell'arco di 20 anni, le abitudini di operai e impiegati della Repubblica federale. È in tanto tempo le cose sono cambiate. È aumentato lo spazio di vita dedicato al divertimento a discapito di quello destinato al lavoro. A per metterlo

Ferruzzi Per Gardini intesa vicina

MILANO. L'accordo tra Ferruzzi e Raul Gardini è sempre più vicino. Lo annuncia una nota della famiglia Gardini diramata nel pomeriggio di ieri. Nelle ultime ore sarebbero proseguiti gli incontri di carattere tecnico tra i legali delle due parti per definire i dettagli dell'accordo, che potrebbe appunto essere raggiunto in breve termine. Raul Gardini, nell'annunciare l'accordo il 4 luglio l'avvio della trattativa, aveva posto proprio la data di ieri, 15 luglio, come termine per verificare i risultati raggiunti. Nulla è trapelato sulle caratteristiche dell'accordo tra le due famiglie, su cui nei giorni scorsi si erano intrecciate diverse ipotesi. Intanto anche il gruppo Ferruzzi conferma da parte sua il buon andamento della trattativa, sostenendo che «il negoziato procede positivamente ed è arrivato a un buon punto».

COMUNE DI BOVISIO MASCIAGO PROVINCIA DI MILANO

Appalto lavori di costruzione mensa scolastica annessa alla scuola elementare di via C. Cantù in Bovisio Masciago. Importo lavori a base d'asta L. 799.049.120. Gara espletata il 24 aprile 1991.
Ditte invitate: 1) Asfalti Prada srl, 2) Alcer srl, 3) Impr. Costr. Alfa srl, 4) Archedi srl, 5) Cts Costr. Industr. spa, 6) Comed Edilizia srl, 7) Cogevad srl, 8) Impr. Costr. Crapari Ing. G. B. & C. snc, 9) Piero Cardani srl, 10) Consorzio Lombardo fra cooperative di produzione e lavoro, 11) Comeri srl, 12) C. V. consorzio coop. Virgilio, 13) C.E.L. Coop. Edile Lombarda srl, 14) Impr. Costr. Carri Aldo, 15) C. S. Mario Di Cesaro, 16) Coester srl, 17) Covem srl, 18) C.I.C. spa, 19) Ceam Coop. srl, 20) Coester Due srl, 21) Ceriani spa, 22) Cedem spa, 23) Ciceri Costr. Edili spa, 24) Edilteco srl, 25) Farina-Guido & Figli, 26) F.G.A. di Catania, 27) Ghezzi Ugo spa, 28) Genovesi Luigi, 29) F.lli Germano & c. spa, 30) Mezzanica spa, 31) Impr. IMG srl, 32) I.C.T. Impr. Costr. Angelo Torretta, 33) Italprogetti srl, 34) Italcostruzioni srl, 35) Ivic Frasse srl, 36) I.G.F. di G. Monguzzi & c. sas, 37) Impr. Artigliana Strade, 38) Macchi Costruz. Edili sas, 39) Marco Costruzioni srl, 40) Monieri Armando, 41) F.lli Proverbio sas, 42) Palma Rocco, 43) Luigi Proverbio, 44) Pramarini Costruz. srl, 45) Costruz. Perrugini srl, 46) Impr. Fie & C. srl, 47) Romeo Pasquale, 48) Rediti srl, 49) Rampazzo Loris, 50) S.I. C.E.M. sas, 51) Stucchi & c. sas, 52) Sicafori srl, 53) Costr. Edili S.T.C. srl, 54) Saemi, 55) Coop. Edile Sermidese srl, 56) Schiavi spa, 57) Sicedese spa, 58) Tre Effe srl, 59) Impr. Vignanesi spa, 60) Valsecchi Costruz. srl, 61) Artigliana Costruz. 62) Zaneboni srl, 63) B.R.E.D. srl, 64) B.F.M. srl, 65) SO GE CO srl.
Ditte partecipanti: 1-4-12-16-19-20-40-45-47-57-64.
Ditta aggiudicataria: 1) Asfalti Prada srl di Bovisio Masciago.
Sistema di aggiudicazione: licitazione privata con il metodo di cui all'art. 1 - lettera a) - legge n. 147/73 e successive modificazioni.
IL SINDACO dott. Michele Colosimo



Per la Fininvest 190 miliardi di utili, debiti in forte aumento

L'assemblea degli azionisti della Fininvest Spa ha approvato il bilancio 1990 che presenta una forte diminuzione dell'utile della capogruppo (37,8 miliardi) dopo accantonamenti a fondo imposte per 29 miliardi, contro i 54,7 dell'89) e invece una notevole espansione dell'utile consolidato, passato dai 142,6 miliardi dell'89 ai 190,5 dello scorso esercizio. Per quanto riguarda la capogruppo l'assemblea - rende noto un comunicato - ha deliberato di destinare l'utile di esercizio a riserva legale per un importo di 1,9 miliardi mentre verrà riportato a nuovo per 35,7 miliardi. L'indebitamento finanziario netto alla fine dell'esercizio '90 ammontava a 2.417 miliardi contro 2.037 miliardi del 1989. Nel 1991 - conclude la nota - il gruppo Fininvest (nella foto il presidente Silvio Berlusconi) prevede un fatturato consolidato di circa 11.200 miliardi (7.561 miliardi nel 1990), oltre 34 mila collaboratori e un giro d'affari che supera i 20 mila miliardi.

Tonini (Fillea): «Sul subappalto non si svuotò la legge antimafia»

Contro il decreto del governo che recepisce le norme europee sugli appalti presentate dal ministro Frandini si pronuncia Roberto Tonini segretario generale della Fillea-Cgil. «È necessario impedire il tentativo di svuotare il contenuto della legge antimafia contenuta nella legge emanata dalla Magistratura palermitana in questi giorni. Non si può liberalizzare il subappalto in nome di una interpretazione pretesuosa della normativa europea. L'appaltatore deve svolgere direttamente i lavori della categoria prevalente nell'opera da costruire».

Mezzogiorno, Pomicino: 27 miliardi per la legge 64

In tema di subappalto, lo dimostrano gli episodi denunciati dalla Magistratura palermitana in questi giorni. Non si può liberalizzare il subappalto in nome di una interpretazione pretesuosa della normativa europea. L'appaltatore deve svolgere direttamente i lavori della categoria prevalente nell'opera da costruire».

Violi i brevetti La Kodak pagherà 1.300 miliardi alla Polaroid

È stata l'ultima puntata di una battaglia legale senza esclusione di colpi dopo 15 anni dal primo ricorso, la Polaroid si è vista recapitare oggi dalla Kodak un assegno di 925 milioni di dollari (circa 1.300 miliardi di lire) come risarcimento di una contraffazione di brevetti subita dal 1976. Secondo l'accordo raggiunto oggi dai due «giganti della fotografia», la Kodak ha accettato di pagare alla Polaroid danni per 873 milioni di dollari e interessi arretrati per 52 milioni. Per effetto dell'intesa, entrambe le parti hanno rinunciato a qualsiasi altra azione giudiziaria. La contesa era nata dopo un tentativo della Kodak di entrare nel remunerativo mercato della «foto istantanea» con i modelli «Eka» e «Ekt» con notevole tempismo, cioè una settimana dopo il lancio di questi «novità», la Polaroid aveva portato in tribunale i conseguenti accordi di aver violato dieci brevetti. La vicenda si è trascorsa per molti anni, fin quando si è giunti ad un'armonica pronuncia, nell'81, in cui Kodak è stata giudicata colpevole e condannata ad uscire dal settore.

Piccole imprese Cgil contro modifica legge licenziamenti

La segretaria confederale della Cgil Francesca Santoro ha criticato l'iniziativa delle organizzazioni imprenditoriali (artigianato, commercio, industria turismo) volta a modificare la legge 108 del '90 sui licenziamenti nelle piccole imprese. Secondo la sindacalista infatti la legge di iniziativa popolare presentata al parlamento dagli imprenditori con 200 mila firme, ha lo scopo di «vanificare» la normativa. «Questa crociata - ha detto la Santoro - è destinata al fallimento, non solo perché un conflitto con le ragioni di una conquista civile irreversibile ma anche perché non può che provocare un netto deterioramento delle relazioni sindacali proprio in un momento in cui le parti sociali sono impegnate nel negoziato con il governo».

Voglia d'Irlanda Alitalia riapre lo scalo a Dublino dopo 20 anni

Voglia d'Irlanda per Alitalia che dopo vent'anni ha riaperto il proprio scalo scalo a Dublino, sulla scia anche di un crescente turismo italiano verso l'isola verde. A inaugurare il collegamento della compagnia di bandiera nazionale verso la capitale irlandese è stato il presidente Michele Principe, che ha fornito alcuni dati «nelle prime quattro settimane di operatività del collegamento (15 giugno-14 luglio)» ha dichiarato - Alitalia ha offerto 8.760 posti e trasportato 5.534 passeggeri, con un coefficiente di occupazione del 64% (70,7% per il volo Roma/Dublino via Manchester e 54,6% per il volo Roma/Dublino via Milano Malpensa).