

**Borsa**  
In salita  
Mib 982  
(-1,8%  
dal 2-1-'92)



**Lira**  
Stabile  
nello Sme  
Il marco  
a 751,94



**Dollaro**  
Stabile  
sui mercati  
In Italia  
1228,93



## ECONOMIA & LAVORO

**Crescita record delle vendite di autovetture il mese scorso: 244.860 pezzi. È il secondo miglior risultato di tutti i tempi**  
I costruttori: la ripresa ormai è consolidata

**Per la casa di Torino ottimi risultati della Panda, in calo Uno, Tipo ed Y10, mentre le consegne della Cinquecento segnano il passo. Alle marche nazionali il 45,5%**

# L'Italia riscopre l'auto, vendite boom

## Aprile +15%. Fiat in ripresa: Panda fortissima, 500 al palo

In aprile il mercato italiano dell'auto ha fatto registrare una crescita record del 15,2 per cento ed il secondo volume di vendite di tutti i tempi. Ma solo un terzo delle auto consegnate in più sono italiane. Fiat in ripresa, ma l'unico modello di successo continua ad essere la Panda, mentre tardano le consegne della nuova Cinquecento e sono calate nel primo quadrimestre le richieste di Uno, Tipo ed Y10.

DALLA NOSTRA REDAZIONE  
MICHELE COSTA

**TORINO.** Qualcuno l'ha definito «il mistero della Cinquecento desparecida». Appena lanciata, la nuova utilitaria della Fiat era balzata prepotentemente al settimo posto nella classifica delle auto più vendute in Italia, con 10.014 vetture consegnate nella sola ultima decade di marzo. Si pensava che in aprile conquistasse il primo o il secondo po-

sto. Grande è stata quindi la sorpresa ieri, quando sono arrivati nelle redazioni dei giornali i dati delle vendite di aprile elaborati dall'Ania e dall'Unrae: la Cinquecento era scomparsa dall'elenco delle «top ten», delle dieci auto di maggior successo. E poiché l'ultima in classifica totalizzava 5.725 unità, significava che le Cinquecento consegnate nel

corso del mese erano ancora meno.

Possibile che ad appena un mese dal lancio la nuova vettura facesse registrare un crollo di vendite così clamoroso? Non aveva forse detto la Fiat che altri ventimila clienti l'avevano già prenotata? Il mistero è durato poco. Si è scoperto che alla Lancia di Chivasso ci sono piazzali pieni di Cinquecento, arrivate dalla Polonia dove le utilitarie vengono costruite. Devono essere sottoposte a lunghe revisioni ed i tempi di consegna ai clienti si dilatano. Un'occasione persa? Pare di sì, visto che in aprile infatti il mercato italiano delle quattro ruote si è impennato come non succedeva da anni, facendo registrare un aumento di vendite del 15,23 per cento rispet-

to allo stesso mese del '91 e stabilendo con 244.860 consegne il secondo miglior risultato di tutti i tempi, dopo quello del marzo 1990. È un balzo in avanti che va interpretato con cauto ottimismo, perché l'hanno provocato le campagne promozionali delle maggiori case: la Fiat ha rinunciato alla politica del massimo utile, offrendo ai clienti valutazioni di almeno due milioni di lire sull'usato da ritirare, ed iniziative analoghe hanno preso i concorrenti. Ma la ripresa si può ormai dire consolidata, perché siamo al terzo mese consecutivo di segno positivo, dopo gli incrementi di vendite del 4,06 e dell'1,84 per cento di febbraio e marzo.

Però, delle 32.365 auto in più vendute in aprile, soltanto un terzo (10.744) sono italiane, cioè in pratica del gruppo Fiat, e due terzi (21.621) sono stranieri. La quota di mercato delle marche nazionali è migliorata di poco più di un punto (dal 44,3 al 45,5%) rispetto a marzo, tornando al livello dello scorso dicembre, ma rimane ancora due punti sotto rispetto al 47,2% di un anno fa. Nel consuntivo del primo quadrimestre, il gruppo Fiat è al 44,22% contro il 47,66% dell'anno scorso (13.573 vetture in meno vendute), mentre la quota delle marche estere sale dal 52,26 al 56,25% (53.339 auto in più).

I ritardi nella consegna delle Cinquecento non sono l'unica preoccupazione per corso Marconi. Ad un terzo dell'anno ormai trascorso, un solo mo-

dello Fiat continua a riscuotere un notevole successo: la vecchia Panda, di cui si sono vendute 8.455 vetture in più nel primo quadrimestre '92, rispetto allo stesso periodo del '91. Sono invece diminuite di 8.592 unità le vendite della Uno, di 4.718 quelle della Tipo e di 1.468 quelle della Y10. Queste quattro vetture Fiat sono le sole rimaste nella lista dei dieci modelli più richiesti, contro le sei di un anno fa. Sono uscite di classifica, il che significa che se ne sono vendute meno di 24.000, la Tempra (nei primi quattro mesi del '91 se ne vendettero quasi 29.000) e l'Alfa 33. Ed ora fra le «top ten» ci sono tre modelli Volkswagen (Polo, Golf e Passat).

Anche alla radice di questi ritardi Fiat ci sono problemi di qualità ed efficienza. Basti dire che il 70 per cento delle vetture straniere consegnate sono ormai «ecologiche», mentre la casa italiana è in difficoltà perché deve importare dalla Germania un accessorio indispensabile delle marmitte catalitiche, la «sonda lambda» prodotta dalla Bosch. Tra le case straniere, ce ne sono due che da sole ormai totalizzano un quinto del mercato italiano: la Ford (11,7%) e la Volkswagen (9,08%). In crescita nel primo quadrimestre sono risultate pure le vendite della Opel (5,35% del mercato), Audi, Bmw. In aprile invece hanno segnato per la prima volta il passo le nuove case giapponesi, come il 2,68% del mercato: ciò è dipeso essenzialmente dal calo di vendite dei veicoli fuoristrada (meno 20,73%).

**Federconsorzi**  
Pensione anticipata per altri 2000?

**Scuola**  
Il garante convoca la Gilda

**ROMA.** Entro l'11 maggio la Federconsorzi presenterà le domande per il prepensionamento di 2.034 lavoratori del gruppo. E' quanto prevede, secondo quanto hanno riferito i sindacati, l'intesa sottoscritta stamani al ministero dell'Agricoltura Dei 2.034 prepensionamenti anticipati, 1.460 saranno attuati nei consorzi agrari, 187 nella holding Federconsorzi, 237 nelle società controllate e 150 alla Fedital. La Fiat, pur avendo sottoscritto l'intesa, valuta negativamente l'incontro odierno per l'inammissibile e totale mancanza di informazioni al sindacato sulle iniziative per la costituzione di una nuova società che rivede l'attuale struttura in crisi. La Fiat ha quindi espresso la propria «inadattabilità a proseguire nel confronto con la Federconsorzi per l'attuazione di nuova cassa integrazione se non viene prima attivato un vero tavolo di negoziato con il Governo e l'attuale dirigenza della Federconsorzi in merito al futuro di questa struttura».

**ROMA.** Sulla vertenza del contratto scuola è intervenuta ieri la commissione di garanzia sulle prestazioni minime nei pubblici servizi in caso di agitazioni sindacali. I sindacati, infatti, sono stati convocati urgentemente dalla commissione, ed è stato chiesto ai rappresentanti della Gilda di spiegare i motivi della loro decisione di recedere dall'accordo che ha stabilito le prestazioni indispensabili in caso di sciopero. Sul fronte delle ferrovie, invece, la commissione invita il Cnqv, il coordinamento nazionale dei cobas del personale viaggiante che ha proclamato gli scioperi del 15 e del 29 maggio, a precisare d'urgenza se intende rispettare le prestazioni indispensabili indicate nella proposta formulata il 23 ottobre 1991 per il settore ferroviario.

## I due gruppi si erano scambiati partecipazioni incrociate un anno fa

# Renault-Volvo, la fusione è quasi fatta

## E in Europa nasce un nuovo colosso

S'intensificano le voci di una fusione tra Renault e Volvo. I due gruppi vantano già l'esperienza di una stretta cooperazione. Da un anno convivono in un regime di partecipazioni incrociate. Ora potrebbero costituire un'unica holding, che occuperebbe il 12-13 per cento del mercato automobilistico europeo. La svolta sarebbe venuta da Pierre Bérégovoy, favorevole al progetto.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE  
GIANNI MARSILLI

**PARIGI.** Sono già fidanzati, adesso potrebbero convolare a giuste nozze. Fusione in vista per Renault e Volvo, che rappresentano rispettivamente il 10,7 e l'11,5% del mercato automobilistico europeo. Se ne parla sempre più insistentemente. Potrebbe essere il regalo d'addio di Raymond Levy, l'amministratore delegato della casa francese, il cui mandato scadrà tra due settimane. Levy lavora da tempo per questa ipotesi, ma si era scontrato con il parere testardamente contrario di Edith Cresson. Ma da un mese, come si sa, a pa-



Raymond Levy

infine, sarà chiamato Pehr Gyllenhammar, attuale amministratore della Volvo. Per realizzare l'operazione però i francesi dovranno cambiare l'attuale legge che regola i rapporti tra partecipazione pubblica e privata, nazionale e straniera. I rapporti odierni tra Renault e Volvo ne sono lo specchio: da un anno Renault ha il 25% di Volvo Car Corporation e il 45 di Volvo Truck Corporation. Da parte sua Volvo possiede il 20% del capitale della Renault automobili e il 45 di Renault veicoli industriali. Per passare alla fusione nei termini prospettati il governo Bérégovoy dovrà dunque introdurre una modifica legislativa che renda possibile una partecipazione pubblica francese inferiore al 75%. La strada della fusione passa attraverso il parlamento, ma non dovrebbe incontrare ostacoli insormontabili. La fusione delle privatizzazioni parziali è destinata ad allargarsi, in un'interpretazione sempre più estensiva di quel «mi-ni» (né privatizzazioni né nazionalizzazioni) stabilito

da Mitterrand all'inizio del suo secondo settennato. La collaborazione tra Renault e Volvo data ormai da anni. Utilizzano in comune motori, telai e altre parti meccaniche, svolgono insieme programmi di ricerca. Il risparmio, previsto per ciascuna delle due imprese è di circa 4 miliardi di franchi all'anno fino ad Duemila. Verrà potenziata la cooperazione anche nella politica di acquisti e vendite, pur se ciascuno dei due gruppi manterrà la propria identità. Ci tiene Volvo, ma soprattutto Renault, che a prescindere dalle sue politiche d'alleanza resta un simbolo nazionale e un banco di prova della capacità dello Stato francese di essere imprenditore. Renault ha realizzato nel '91 un volume d'affari di 166 miliardi di franchi con un netto di poco superiore ai tre miliardi. Più del doppio della consorella svedese. Anche questo rapporto sproporzionato costituirà oggetto di attente valutazioni finanziarie nella costituzione della holding.

## In Italia a marzo cresciuti del 26% i passeggeri del trasporto aereo

# Tra Europa e Usa è guerra nei cieli

## Bisignani propone un accordo bilaterale

Guerra aerea fra Europa e Usa. Le ostilità aperte a Saint Louis da Bisignani (Alitalia) a nome delle compagnie europee, contro l'invasione di quelle statunitensi «senza gli stessi corrispettivi nel mercato americano». Ma sarà una guerra senza vincitori, per cui non c'è alternativa a un accordo bilaterale. Superato in Italia l'effetto Golfo, con un balzo del 26% a marzo dei passeggeri transitati nei nostri cieli.

NOSTRO SERVIZIO

**SAINT LOUIS (Missouri).** È ormai guerra dei cieli tra Europa e Stati Uniti. A sancire l'apertura ufficiale di quella che lui stesso ha definito una «grande battaglia» tra le compagnie americane ed europee è stato Giovanni Bisignani (amministratore delegato dell'Alitalia) che, nella sua qualità di presidente dell'Aea (l'associazione delle compagnie aeree europee) ha aperto le ostilità proprio in terra ameri-

canica, a Saint Louis, tenendo una relazione alla Saint Louis University, l'ateneo che negli Usa è il «tempio» della specializzazione aeronautica dove hanno lavorato nomi di spicco da Charles Lindbergh e Werner Von Braun. Per Bisignani, che ha parlato davanti al «gotha» del settore, il fallimento degli accordi bilaterali tra Francia e Usa è «la goccia che ha fatto traboccare il vaso. Non possiamo più sopportare una

invasione delle compagnie statunitensi senza ottenere gli stessi corrispettivi sul mercato Usa», ha insistito ed ha anche profilato la possibilità di un blocco degli accordi bilaterali che significa in pratica un blocco dei traffici. L'Europa, insomma - ha detto Bisignani - chiede che le regole del gioco siano uguali per tutti e punta a una intesa equilibrata. Per Bisignani l'alternativa è uno scontro senza vincitori. L'industria europea del trasporto aereo, che attraverso una delicata fase di liberalizzazione, è sottoposta alla pressione dei mega-vettori Usa che adottano però comportamenti «anti-competitivi». Sul mercato del nord-Atlantico - ha ricordato Bisignani - i vettori americani, tra l'87 e il '91, hanno incrementato il numero degli scali serviti del 43 per cento, mentre le frequenze operate sono aumentate del 59 per cento. Ma la concorrenza Usa si avvan-

taggio non solo del maggior numero di diritti di traffico concessa dagli accordi bilaterali, ma anche di comportamenti tariffari anticompetitivi. Il primo di questi comportamenti si basa sull'accresciuta profittabilità sul mercato domestico che consente politiche tariffarie più economiche sulle rotte internazionali; il secondo è quello che deriva dal sostegno di una speciale protezione legislativa. Bisignani, che è stato insignito della più alta onorificenza dell'università di Saint Louis - non ha mancato di criticare la deregulation americana che ha portato più svantaggi che risultati positivi. L'esperienza americana - ha sostenuto Bisignani - ci dice che applicare la deregulation senza opportuni accorgimenti rischia di generare situazioni di oligopolio che contrastano con gli obiettivi di miglioramento dell'industria e del servizio offerti. In Europa, quindi,

deregulation si, ma con giudizio, anche perché ha sostenuto - c'è l'aspetto sicurezza del trasporto aereo che è irrinunciabile. Nel vecchio continente, al contrario di quanto è avvenuto negli Stati Uniti, il parmetro sicurezza sarà sempre al primo posto rispetto a quello dei costi di gestione. Intanto l'Istat rende noto che in Italia gli effetti negativi della crisi del Golfo sul trasporto aereo sono ormai superati, in quanto solo a marzo i passeggeri transitati nei nostri cieli sono cresciuti del 26% rispetto al marzo '91, e del 5,3% rispetto al marzo '90, raggiungendo la quota di 3,8 milioni. Trend positivo anche nel primo trimestre '91: +32% rispetto al '91, +7,7% rispetto al '90. La ripresa è dovuta soprattutto ai servizi internazionali (+45%), ma anche quelli nazionali hanno fatto la loro parte.

**BRUNO ENRIOTTI**  
**PARMA.** Ogni due anni Cibus, il Salone internazionale che si tiene a Parma, offre l'occasione per un esame approfondito dello stato dell'industria agro-alimentare del nostro paese. Cibus continua a crescere (28.000 metri quadrati di esposizione nel 1985; oltre 100.000 nell'edizione attuale), ma nel contempo crescono i problemi per un settore produttivo fondamentale per la nostra economia. Giuseppe Gazzoni Frascara, presidente della Federazione, non sembra molto ottimista sul futuro dell'industria che produce cibi e bevande. C'è stata una continua crescita in questi ultimi anni di questo settore, che oggi conta 35.000 imprese, con una forza lavoro di 314 mila dipendenti e un valore aggiunto che si aggira sui 32 mila miliardi. Un tipo di in-

dustria molto frastagliata, con un'alta percentuale di aziende medio piccole, che spesso si creano nicchie di mercato, e che hanno nel contempo il pregio di una grande flessibilità. Il processo di unificazione europea pone però problemi nuovi all'industria alimentare italiana. Dice Gazzoni Frascara: «Sono i nostri prodotti tipici ad essere i più minacciati. Col mercato unico europeo si potranno trovare in vendita nei nostri negozi mortadelle prodotte ad Amburgo o mozzarelle fabbricate a Lipsia, dove del resto il costo del lavoro è molto più basso». Il presidente della Federazione invoca una normativa che tuteli la tipicità delle nostre produzioni. Gli risponde indirettamente il ministro dell'Agricoltura Gio-

La Sip ridurrà il canone ai cellulari? Tlc: è guerra sugli standard

## Entro l'estate arriva il videotelefono

Dalla prossima estate arriverà anche in Italia il videotelefono. Sempre per luglio la Sip annuncia la Isdn, una rete a fibre ottiche su cui passeranno contemporaneamente suoni, immagini, dati. Ed intanto scoppia in Europa la guerra degli standard: timori dell'Italtel che teme di essere schiacciata da Siemens ed Alcatel. Telefonisti: il business Sip valutato 6.000 miliardi. Diminuiranno i canoni?

DAL NOSTRO INVIATO  
GILDO CAMPESATO

**ROMA.** Fanatici di status symbol di tutta Italia, allegri. Entro l'estate il videotelefono sarà disponibile anche in Italia. A pochi mesi dal lancio negli Stati Uniti dell'apparecchio At&t che fa vedere l'interlocutore, l'amministratore delegato della Sip Antonio Zappi ha annunciato a Venezia al convegno sulle telecomunicazioni di Reteau che questo nuovo gadget dell'elettronica sarà presto introdotto anche da noi. Tutto è pronto, manca soltanto l'omologazione ministeriale degli apparecchi che la Sip offrirà al pubblico. Il via libera amministrativo dovrebbe giungere prima delle ferie estive.

Proprio sull'hardware, e cioè sui grandi apparati tecnologici che apriranno le nuove frontiere della comunicazione, è scoppiata una guerra che sta spaccando l'Europa. Se l'alleanza con At&t ha concesso ad Italtel carte importanti nel campo - della trasmissione, l'accordo americano rischia di rivelarsi un handicap micidiale in vista della definizione degli standard europei di telecomunicazione: che Bruxelles sta apprestandosi a decidere. «Due o tre multinazionali - europee stanno facendo fuori gli americani - accusa Salvatore Randi, amministratore delegato di Italtel - «L'Esis (l'organismo che definisce gli standard tecnici europei, n.d.r.) attua una politica contraria alle direttive comunitarie favorendo l'oligopolio dei gruppi maggiori».

Accuse durissime, rivolte in particolare ad Alcatel e Siemens i cui standard tecnici dovrebbero essere adottati a livello comunitario. Italtel, proprio mentre conferma di voler stringere una più stretta alleanza con gli americani (il prossimo accordo con At&t riguarderà anche la commercializzazione comune sui mercati esteri), teme di veder infranti da decisioni politiche gli sforzi che in questi anni le hanno permesso di risalire la china. Per questo ora chiede garanzie sui costi, sulle modalità e sui tempi di accesso alla tecnologia in mano a Siemens e Alcatel e che con tutta probabilità risulteranno vincenti in Europa.

Se la guerra dell'hardware sta entrando nel vivo, quella dei telefonisti vede una nuova offensiva della Sip, gelosa di conservare il proprio monopolio. «Siamo gli migliori in Europa come qualità e tariffe, ma vogliamo ridurre ancora i costi per gli utenti», dice l'amministratore delegato della Sip Vito Gambale annunciando orgoglioso che Morgan & Stanley ha valutato in 6.000 miliardi il valore del business del telefono pubblico. Annunci di riduzioni del 10% sulle telefonate internazionali vengono anche dall'amministratore delegato di Italcable Paolo Benzo-

## A Cibus '92 grido d'allarme degli industriali

# Alimentare: col Grande mercato in pericolo le produzioni tipiche

**PARMA.** Ogni due anni Cibus, il Salone internazionale che si tiene a Parma, offre l'occasione per un esame approfondito dello stato dell'industria agro-alimentare del nostro paese. Cibus continua a crescere (28.000 metri quadrati di esposizione nel 1985; oltre 100.000 nell'edizione attuale), ma nel contempo crescono i problemi per un settore produttivo fondamentale per la nostra economia. Giuseppe Gazzoni Frascara, presidente della Federazione, non sembra molto ottimista sul futuro dell'industria che produce cibi e bevande. C'è stata una continua crescita in questi ultimi anni di questo settore, che oggi conta 35.000 imprese, con una forza lavoro di 314 mila dipendenti e un valore aggiunto che si aggira sui 32 mila miliardi. Un tipo di in-

dustria molto frastagliata, con un'alta percentuale di aziende medio piccole, che spesso si creano nicchie di mercato, e che hanno nel contempo il pregio di una grande flessibilità. Il processo di unificazione europea pone però problemi nuovi all'industria alimentare italiana. Dice Gazzoni Frascara: «Sono i nostri prodotti tipici ad essere i più minacciati. Col mercato unico europeo si potranno trovare in vendita nei nostri negozi mortadelle prodotte ad Amburgo o mozzarelle fabbricate a Lipsia, dove del resto il costo del lavoro è molto più basso». Il presidente della Federazione invoca una normativa che tuteli la tipicità delle nostre produzioni. Gli risponde indirettamente il ministro dell'Agricoltura Gio-

multinazionali dell'alimentazione le mortadelle di Bologna o le mozzarelle di Battipaglia. Il presidente della Federazione è preoccupato per la sempre più consistente presenza sul nostro mercato di alimenti che la nostra industria non può produrre perché la legge italiana lo vieta, mentre la legislazione di altri paesi comunitari lo consente. È il caso della pasta di grano duro, ma anche delle bevande a base di vino che contengono succhi di frutta. Si possono trovare negli scaffali dei nostri supermercati purché - provengano - dalla Francia o dalla Germania, ma per la nostra industria sono vietati. Ci sono molte cose da cambiare per favorire il rilancio della nostra industria alimentare, ma non sembra che il governo italiano sia oggi in grado di occuparsi di questi problemi.