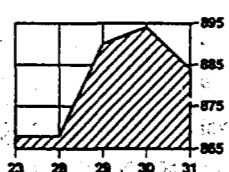


Economia & lavoro

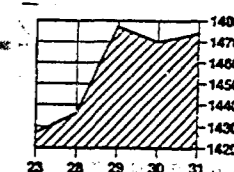
BORSA

I Mib della settimana



DOLLARO

Sulla lira nella settimana



Nel corso del 1993 i guai della Germania continueranno a condizionare il vecchio continente. Tutte fallite le politiche economiche sperimentate fino ad oggi

Paura per una possibile disoccupazione di massa. Stretta salariale di lungo periodo. Inglese alle prese con le strategie di crescita. Italia al palo sulla politica industriale

L'Europa nella morsa della crisi

Nell'anno della sfida europea arrivano stagnazione e crescita zero

1993, l'anno della sfida europea si trasforma nell'anno della stagnazione e della crescita zero. I guai della Germania continueranno a condizionare il vecchio continente, ma è l'insieme delle politiche economiche sperimentate finora ad aver fallito i propri obiettivi. I conservatori inglesi alle prese con una strategia di crescita, l'Italia al palo sulla politica industriale. Paura per la disoccupazione di massa.

ANTONIO POLLO SALIMBENI

ROMA. Sarebbe dovuto essere l'anno europeo per eccellenza con tutto il clamore dei grandi avvenimenti e invece l'Europa celebra più le tecniche della sopravvivenza che non i fasti di un sogno ormai tramontato in illusione. Mercato unico senza barriere o quasi, capitali liberi e selvaggi in grado di correre alla ricerca del miglior investimento, burocrazie di frontiera ridotte al minimo, risparmi di costi per le imprese, nuove opportunità di lavoro, di scambi: un Eldorado al posto degli egoismi nazionali, una locomotiva fiammante in un mondo in cui le vecchie locomotive, Usa e Giappone, si sono inceppate. Alcuni economisti avevano pure fatto dei calcoli sulla forza della spinta alla crescita grazie al risparmio derivante dall'abbattimento delle frontiere per merito e persone: almeno uno 0,5-1% in più. Non se ne farà nulla. Il sogno è rinviata a data da destinarsi. In Europa l'unico appuntamento nell'agenda 1993 è quello con la recessione o nel peggiore dei casi con un lungo periodo di depressione sociale ed economica. Dall'euroscuro all'euroforia, dall'euroforia ritorno quasi immediato all'euroscuro: così il britannico *Financial Times* ha descritto la parabola del sogno. La differenza rispetto alla prima euroforia è che l'impasse in cui si trova adesso l'Europa ha minato le fondamenta della stabilità sia dei sistemi politici che delle economie. Per molti l'appuntamento è già arrivato, per l'Italia e la Gran Bretagna innanzitutto, paesi che non a caso sono stati i primi a staccarsi dal carro monetario europeo sotto i colpi dell'attacco massiccio e prolungato della speculazione finanziaria. Per altri la scadenza rischia di arrivare molto presto. La Germania è sul filo del rasoio di fronte alla prospettiva della crescita zero. La Francia cerca di mascherare il costo eccessivo del franco forte con le virtù della diplomazia del contenimento geopolitico del partner tedesco, ma deve fare i conti con una violenta ondata di nuova disoccupazione (ormai a tre milioni di unità) e una crisi del sistema bancario e assicurativo che sta frustando la produzione. In Spagna non incanta più l'epifonema fi-

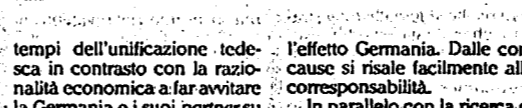
A destra il premier inglese John Major e il presidente della Commissione Cee Jacques Delors



Bill Clinton, presidente eletto degli Stati Uniti e, sopra, il premier tedesco Helmut Kohl

Così crescerà la ricchezza

	1989	1991	1992	1993	1994
U.S.A.	4,2	1,2	1,2	2,3	3,1
Giappone	4,2	4,1	1,8	2,3	3,1
Francia	1,8	3,7	1,1	1,2	2,6
Italia	2,2	1,2	1,1	1,0	2,2
Germania	2,7	1,3	1,2	1,5	1,7
Gran Bretagna	5,1	2,7	1,6	1,3	2,1
Belgio	3,3	2,1	1,3	1,3	2,2
Danimarca	1,7	1,2	1,2	2,1	2,1
Spagna	0,1	1,2	1,2	1,1	1,6
Paesi Bassi	2,3	2,2	2,6	2,3	2,6
Lussemburgo	5,3	3,1	2,3	2,3	3,1
Olanda	3,4	2,1	1,4	1,2	2,1
Portogallo	1,1	2,1	1,9	1,7	2,1
Svezia	3,6	2,3	1,4	0,4	2,3
Media in Europa	3,9	1,9	1,0	1,1	2,1



nanziaria della Borsa di Madrid. A fine d'anno si sono moltiplicati gli allarmi delle principali istituzioni finanziarie internazionali. Tutti in fila, dall'Ocse al Fondo monetario, a correggere al ribasso le previsioni di crescita per il 1993. Tutti concordanti nel medesimo giudizio: la tempesta valutaria europea ha messo a nudo sia le debolezze strutturali delle economie sia la forza dei mercati che hanno impiegato solo qualche giorno a smontare quello che ministri e banchieri centrali avevano cercato accuratamente di costruire: l'unione monetaria europea. Tutti concordanti sul cambiamento delle emergenze: non più il controllo dell'inflazione, bensì il superamento della paralisi economica, la crescita della produzione industriale, la creazione di posti di lavoro. Tardivo ritorno a Keynes. Dall'ossessione monetarista alla riscoperta delle virtù dello Stato attivo con la differenza che risale da un'ennesima sconfitta delle ricette applicate fino a ieri è più difficile.

que monete dello Sme aumentano anche la guerra commerciale interna, ciascuno piazza sui mercati ciò che ha e se ciò che ha costa meno ha più probabilità di vendere. Hanno ragione gli economisti della squadra di Clinton quando avvertono gli americani che le regole del gioco nel commercio mondiale saranno in futuro fissate dagli europei, o meglio saranno fissate in una Europa teatro del conflitto oligopolistico fra imprese multinazionali europee, americane e giapponesi. È la dimensione del mercato del vecchio continente, la sua crescente integrazione e le sue grandi occasioni di scala a rendere possibile questo mutamento di scena. Questo, però, non avverrà presto a causa della recessione e della stagnazione degli investimenti che ha fatto mettere nel cassetto i grandi progetti.

Non c'è un livello preciso di tollerabilità sociale della disoccupazione, ma c'è un limite che riguarda la percezione dei pericoli che la disoccupazione comporta: l'instabilità del reddito, l'incertezza sulle

zioni non ci sono o sono state smantellate come in Gran Bretagna, Francia e Italia, ci sono ma sono in crisi come in Germania, vanno inventate o ripristinate in fretta dai governi. È l'assenza di queste istituzioni ad aver impedito una risposta razionale e guidata agli eccessi del thatcherismo e dell'euforia finanziaria degli anni '80. Una dimostrazione di un tale assunto sta nella disoccupazione: il *laissez faire* britannico ha prodotto il più alto tasso di disoccupazione in tre soli anni, in Germania (dell'ovest) e Danimarca, dove il mercato del lavoro è il più regolato d'Europa, la disoccupazione è ai minimi.

Per reagire alla recessione i governi europei cercano di applicare una via clintoniana all'economia ancor prima che Clinton la sperimenti a casa propria. Paradossalmente è solo il conservatore britannico Major a parlare in Europa di strategia della crescita cercando un difficile matrimonio tra rigore monetario e rilancio economico, tra inflazione e ripresa. Il pacchetto europeo di investimenti deciso venti giorni fa a Edimburgo gli 12 è piccola cosa rispetto alla dimensione quantitativa di investimenti-chiave di cui ha bisogno l'Europa. Del problema se ne infischia il socialista "Mitterrand nella speranza di tenere fino alle elezioni di marzo il posto sulla gruppo della piccola Europa - fondata, sull'alleanza franco-marco. E se ne infischia pure il governo Amato salvo poi fare appello all'emergenza nazionale contro la disoccupazione sfuggendo al problema principale: la politica industriale. Il motore keynesiano (più spesa pubblica per il rilancio economico) è rallentato dal peso dei debiti dei governi. La Germania che ha solide tradizioni di cooperazione sociale dalla fabbrica allo stato si trova nei pasticci perché deve aumentare le imposte per finanziare la ricostruzione all'est e i costi dei tedeschi dell'ovest - equivalente a un'abbassamento dello *standard* di vita in virtù di un vantaggio futuro troppo generico. La riforma fiscale è stata annunciata da Kohl per il 1994-95. Nel frattempo, su una cosa i governi europei sembrano concordi: il rilancio, che sarà di piccolo cabotaggio, passerà per ora attraverso una stretta salariale di lungo periodo. I metalmeccanici tedeschi lo hanno già intuito. I sindacati italiani lo hanno già accettato. Qui rischia di saltare uno dei poli di quella collaborazione tra le parti sociali che forse è una delle chiavi di volta per evitare una depressione prolungata e che rappresenta volente o nolente un insostituibile stimolo al consumo.

Auto giapponesi in quarantena Vietato importarle

Il governo ha messo in quarantena le auto costruite in Giappone. La conferma viene dal ministro per il commercio estero, Claudio Vitalone. Le importazioni di vetture prodotte dalle industrie del Sol Levante saranno bloccate fino a quando non sarà rinnovato l'accordo a livello comunitario. Dal provvedimento sono però escluse le auto giapponesi fabbricate direttamente in Europa.

MICHELE URBANO

MILANO. Per le auto del Sol Levante il '93 porta la quarantena. La sentenza è del ministro per il commercio estero, Claudio Vitalone. Il motivo? Il mancato accordo, in materia di regimi di importazione, intervenuto in occasione del Consiglio dei ministri comunitari del 21 dicembre scorso.

«Si, per l'industria giapponese dell'auto, gli anni del miracolo e di boom straordinari, sembrano lontanissimi. La crisi del mercato delle quattro ruote vale in Patria come in Europa. E che l'Italia le sbatta la porta in faccia - anche solo momentaneamente - non è certo di buon auspicio per un anno che tutti gli esperti prevedono nerissimo. Ma così è. La conferma delle notizie pubblicate dai giornali relative all'introduzione di un divieto - a carattere temporaneo - sulle importazioni dirette di vetture da Paesi terzi, in particolare dal Giappone, ha lo stesso effetto di una mazzata. Che soddisferà soltanto le grandi case europee. A partire dalla Fiat, naturalmente.

D'altra parte saltando l'intesa a livello europeo il governo italiano ha dovuto prendere atto che era venuta meno l'efficacia di provvedimenti Cee di deroga o di sospensione dei divieti. Conclusione: il ministro ha deciso di applicare, in attesa di nuove decisioni comunitarie, i divieti di carattere economico previsti dalla normativa vigente in materia di importazione. Attenzione però: dal blocco sono escluse le auto «gialle» prodotte direttamente in Europa, cioè le importazioni indirette di vetture. A precisarlo - spiegando gli interessi entusiasti delle case continentali che, come quelle giapponesi, sono alle prese di una situazione di mercato pesantissima - è sempre il ministro per il commercio estero che ricorda la vera novità di questo inizio di '93: dal primo gennaio le dogane non ci sono più. E quindi è assolutamente libera l'importazione in Italia di merci comunitarie provenienti dagli altri Paesi membri, ivi comprese quelle di Paesi terzi che abbiano assolto, in uno degli altri Paesi comunitari, alle relative formalità di importazione.

Per colossi come la Honda, la Toyota, la Nissan, le spie d'allarme rosso avevano cominciato a lampeggiare gli ultimi giorni del vecchio anno: Ed era stato proprio il ministro per il commercio estero, l'androtiano di ferro Claudio Vitalone, ad accenderle. Con una dichiarazione, infatti, aveva sintetizzato gli obiettivi del governo: incentivare i prodotti italiani sui mercati Cee e promuovere gli investimenti esteri nel nostro Paese. Dietro l'impegno generico c'era però un siluro diretto nel lontano Pacifico: con un documento presentato al governo insisteva soprattutto nella «distruzione» del mercato dell'auto attraverso un rapido controllo e un severo richiamo alle norme che tutelano l'industria europea e quella italiana.

Perché tanta rigida preoccupazione? Risposta di Vitalone: se nel '93 il trend delle vendite in Europa delle auto giapponesi si manterrà agli attuali livelli, per la Cee significherebbe la decurtazione secca di decine di migliaia di posti di lavoro. Una posizione che ovviamente riceve il sostegno delle grandi case automobilistiche continentali. E del governo italiano. È l'ultimo giorno del '92, che porta a Vitalone l'incarico di svolgere un'opera di monitoraggio sull'import di auto «gialle». L'obiettivo è esplicito: «Controllare e assicurare il pieno rispetto dei principi e delle regole stabiliti dagli accordi Cee». Per le vetture «made in Japan» destinate all'Italia è già vigilia di quarantena.



INTERVISTA

RANIERO VANNI D'ARCHIRAFI

Commissario Cee per l'Italia

Il mercato unico sarà il vero cemento tra i Dodici

Il funzionamento e il completamento del mercato interno si intrecciano con la rafforzazione del criterio di sussidiarietà, che significa non fare a Dodici quel che si può fare, magari meglio, da soli. È un handicap?

Il principio della sussidiarietà è vecchio come la Cee ed è sempre stato applicato: c'era un criterio in base al quale alcune competenze passavano alla Comunità, altre rimanevano agli Stati. La discussione su «chi fa che cosa» sarà, quindi, anche nell'attuazione del mercato interno. Certo, oggi la sussidiarietà è più codificata in linee d'applicazione definite dai Dodici al vertice di Edimburgo. Balza in evidenza per due motivi. Primo, perché il Trattato di Maastricht, che alza il livello dell'Unione, incontra opposizioni e desta incertezze. Gran Bretagna e Danimarca hanno apertamente detto ai partner che una più

precisa e più netta applicazione del principio di sussidiarietà avrebbe facilitato il buon esito del problema Maastricht nell'interesse di tutti e senza pregiudicare l'equilibrio istituzionale esistente. Secondo, la discussione sulla sussidiarietà si imputa adesso perché l'edificio comunitario dopo Maastricht è molto sviluppato verso l'orizzonte federale. Ed è tipico degli Stati federali di avere regole di sussidiarietà precise, in cui si dice cosa deve fare lo Stato federale e cosa fanno i Paesi federati. Ne trarrei da italiano motivi di soddisfazione e di incoraggiamento, essendo noi in Italia legati a una linea molto federalista e convinti che il futuro dell'Europa debba essere veramente comune.

L'attuazione del mercato interno, pensato per un'economia in espansione, in una fase di crisi non rischia di avere un impatto negativo?

Lo sviluppo dei massimi sistemi batte ora il passo, perché dovremo aspettare mesi per sapere se Maastricht entrerà in vigore a Dodici, come noi speriamo e crediamo possibile dopo Edimburgo, e perché stanno per cominciare i negoziati per le nuove adesioni, il che introdurrà variabili nel sistema. In questo momento, cercare di consolidare il cemento che è stato messo nel mercato interno mi pare prospettiva importante e può essere il motore della Cee: fare funzionare strutture già impostate e dare anche una misura ai cittadini dei vantaggi che ne possono derivare, in termini, per esempio, di prezzi e di disponibilità di prodotti. Durante il rodaggio, tutto questo potrebbe indurre una forte dinamica e fare emergere quella che è stata definita la grande occasione e il grande valore aggiunto della liberalizzazione dei mercati. Certo, il fatto che oggi la congiuntura sia molto difficile proietta ombre un po' su tutta la Comunità e sulle condizioni dei Paesi, specie di quelli in difficoltà. Applicare in una fase di crisi una espansione costruita in un momento di espansione cambia le carte sul tavolo. Io però penso che l'effetto dinamico del mercato interno potrà forse compensare gli effetti negativi e credo che bisognerà cercare di premere il piede sull'acceleratore: non meno mercato interno, cioè, ma più, per superare più rapidamente l'eventuale impatto negativo della prima situazione.

L'Italia è spesso lenta nel tradurre in pratica le direttive della Cee, anche sul mercato unico. Come vedrà i panni del censore dei

ROMA. «Il primo gennaio 1993 è una data di transito, anche se, nella nostra immaginazione, è diventata un po' una data fatidica, come era giusto, perché bisogna dare la sensazione di punti di riferimento concreti. Il mercato unico della Comunità europea è una grande realtà, che renderà più difficile tornare indietro e costituirà un altro elemento di irreversibilità dell'integrazione continentale; ma è una realizzazione graduale». Raniero Vanni d'Archirafi, ambasciatore, è l'uomo che, come nuovo commissario europeo, gestirà l'attuazione e il completamento del mercato interno unico europeo, la cui data di nascita è convenzionalmente fissata col primo gennaio 1993. In questa intervista all'Ansa, Vanni d'Archirafi traccia le linee ispiratrici del suo operato nell'esecutivo comunitario ed esprime fiducia nell'impatto del mercato unico e nella capacità dell'Italia «di partecipare pienamente alla costruzione europea, anche grazie all'opera di risanamento condotta dal governo guidato da Giuliano Amato. Nella Commissione, ancora presieduta da Jacques Delors, Vanni d'Archirafi avrà la responsabilità del mercato interno dei servizi finanziari, della piccola e media impresa - un posto che tocca da vicino gli interessi dell'economia italiana - e, infine, dei problemi istituzionali. Un cumulo di incarichi che desta, fra gli esperti, come riferito dal *Wall Street Journal*, sorpresa nei vederli affidati a una sola persona.

Il mercato unico nasce incompleto. Potrà funzionare, progredire, rispondere alle at-

tese?

Tra le grandi realizzazioni della Comunità europea, ve ne sono tre fondamentali: una è l'Unione doganale, che fu completata in anticipo sul previsto e discende direttamente dal Trattato di Roma (la Costituzione della Cee, ndr); una è la politica agricola comune, la politica comune per eccellenza; la terza è il mercato interno, che si avvia a essere un cemento ancora più forte fra i Dodici e con i Paesi che si sono gradualmente avvicinati alla Cee, primi fra tutti quelli dell'Elta che hanno voluto lo Spazio economico europeo. Sul mercato unico, il velo si sarebbe dovuto levare ieri. Ma il grande mercato resta ancora uno sconosciuto. Gli anni dopo la decisione di realizzarlo, presa nel 1985, sono stati spesi per impostare l'impalcatura giuridico-legislativa, cioè per stabilire le norme che devono disciplinarlo. L'Unione doganale, un grande spazio senza dazi interni, non poteva automaticamente trasformarsi in mercato unico, perché vi erano gli ostacoli tecnici agli scambi, gli standard diversi, le residue vengute protezionistiche degli Stati espresse in una serie molto ampia, anche se inidentificabile, di freni, di inerte, di passività. L'impalcatura giuridica ha smontato, quasi del tutto, questi ostacoli. Bisogna ora completarla, senza soluzione di continuità, in settori anche ampi sottratti a una circolazione veramente libera, come le auto. Con il primo gennaio, comunque, sono scattati una serie di meccanismi che fanno un simbolo di questa data come la liberalizzazione degli appalti.