

# Economia & lavoro

BORSA

Flessione minima  
Mib a 1389 (-0,07%)

LIRA

Stabile  
Marco a quota 956

DOLLARO

Stabile  
In Italia 1595,56 lire

Con una scenografia alla Spielberg presentata a Torino la nuova autovettura Cantarella: «Ne venderemo metà all'estero È l'auto della svolta, il simbolo del nuovo»

Un battesimo dagli esiti incerti. Ma a corso Marconi sono ottimisti: «Sarà un successo» Gli impianti alla giapponese di Melfi e la «vecchia» cassa integrazione a Torino

## Una Punto per sfidare l'Europa È sui mercati stranieri che la Fiat si gioca il futuro

Nasce la Punto. Graziosa, coloratissima, pronta a competere nel mercato dell'Europa. Un'auto che non è solo un'auto, ma anche una sfida, quella di una ripresa difficilissima per la Fiat, per il mercato e anche per il paese. È stata presentata ieri al Lingotto, uno stabilimento glorioso, ormai chiuso, a Torino, una città colpita dalla cassa integrazione e ormai timorosa per il suo futuro.

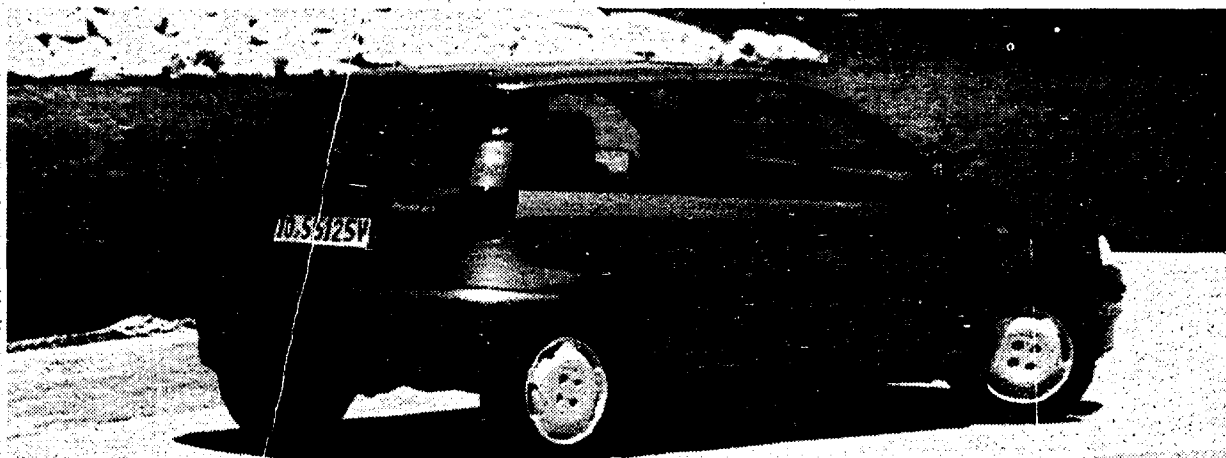
DA UNA DELLE NOSTRE INVIATE  
RITANNA ARMENI

TORINO. Eccola. Un'enorme sfera si rovescia lentamente verso i 1.500 spettatori e giornalisti. E fra musiche, colori, fumi, toni, rumori e odori la sfera si rompe ed esce, simbolicamente nasce la Punto. Lo spettacolo è allestito in quel grande capannone dove un tempo lavoravano, assordanti e mastodontiche, le presse del Lingotto. Da qualche anno è solo un pezzo di archeologia industriale. Per la presentazione della nuova nata in casa Fiat è diventato una grande sala stampa che ospita oltre 1.500 giornalisti e uno schermo lungo almeno 50 metri.

Paolo Cantarella, l'amministratore della Fiat auto, ha appena finito di parlare. La Punto - ha detto - è qualcosa di più di una nuova auto. È un pezzo del rinnovamento che abbiamo realizzato in questi anni in Fiat: il risultato più avanzato di un nuovo modo di progettare e di produrre.

Già, la Punto, che si presenta graziosa e coloratissima, oltre ad essere un'auto, è un simbolo. È stata progettata, prodotta, presentata e commercializzata nel momento più brutto della Fiat, mentre il mercato si ritira in Italia e all'estero, mentre sui dipendenti di Corso Marconi fioccano le lettere di cassa integrazione. E mentre Torino, imbandierata a festa nei negozi del centro per festeggiare la nuova vettura, nella periferia delle case di ringhiera vive nel timore del domani, quando Mirafiori sarà ridimensionata e il lavoro sarà comunque meno per tutti.

Ma proprio in questa situazione l'uscita di una nuova autovettura vuole comunque essere il segnale di una possibile ripresa, di un possibile nuovo sviluppo. Cantarella non dimentica di enunciare le difficoltà (quelle dell'azienda naturalmente, non quelle degli uomini e delle donne che rischiano il posto di lavoro). «Nel 1993 - dice - il mercato automobilistico si è contratto con una rapidità ed una ampiezza ancora più marcata di quanto non avvenne vent'anni fa, all'epoca della crisi petrol-



Qui a fianco uno dei modelli Punto, la 75 ELX

fra muletti e prototipi per la sperimentazione su strada, 6 milioni di chilometri per collaudare la resistenza e l'affidabilità dei motori. Infine la fastosa esibizione di questi giorni a Torino.

Tutto contribuisce a confermare che «o la va o la spacca», che se non va la Punto non va la Fiat. E se non va la Fiat che cosa ne sarà della disastrosa economia italiana? Anche i dirigenti di Corso Marconi ai

quali non piace l'idea di una così pesante scommessa accettano questo significato simbolico della nuova auto.

Conclude il suo discorso Paolo Cantarella: «Negli anni '50 la Fiat 500 è stata uno dei simboli di un'Italia che cambiava, di un'Italia avviata lungo la strada dello sviluppo e del benessere. Ci piace pensare che la Fiat punto possa costituire un segno concreto di un'Italia che sta nuovamente

cambiando». Insieme alla scommessa, rimane, come è ovvio forte incertezza. Emerge innanzitutto dalle cose che l'amministratore delegato non dice, dalle domande a cui non risponde. Il prezzo della Punto, che ancora non si conosce e che sarà reso noto solo venerdì. Poi i dati sull'occupazione. Quella che la nuova auto dovrebbe portare e quella che la Fiat si accinge comunque a tagliare.

Tutto rimane in vago, tutto si rinvia alla risposta del mercato. Dal quale è chiaro dipenderà sicuramente l'avvenire di Melfi, e il numero delle assunzioni. Quanto a quello degli stabilimenti di Milano sembra tragicamente definito. E Mirafiori? E Torino? La Fiat la celebra come centro propulsore della

cultura imprenditoriale e del lavoro, come «la più alta concentrazione mondiale di sapere automobilistico». Ma è una celebrazione che sembra riguardare più il passato che il futuro. Che suona come omaggio doveroso a ciò che Torino è stata più che a quello che sarà.

## Prezzo top secret: si saprà soltanto venerdì Italia, Germania, Francia dal 6 novembre in vendita

DA UNA DELLE NOSTRE INVIATE  
ROSSELLA DALLÒ

TORINO. Giugiaro e il Centro Stile Fiat questa volta hanno fatto proprio di tutto per soddisfare al massimo le esigenze e i gusti dei clienti europei. La Punto infatti vuole essere una macchina buona per tutti i mercati continentali, ovvero per quello che la Fiat un po' ottimisticamente chiama il suo «mercato domestico». Studi ergonomici sulle popolazioni mediterranee come scandinave e germaniche fanno sì, ad esempio, che le soluzioni adottate per il posto di guida si adattino facilmente a uomini, donne e giovani di ogni paese. La concorrenza, del resto, in questo segmento di vetture - il più importante e affollato in Europa - non consente «svalutare». Chi non offre il meglio è tagliato fuori. Anzi, per dirla con Cantarella, la Punto «si scontra con tanti concorrenti che è un autocomo».

È pur negando il carattere di «ultima spiaggia» in Fiat hanno lavorato come se lo fosse davvero. Il risultato, tangibile, è una vettura, per dimensioni e dotazioni a cavallo tra il segmento B e il C, tanto curata fin nei minimi particolari da «non sembrare una Fiat». Cantarella storce il naso ma mai prima d'ora su una berlina di grande serie della Casa torinese abbiamo trovato tanta attenzione - per fare qualche esempio - alle guarnizioni in gomma delle portiere, che non solo non si staccano al primo colpo ma che addirittura sono provviste di un doppio gocciaio; alla precisione degli assemblaggi, sia fra i lamierati della carrozzeria, sia in plancia (con plastiche morbide e di ottima qualità); alle rifiniture per le quali, sempre come esempio, entrambe le alette parasole sono dotate di «invito» e di specchio di cortesia, lo sportello del vano portaoggetti provvisto di due incavi portabottiglie e di uno per la birra.

Ma se l'occhio è, finalmente, pienamente soddisfatto, ancora di più l'utente della strada apprezzerà i motori, la meccanica, le dotazioni di sicurezza, la superba tenuta di strada. In una gamma quanto mai ampia - in vendita dal 6 novembre in Italia, Francia e Germania - fatta di trenta versioni determinate da carrozzerie a tre e cinque porte, da sei motorizzazioni (5 a benzina, dal Fire 1100 abbinato a un inedito cambio a sei marce fatto apposta per dare spritz nell'uso cittadino fino al 1600 GT da 136 cavalli, e una 1700 turbodiesel da 72 cv) e da cinque livelli di allestimento, ognuno può trovare la sua Punto su misura. I prezzi verranno annunciati solo venerdì in concomitanza con la presentazione ai concessionari, ma una cosa possiamo anticipare in merito alla «economia» di gestione: le Punto assicurano tutti consumi bassissimi: a 90 km orari si percorrono da 16 a 21 km con un litro di benzina verde.

Così il mercato dell'auto in Europa

	1993	1994	1995	1996	1997
Germania	-22,0	2,0	+4,2	+5,8	+7,9
Francia	-15,6	+8,4	+4,0	+7,8	+8,7
Regno Unito	+11,0	+6,8	+3,1	+6,1	+3,5
ITALIA	-21,4	-0,0	+7,6	+6,2	+5,0
Totale CEE	-18,4	+3,1	+5,7	+7,0	+6,3



Bnl Atlanta Nesi dovrà deporre negli Usa

L'ex presidente della Banca Nazionale del Lavoro, Nerio Nesi (nella foto), sarà chiamato a testimoniare contro Chris Drogou nel processo per lo scandalo dei finanziamenti illeciti all'Iraq erogati dalla filiale di Atlanta dell'istituto. È quanto riferiscono fonti della «task force» creata apposta per seguire il caso Bnl nell'ufficio dell'u.s. attorney di Atlanta. Accanto a Nesi ci saranno altri 12 testimoni italiani: Giacomo Pedde, ex direttore generale della Bnl, Teodoro Monaco, Angelo Florio, Edmondo Alvisi, Pier Domenico Gallo, Lucio Costantini, Gian Mario Sartoretti, Franco Depiano, Gerardo Ruggiero, Francesco Bignardi, Marco Lunazzi e Giovanni D'Ercole. Un «panel» composto da tre giudici dell'undicesima corte d'appello ha infatti impugnato una precedente sentenza del giudice distrettuale Ernest Tidwell, che aveva bloccato le deposizioni dei tredici per i possibili problemi che si creerebbero nel confronto incrociato. Ora la procura di Atlanta chiederà a Tidwell di ritardare l'inizio del processo a Chris Drogou, che doveva iniziare l'8 settembre.

## Ansaldo costruirà un dissalatore ad Abu Dhabi

del contratto, che l'Ansaldo si è aggiudicato attraverso la controllata Ansaldo Gie (ne è «main contractor»), è di 800 miliardi di lire. Tecnicamente il progetto prevede l'installazione di una centrale della potenza totale di 180 Mw. In particolare, il progetto prevede la realizzazione di un impianto di dissalazione con una capacità di 16,2 milioni di galloni di acqua dissalata al giorno. L'Ansaldo, secondo quanto si apprende, fornirà gli alternatori, le caldaie a recupero, il dissalatore e gli impianti elettrici. Incaricata dei montaggi meccanici è la Fochi Energia di Bologna, mentre le opere civili saranno realizzate dalla filiale locale della società belga Six Construction. Le 4 turbine a gas da 45 MW l'una saranno realizzate dalla Siemens. La commessa nell'area del Golfo Persico consolida la presenza di Ansaldo che dal 1977 ad oggi ha realizzato centrali ed impianti per oltre 4.000 MW di potenza e 50 milioni di galloni al giorno di acqua dissalata.

L'Ansaldo, società del gruppo Finmeccanica, si è aggiudicata una commessa ad Abu Dhabi (Emirati Arabi Uniti) per la realizzazione di una centrale idroelettrica a Mirfa (nel l'ovest del Paese). Il valore

## Piccole imprese contro le grandi per i fondi al Meridione

to un comitato per la difesa delle piccole industrie e nominato presidente Mario Corbino. Il comitato chiede il rispetto dei criteri fissati dalla Cee per l'utilizzo del rifinanziamento autorizzato (10.000 miliardi) e critica la decisione del governo italiano di dirottare oltre 8.300 miliardi per i contratti di programma delle grandi imprese. «In sede Cee - dice il comitato - l'Italia aveva mandato innanzi le piccole imprese con investimenti avviati, ora lascerebbero proprio queste a secco». Il comitato critica poi il decreto legge del 9 agosto perché «sblocca subito i fondi per le grandi imprese, ma rinunciando a quella giusta idea di un previo piano di riparto tra i due gruppi, che il Cipi aveva derivato dalla decisione Cee, e rinviando a dopo il marzo 1994 le prime decisioni sulle domande delle piccole imprese».

Le piccole imprese del Mezzogiorno non accettano il diramamento dei fondi residui della legge 64 alle grandi industrie e, in «pacata ma concreta polemica» con la Confindustria, alcune di esse hanno creato

FRANCO BRIZZO

## L'INTERVISTA «Le misure di Ciampi non bastano. Il costo del denaro può scendere di altri tre punti» «Ridurre i tassi per creare lavoro»

Sarà un autunno crudele. Operai e tecnici, assaliti dai microfoni ai cancelli delle fabbriche, esprimono solo paura. C'è per il lavoro una specie di «effetto Irma» dice Antonio Lettieri, presidente dell'Istituto europeo di studi sociali. Scopriamo solo ora una «slavina» iniziata due anni fa. E apriamo l'ombrello di fronte al tifone. Proposta: ridurre di almeno tre punti i tassi senza aspettare la Bundesbank.

BRUNO UGOLINI

ROMA. C'è o non c'è questa emergenza lavoro? Solo chi si tappa gli occhi può non vederla. C'è stato come un effetto Irma. I media si sono accorti di quella povera bambina biondina e si è scoperto che la guerra poteva uccidere anche i bambini. Ma ne erano già morti migliaia e migliaia e non basta curarne qualche decina, se non si lavora a ristabilire la pace. Voglio dire che sono due anni che in Italia non solo aumenta la disoccupazione, ma diminuisce (cosa di-

Lettieri: sarà un autunno crudele

scita modesta (un po' più del 2 per cento), ma non è in recessione. Il fatto nuovo e grave è che la crisi europea è «guidata» dalla Germania, dove il Pil diminuirà quest'anno del 2,5 per cento, mentre la produzione industriale subisce un calo vertiginoso dell'8 per cento. La disoccupazione nella Comunità era dell'8,3 per cento alla fine del '90. Ora si avvicina al 12 per cento e secondo le previsioni crescerà ancora nel 1994. La più grave crisi in Europa dopo quella degli anni 30.

Il vertice del sette Paesi più industrializzati a Tokio ha avuto un qualche effetto? Tokio è stato un fallimento. Era necessaria una politica coordinata che prevedesse tre cose: sostegno più deciso alla ripresa americana da parte dell'amministrazione Clinton; un accordo commerciale con il Giappone tendente a ridurre un avanzo commerciale ciclopico di 150 miliardi di dollari;

una drastica riduzione dei tassi di interesse in Germania. La gestione dell'economia mondiale è rimasta invece affidata alle reazioni dei mercati finanziari. Risultato? Un ulteriore svalutazione del dollaro sullo yen che contribuisce ad azzerare l'annunciata ripresa giapponese. E l'esplosione del sistema monetario europeo, con una caduta delle prospettive di ripresa in Europa.

Il disegno di Maastricht in frantumi? Sì. Volevano costruire l'unione politica adoperando la leva dell'unione monetaria e la leva si è spezzata. Delors ha chiesto che nel prossimo vertice di fine ottobre si ridiscutano le condizioni politiche che possono tenere in piedi la Comunità. Ma nessuna condizione è realistica se l'Europa non esce dalla bufera economica. È necessario, innanzitutto, un mutamento delle politiche economiche, a partire da una drasti-

ca riduzione dei tassi di interesse. Senza aspettare la decisione della Germania sui tassi? Questa attesa è un errore e un lento suicidio. La Bundesbank è alla prese con una inflazione che supera il 4 per cento, considerata inaccettabile dal momento che è mediamente il doppio di quella americana, giapponese e francese. C'è poi l'aumento del disavanzo di bilancio a causa degli enormi investimenti necessari (circa 100.000 miliardi l'anno) per sostenere i larder dell'Est. Non ha nessuna intenzione, in queste condizioni, di allentare la politica monetaria. È il tributo che la Germania paga e fa pagare all'Europa per l'unificazione tedesca. L'assurdità sta nel fatto che un Paese come la Francia, per rimanere legata al marco, pur avendo ridotto l'inflazione al di sotto del 2 per cento, deve tenere allineati i tassi di interesse su quelli tedeschi.



Antonio Lettieri

schì, provocando una recessione interna e un tasso di disoccupazione più alto di quello italiano. La politica della Bundesbank aggrava la recessione e allontana l'unità europea. La linea di Major, relativa ad una grande area di libero scambio ampliata all'Est e ai Paesi dell'Est, con l'abbandono di ogni prospettiva di unione economica, monetaria e politica, si fa paradossalmente strada.

Hanno ancora valore i criteri di «convergenza» fissati a Maastricht? Sornigliano sempre di più alla loro meccanica in una corsa di cani. Non solo la lepre è irraggiungibile, ma sta uccidendo i cani che la inseguono. Il disavanzo di bilancio - secondo quei criteri - deve ridursi al 3 per cento del Pil. Il disavanzo medio della Comunità ha superato nel 1993 il 6 per cento, cioè il tasso più alto della storia comunitaria. Questo a causa della recessione e del carico di interessi da pagare sul debito. È necessario rompere que-

sta tela di ragno. Ora che il vincolo della parità col marco è praticamente saltato e i cambi fluttuano liberamente o comunque entro bande di oscillazione molto ampie (il 15 per cento), non c'è ragione per tenere tassi di sconto e d'interesse che sono il triplo di quelli praticati in Giappone e negli Stati Uniti dove il tasso di sconto reale è vicino allo zero. Una riduzione di almeno tre punti dei tassi consente all'Italia una riduzione di un terzo del disavanzo pubblico (qualcosa come 50 mila miliardi); riduce il costo del debito per le imprese, ridà fiato alle piccole e medie aziende; consente un alleggerimento del carico fiscale sul salario, attenuando la caduta del potere d'acquisto; apre la strada a più consistenti investimenti pubblici.

Ciampi accetterebbe una riduzione dei tassi di tre punti? Non si tratta di ricette improvvisate o stravaganti. È l'opinione espressa ripetutamente dal gruppo di economisti americani del Mit, tra i quali i Nobel Modigliani e Samuelson che considerano la politica monetaria europea insensata e suicida. Abbiamo anche una controprova. La Gran Bretagna che ha ridotto consistentemente i tassi, dopo l'uscita dallo Sme del settembre scorso, è l'unico Paese europeo in cre-

scita e dove la caduta dell'occupazione è stata fermata. Ciampi, proprio per la sua storia di Governatore e per aver ottenuto un accordo con i sindacati per una politica dei redditi che garantisce il controllo dell'inflazione, ha tutte le carte in regola per proporre, in vista del vertice di Bruxelles di ottobre, una svolta nella politica economica della Comunità. La stessa Germania si avvantaggerebbe di una politica di ripresa nella Comunità.

Ma non sono urgenti, intanto, misure per l'emergenza? Le misure di tamponamento possono dare risultati apprezzabili solo in un quadro di crescita generalizzata. Gli investimenti pubblici dovrebbero essere selezionati, almeno in una prima fase, sulla base della capacità di produrre lavoro. Un ruolo importante possono giocare i contratti di solidarietà, con riduzione temporanea degli orari, assistita da una integrazione salariale. E così un piano di lavori di pubblica utilità nei quali impiegare non solo i cassintegrati, ma un consistente numero di giovani nel Mezzogiorno. E, in una prospettiva di risultati a più lunga scadenza, deve essere riorganizzato il sistema scolastico e quello formativo. È possibile uscire dalla crisi con questo mix di misure strutturali e d'emergenza.