

Lo scorso mese sono state vendute 37.500 vetture in meno dell'anno passato. Siamo al 15° dato negativo consecutivo. Non succedeva dal '75

Il mercato sconta l'«effetto Punto»
Ma le associazioni dei costruttori puntano il dito contro il fisco: molti consumatori preferiscono attendere

Auto: da 15 mesi una frana continua

Anche a ottobre vendite in picchiata: -19,7%. La Fiat al 44,7%

Dopo il rallentamento di settembre, è tornata ad imperversare in ottobre la crisi del mercato dell'auto: si sono vendute 37.500 auto in meno dell'anno scorso, con una flessione di quasi il 20 per cento. L'attesa della nuova Fiat «Punto» spiega solo in parte la battuta d'arresto. Siamo ormai al quindicesimo mese consecutivo in perdita, una durata superiore alla prima crisi petrolifera del '75.

DALLA NOSTRA REDAZIONE

MICHELE COSTA

TORINO. L'andamento del mercato italiano dell'auto assomiglia sempre più ad una doccia scozzese. Aveva appena suscitato qualche tiepida speranza il risultato di settembre, quando la flessione era stata «solo» del 13,9%, dopo crolli del 27-30% tra aprile e luglio. Ed ecco un'altra brusca gelata: in ottobre le vendite sono nuovamente arretrate di quasi il 20% rispetto allo stesso mese del '92. Sono state consegnate 152.553 vetture, 37.500 in meno di un anno fa (-19,7%).

Quasi sono le ragioni della battuta d'arresto? Una spiegazione può essere l'«effetto Punto». Molti potenziali acquirenti

hanno atteso la nuova vettura compatta della Fiat ed una quota di vendite che potevano avvenire in ottobre dovrebbe quindi slittare a novembre. E' l'opinione prevalente tra i concessionari italiani di auto, interpellati dal centro studi bolognese «Promotor», che sono cautamente ottimisti: dal 54% di luglio scendono al 31% coloro che si attendono ulteriori cali, mentre il 48% prevede mercato stabile nei prossimi tre-quattro mesi, ed il 21% addirittura una ripresa.

Ma l'«effetto Punto» non spiega tutto, perché crollano anche le vendite di modelli che non dovrebbero subire

troppo la concorrenza della nuova vettura. Se infatti calano dalle 26.000 unità di un anno fa ad appena 18.600 le consegne della «Uno», destinata ad essere rimpiazzata dalla «Punto», precipitano pure le vendite della «Tipo» (da 9.316 a 6.856), della «Y 10» (da 8.900 a 5.900), della «Panda» (da 10.600 a 7.200), della Ford «Fiesta» (da 12.500 a 7.300), della Volkswagen «Golf» (da 10.500 a 5.800), e così via. Soltanto la Fiat «Cinquecento» comincia faticosamente a conquistare il posto che dovrebbe avere sul mercato un'utilitaria del genere, passando dalle 8.251 unità mensili vendute un anno fa a 10.968.

L'Anfia (associazione industrie italiane) e l'Unrae (importatori di auto estere) puntano il dito contro il drenaggio fiscale: «Ci si avvia - ricorda l'Unrae nella nota di accompagnamento dei dati - verso due mesi fiscalmente pesanti come novembre, con gli accenti in più ed il 10% di dicembre, con il pagamento del residuo dell'Ici. Ciò, abbinato all'instabilità dell'attuale quadro politico-economico, suggerisce a molti consumatori un ulteriore periodo di attesa».

Ma forse è ora di cercare spiegazioni strutturali più profonde. In Italia, come nel resto d'Europa, siamo ormai al quindicesimo mese consecutivo di flessione del mercato, una durata superiore persino a quella della prima crisi petrolifera del 1975. Un anno fa, in ottobre, si erano già largamente superati nel nostro paese i 2 milioni di automobili vendute, mentre quest'anno siamo a 1.609.634, con un saldo negativo di oltre 450.000 unità, il 22 per cento in meno: è in termini assoluti il calo più pesante nella storia del mercato automobilistico italiano. Ben difficilmente si arriverà a vendere entro fine anno 1.900.000 auto, contro i 2.375.000 dell'anno scorso. Ed anche se vi sarà una ripresa (ma non sta scritto da nessuna parte che debba arrivare presto) non si tornerà stabilmente a livelli record. Infatti in Italia, come negli altri paesi sviluppati, vi sono ormai quasi 600 automobili ogni 1.000 abitanti ed un mercato così saturo, di sola sostituzione, sarà sempre più

imprevedibile, soggetto ad alti e bassi per un nonnulla (come l'attesa di un nuovo modello o un cambiamento di umore dell'opinione pubblica).

È rimasta praticamente invariata in ottobre la quota di mercato delle marche italiane (44,72% contro il 44,45% di un anno fa). In casa Fiat continua a perdere il marchio Alfa (dal 4,51 al 4,25%) mentre recuperano qualche decimo di punto i marchi Fiat e Lancia. Tra le straniere sono in flessione Peugeot, Citroen, Volkswagen, Ford, Bmw, Volvo, mentre guadagnano quota Renault e Opel. Meritano una segnalazione le case che, nel pieno di questa crisi, riescono ad aumentare non solo la quota di mercato, ma anche il numero di auto vendute: l'Audi (che passa dall'1,91 al 2,91%), la Mercedes (dall'1,68 al 2,22%), la Seat (dall'1,26 al 2,65%), la Nissan (dall'1,01 all'1,88%) e le case giapponesi nel complesso (dal 3,01 al 3,76%).

LA TOP TEN

1) Fiat Uno	212.393
2) Fiat Panda	97.103
3) Ford Fiesta	94.909
4) Fiat Cinquecento	79.007
5) Volkswagen Golf	74.770
6) Fiat Tipo	71.293
7) Autobianchi Y10	67.864
8) Renault Clio	67.550
9) Opel Astra	56.993
10) Fiat Tempra	47.314

Gennaio / Ottobre 1993



Ma da oggi con la «Punto» Torino rilancia la sfida ai mercati

ROMA. Da oggi 3.000 concessionari Fiat di Italia, Germania e Francia, inizieranno a vendere la «Punto», la nuova vettura presentata il 31 agosto scorso. È la prima volta che la casa automobilistica torinese fa un lancio contemporaneo in tre paesi europei: 100 mila le prenotazioni giunte dai concessionari, ai quali sono state inviate 30 mila vetture (20 mila in Italia, 5 mila in Francia e 5 mila in Germania), pronte per la consegna. Per la commercializzazione della Punto sono state addestrate 32 mila persone. Oggi e domani i 3.000 «show room» Fiat di Italia, Germania e Francia metteranno a disposizione dei clienti 10 mila auto, in occasione dell'iniziativa promozionale «porte aperte».

Lo sforzo pubblicitario comprende altre manifestazioni in tutti e tre i paesi. In Italia la Punto viene esposta in 17 aeroporti, in Francia 700 vetture tutte dello stesso colore (Green Valley) invaderanno, domani, il centro di Parigi e percorreranno un tragitto che tocca tutti i più significativi monumenti della capitale d'oltralpe, in Germania, a Heilbronn dove c'è la sede della Deutsche Fiat, l'intera città sarà coinvolta con iniziative nelle scuole, allestimenti particolari delle vetrine dei negozi.

L'INTERVISTA

«Abbiamo lavorato tanto, ma coi soliti vecchi sistemi»

RITANNA ARMENI

ROMA. Per sostenere la sfida della Punto a Mirafiori si è lavorato tanto. Prima per produrre i prototipi e poi per fornire ai concessionari le auto che da oggi saranno vendute all'Italia e all'estero. Hanno lavorato oltre 2000 operai e tecnici che quando la produzione sarà a regime diventeranno 3600, 1200 per ogni turno. Un gruppo di operai che in questi mesi si è impegnata senza tregua per consentire alla nuova auto di essere puntualmente in vendita. Fra loro Siro Sanna, operaio Fiat da 24 anni, delegato Fiom che racconta come è quanto si lavora alla Punto.

Chi lavora alla nuova auto Fiat? Come sono stati scelti gli operai della Punto?
La Fiat li ha scelti uno per uno dalle altre officine, da quelle che producevano la Uno o la Thema, e che avevano già sperimentato il sistema della fabbrica integrata.

Chi ha scelto?
Quelli che a suo parere erano più esperti e più professionalizzati. Insomma il meglio che le officine potevano offrire.

E per loro, anzi per voi, cosa che lei è fra questi, che visto ha significato lavorare alla Punto?
Un cambiamento, un cambiamento da molti punti di vista.

Sete stati pagati di più?
No, questo no. Il nostro salario è rimasto quello di sempre. L'azienda non ha sganciato una lira, si è limitata a togliere

una indennità di disagio e ad integrarla nella paga base.

Perché allora gli operai della Punto si sono sentiti diversi dagli altri?
Perché hanno pensato di essere privilegiati. Di fronte ai guai dell'azienda, al pericolo di licenziamenti, alla paura della cassa integrazione hanno pensato di potere essere fuori da tutto questo. Si sono sentiti scelti, sicuri, quasi in una botte di ferro. La Fiat, pensano, non può mica mollare su un'auto su cui ha puntato tanto. E, in effetti, le officine in cui si produce la Punto non sono mai state toccate dalla cassa integrazione.

Ma è una loro impressione oppure l'azienda ha davvero un atteggiamento diverso nei confronti?
L'azienda è intervenuta sui lavoratori. Ha spiegato che quello che loro facevano era un prodotto nuovo. Ha detto che se non fosse andato bene le conseguenze sarebbero state pesantissime. Ha fatto colloqui con gruppi di 15-20 persone. Ha cercato di coinvolgerli nei suoi progetti, di far sentire loro che facevano un lavoro speciale. Recentemente, ad esempio, ha incontrato 300 cassintegrati della Lancia di Chivasso, rientrati per produrre appunto la nuova auto. E anche a loro, che finalmente tornavano al lavoro, ha fatto lo stesso discorso. Ovviamente è un discorso che nella situazione in cui si trova l'azienda, fa un certo effetto.

Lei mi sta parlando di un atteggiamento mutato, ma è cambiato anche il lavoro? Mi riferisco alle mansioni concrete che ciascuno di voi svolge ogni giorno?
Certo è cambiato anche il lavoro, ma non nel senso che si tende a credere. Non nel modo in cui ne hanno parlato molti giornali. La Punto non si produce in una fabbrica integrata. Questo deve essere chiaro.

Ma in una fabbrica diversa?
Sì una fabbrica meno faticosa nel senso che sono state eliminate molte delle lavorazioni più dure o sono state automatizzate. Per la Punto, ad esempio non si lavora più con le braccia alzate. Il lavoro del montaggio dei pezzi sotto la scocca oggi è fatto dai robot.

E questo non è un aspetto positivo?
Certo, ma è il solo. Deve essere chiaro che per produrre la Punto non c'è nessun lavoro di squadra, il lavoro di gruppo

tanto propagandato, non esiste. I tempi sono assegnati secondo i vecchi metodi.

Ed avete lavorato di più? Avete fatto molti straordinari?
Barche, barche di straordinari. Gran parte dei lavoratori della punto hanno fatto 8 ore di lavoro in più alla settimana. Sono venuti in azienda il sabato o si sono trattenuti dopo la fine del turno.

E la qualità totale? Le auto Punto sono state lanciate in nome della qualità. In che modo l'azienda mantiene questo impegno?
Glielo ripeto. Non possiamo parlare di produzione snella, né di lavoro di squadra, né di nuove responsabilità dei lavoratori. Con la produzione della Punto sono cambiate solo due cose. La Fiat ha cercato degli operai più aziendali, più legati alla sorte del prodotto e ha cercato di influenzarli in questo senso. E poi ha organizzato il lavoro in modo che sia chiara la responsabilità degli errori, tutto sia sotto controllo. Per il resto, mi creda, è cambiato poco. Il lavoro è quello di sempre, i tempi assegnati per le varie fasi sono strettissimi, il controllo avviene nello stesso modo di sempre.

Diktat della Cee «A Taranto l'Ilva chiuda tre forni»

MARCO TEDESCHI

ROMA. Chiusura di tre forni di riscaldo a Taranto e conseguente riduzione della capacità produttiva dello stabilimento pugliese di circa 1.700.000 tonnellate: questa la principale condizione posta dal Commissario europeo per la concorrenza Karel Van Miert per dare parere favorevole al piano di ristrutturazione dell'Ilva. La richiesta è contenuta in un documento esaminato ieri dai capi di gabinetto dei Commissari europei. Fino ad oggi l'Italia si era detta disponibile alla chiusura di un forno a Taranto e allo smantellamento definitivo dell'impianto di Bagnoli. In tal modo, secondo i calcoli fatti a Roma, la riduzione complessiva della capacità produttiva dell'Ilva sarebbe stata di due milioni di tonnellate (1,2 milioni Bagnoli e 800 mila Taranto).

La proposta di decisione elaborata da Van Miert conferma la necessità di un taglio di due milioni di tonnellate per dare il via libera a un intervento Iri, considerato da Bruxelles come aiuto di Stato, per circa 4.800 miliardi di lire. Ma l'impianto di Bagnoli, in base alla proposta di decisione che sarà esaminata dalla Commissione mercoledì prossimo, non potrebbe essere conteggiato per più di 800 mila tonnellate.

La richiesta di chiusura di tre forni a Taranto (uno per ogni treno) è stata accolta con sorpresa in ambienti italiani, dove si sottolinea che una tale eventualità renderebbe meno efficiente l'impianto pugliese e più difficile il processo di privatizzazione. Da parte italiana sono state sollevate perplessità sul rapporto oneri finanziari-fatturato chiesto dalla Cee per le due nascenti nuove società (il 3,5 per cento, superiore alla media europea).

Alitalia Risanamento, primo round coi sindacati

ROMA. Aspetti finanziari, riduzione dei costi gestionali, recupero di produttività, riorganizzazione della rete intercontinentale e flessibilizzazione delle rotte. Sono queste le linee principali del piano di ristrutturazione dell'Alitalia, illustrato ieri ai sindacati dall'amministratore delegato della compagnia Giovanni Bisignani e dal direttore centrale dell'Iri, Vincenzo Vettori. L'illustrazione si è limitata ai temi generali perché il piano è ancora all'esame dell'azionista Iri. «Eventuali esuberanti di personale - precisa l'Alitalia - saranno oggetto di discussione e frutto del risultato finale del confronto». Infatti i numeri non ne sono stati fatti (si parla di 1.000-1.800 eccedenze). Delusi da questo primo incontro, Filt-Cgil Fli-Cisl Uil confermano le 24 ore di blocco degli aerei del 16 novembre nel quadro dello sciopero generale dei trasporti.

Pignone Soltanto in quattro al rush finale

ROMA. L'Iri ha aperto ieri le buste con le offerte dei 4 pretendenti al Nuovo Pignone che dovrebbero essere General Electric, Abb, Dresser e Gec Alsthom. Permane infatti il top secret ufficiale non solo sul numero delle proposte, ma persino sul nome dei partecipanti. L'Eni si è limitato a renderne noto il numero. Nei prossimi giorni l'Iri valuterà la congruenza delle offerte con le indicazioni dell'asta. Quindi, nel giro di una decina di giorni, la palla passerà alla società petrolifera che avrà contatti bilaterali con ciascuno dei potenziali acquirenti entrando nel merito dei dettagli dell'acquisto. Oltre al prezzo, infatti, l'Eni valuterà altri aspetti come il piano industriale, le garanzie occupazionali, gli aspetti tecnologici e di mercato. Il gruppo pubblico, del resto, manterrà nel Pignone una quota di circa il 20%.

Record assoluto ad ottobre della disoccupazione dal secondo dopoguerra ad oggi: la crisi dilaga da ovest ad est Germania kaput: 3,5 milioni senza lavoro

Il numero dei disoccupati in Germania ha superato la soglia dei tre milioni e mezzo. Mai era stato così alto dalla fine della seconda guerra mondiale. Disastrosa la crescita dei senza lavoro nei Länder dell'ovest, mentre appare più contenuta all'est dove, però, il tasso ufficiale del 15,3% nasconde una realtà ancora più difficile. Calano gli impieghi anche nelle regioni con i settori industriali più avanzati.

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
PAOLO SOLDINI

BERLINO. Un nuovo record, una nuova inquietante, soglia psicologica: il numero dei disoccupati, in Germania, ha superato i tre milioni e mezzo. Non era mai stato così alto dalla fine della seconda guerra mondiale e ormai viaggia su un ordine di grandezza che ricorda gli anni neri della Repubblica di Weimar. Le cifre fornite ieri, come all'inizio di ogni mese, dal presidente dell'Ufficio federale del Lavoro di Norimberga Bernhard Jagoda non danno davvero paura: i senza lavoro sono saliti in tutta la Repubblica federale a 3 milioni

saliti al 15,3%, corrispondente a 1 milione 165 mila 700 disoccupati, 6.600 in più rispetto a un mese fa. Quasi altrettanto negativo il trend degli impieghi a orario ridotto (che corrispondono un po' alla nostra cassa integrazione): mentre all'est i lavoratori a orario ridotto sono leggermente calati (da 143.400 a 135.100), essi sono notevolmente aumentati all'ovest, passando da 590.400 a 659.700.

Fin qui le cifre brutte, le quali, ha commentato Jagoda, testimoniano già da sole le difficoltà generali dell'economia tedesca e la pesantezza delle ristrutturazioni e degli adattamenti che sono stati imposti dalla recessione - soprattutto all'ovest. Un'analisi più dettagliata, tuttavia, suggerisce considerazioni ancora più pessimistiche. Il fatto che le perdite di posti sia avvenuto nei Länder occidentali piuttosto che, come in passato, in quelli orientali viene consi-

derato come un fattore assai negativo perché, com'è ovvio, è proprio all'ovest che la crescita, anche quando riprende dopo la fase recessiva della quale non si continua a vedere la fine, sarà meno veloce e quindi sarà più difficile ricostruire quanto è andato perso.

Oltretutto, e questo è un fenomeno che dura ormai da parecchi mesi, la disoccupazione aumenta proporzionalmente in modo più rapido nelle regioni del sud e del sud-ovest della Repubblica federale, ovvero proprio nei Länder che, come la Baviera e il Baden-Württemberg, hanno la struttura industriale più moderna e tecnologicamente avanzata. Non solo le industrie tradizionali, insomma, sono in grave crisi, a cominciare da quella automobilistica, ma anche settori di innovazione che un tempo venivano considerati trainanti.

Quanto all'est, il discorso non è certo più confortante. Se è vero che, in proporzione ai «fratelli ricchi» dell'ovest, la disoccupazione ufficiale sembra crescere in modo meno tumultuoso, è anche vero che è specialmente qui - nei Länder orientali - che la mancanza di lavoro ha una dimensione ben più vasta e devastante delle cifre indicate dalle statistiche. Lo stesso Ufficio del lavoro calcola che siano almeno 1 milione e 400 mila le persone impiegate in iniziative del programma delle misure di sostegno del mercato del lavoro e quindi, in realtà, fuori dalla logica d'un impiego produttivo e di lungo periodo. Se a costoro si aggiungono le persone che frequentano corsi di riqualificazione che spesso sono puri e semplici «parcheggi», i prepensionati, i lavoratori a orario ridotto a zero ore si ottengono stime della disoccupazione «reale» che fanno girare la testa. C'è chi sostiene che a fronte del tasso ufficiale del 15,3%, il tasso vero possa arrivare a sfiorare il 40%.

E Balladur annuncia un maxi-piano per l'occupazione

PARIGI. Il primo ministro francese Edouard Balladur ha annunciato ieri l'avvio, nel 1994, di un programma decennale di 140 miliardi di franchi (quasi 40 mila miliardi di lire) per la costruzione di autostrade. Il ministro ha anche dichiarato di essere favorevole al lancio di un «sgrosso prestito europeo», simile a quello che è stato realizzato in Francia col suo nome, volto ad incentivare l'espansione economica della Comunità.



Il primo ministro francese Edouard Balladur

Parlando a Metz davanti al Consiglio regionale della Lorena, Balladur ha detto che il governo, pur mantenendo una rigida politica di contenimento della spesa, punta a realizzare «al più presto possibile» le condizioni di ripresa dell'attività economica. «Non vedo alcuna contraddizione tra il rimettere in ordine i conti e il rilancio dell'economia», ha affermato il premier francese.

Egli ha anche sottolineato la volontà di condurre «una politica decisamente riformatrice» ma che rifletta «la preoccupazione di non creare nuovi aggravii sociali». Dopo aver detto di «spereare in un nuovo decollo dell'economia nel 1994» Balladur ha detto che tra una decina di giorni convocherà a Matignon (il Palazzo Chigi francese) i dirigenti della banche transalpina per dibattere con essi del problema dei finanziamenti alle imprese.