

Economia lavoro

Ripresa in tutta Europa, non in Italia
La Fiat resiste, però vende meno

Auto, il mercato perde i pezzi Ma la Punto corre

Nuova batosta in febbraio sul mercato italiano dell'auto 15,7% di calo delle consegne, che si aggiunge al 14% perso l'anno scorso. La Fiat guadagna due punti di quota, ma vende 10 000 auto in meno. In tutti gli altri principali paesi europei invece le vendite sono in forte ripresa. La persistente crisi in Italia viene attribuita al clima pre-elettorale ed ai recenti aumenti dei listini. Ma la ragione di fondo è il diminuito potere d'acquisto delle famiglie.

Renault, cacciato il presidente?

La poltrona del presidente della Renault Louis Schweitzer è in bilico. Il governo francese intenderebbe sostituire il manager di area socialista. La presidenza della Renault è infatti uno degli ultimi posti-chiave della finanza francese appannaggio di un uomo nominato dai precedenti esecutivi a guida socialista. La sostituzione avverrebbe in coincidenza con la scadenza del mandato. Schweitzer non sarebbe gradito al governo Balladur nel momento in cui la casa automobilistica si avvia sulla strada della privatizzazione. Schweitzer verrebbe così trasferito alla guida delle ferrovie francesi per impedirgli di guidare in autonomia una Renault privata.

La poltrona del presidente della Renault Louis Schweitzer è in bilico. Il governo francese intenderebbe sostituire il manager di area socialista. La presidenza della Renault è infatti uno degli ultimi posti-chiave della finanza francese appannaggio di un uomo nominato dai precedenti esecutivi a guida socialista. La sostituzione avverrebbe in coincidenza con la scadenza del mandato. Schweitzer non sarebbe gradito al governo Balladur nel momento in cui la casa automobilistica si avvia sulla strada della privatizzazione. Schweitzer verrebbe così trasferito alla guida delle ferrovie francesi per impedirgli di guidare in autonomia una Renault privata.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. E se la ripresa economica prossima ventura non facesse aumentare le vendite di automobili? L'atroce dubbio comincia a serpeggiare e sembra avvalorato dai dati di mercato diffusi ieri. In febbraio le consegne di auto in Italia sono crollate di un altro 15,7% rispetto allo stesso mese dello scorso anno quando già si era accusata una flessione del 14% rispetto al 1992. Le vetture perse sono state 30 334 che si aggiungono alle 31 289 perse un anno fa. Nei primi due mesi di quest'anno il calo è stato del 12,8% pari a 50 598 vetture in meno. Bisogna tornare indietro di otto anni al 1987 per trovare livelli di vendite così bassi.

Una serie di indicatori economici italiani bilancia commercialmente la produzione industriale: riserve ufficiali, andamento dei tassi. Ma il fatto più preoccupante è che il nostro mercato continua a crollare mentre quelli degli altri principali paesi europei sono in ripresa. In febbraio le vendite di auto sono aumentate del 13,9% in Gran Bretagna (dal 8,8% in Francia del 8% in Spagna del 4,9% in Svizzera del 19,2% in Belgio addirittura del 69,1% in Danimarca. Solo la Grecia va peggio di noi (-46,5%). E solo altri due paesi in Europa perdono: Austria (-11,3%) e Portogallo (-6,3%).

Un'urta (importatori di vetture straniere) fa notare che l'ennesima batosta giunge mentre miglio-

	N° auto vendute	% rispetto al febbraio '93	Dati relativi al mese di febbraio
Italia	162.800	-15,7%	
Gran Bretagna	145.000	-13,9%	
Francia	136.000	+8,8%	
Spagna	63.000	+8,0%	
Portogallo	17.900	-6,3%	
Belgio	43.500	+19,2%	
Austria	19.500	-11,3%	
Svizzera	21.000	+4,9%	
Grecia	8.000	-48,5%	
Danimarca	8.200	+69,01%	

1) FIAT PUNTO	20.104
2) FIAT UNO	10.019
3) FIAT CINQUECENTO	8.498
4) VOLKSWAGEN GOLF	7.248
5) FIAT TIPO	7.182
6) FORD FIESTA	6.798
7) FIAT PANDA	6.484
8) AUTOBIANCHI Y 10	5.606
9) OPEL ASTRA	5.367
10) RENAULT CLIO	5.171

Fonte: Ansa

premio di 5000 franchi a chi sostituisce l'auto vecchia di dieci anni con una nuova ha fatto salire le prenotazioni di circa 50 000 unità.

Ma le stesse associazioni di categoria lasciano intendere tra le righe dei loro comunicati che un fattore assai più critico influisce negativamente sul mercato italiano delle quattro ruote. Le automobili sono beni di consumo durevoli il cui mercato è influenzato soprattutto dal potere d'acquisto delle famiglie. Ed i nuclei familiari quando sono in ristrettezze non tagliano le spese essenziali (alimentazione, abbigliamento, casa) ma rimandano a tempi migliori l'acquisto dell'auto nuova. Logico quindi che precipitino le vendite di auto in un paese come il nostro dove si sono persi 700 000 posti di lavoro in un anno (come ha ricordato la Cgil) sono diminuiti del 5,4 ed il monte salari dell'11.

Se si analizzano i dati scorporati delle case nazionali, cioè il gruppo Fiat aumentano in febbraio la quota di mercato di oltre due punti dal 44,14 al 46,30. Ma ottengono questo risultato vendendo quasi diecimila auto in meno (75 390 invece di 85 256). Ed è solo il marchio Fiat a guadagnare quota (dal 31,91 al 35,09%) mentre vanno sempre peggio l'Alfa Romeo (che cala dal 4,30 al 3,78%) e la Lancia (dal 7,30 al 6,79%). Tutto il risultato della Fiat è poi merito di un solo modello la nuova Punto che anche questo mese è in testa alla classifica della auto più vendute in Italia. Se si sommano le vendite nei primi due mesi dell'anno della Punto e della vecchia Uno (modello in via di esaurimento) si ottengono 7 632 auto in più delle Uno vendute l'anno scorso. Ma il guaio è che nello stesso periodo di riferimento le vendite della Panda sono diminuite di 10 968 unità.

della Uno di 6 374 unità della Tipo di 2 255 unità e persino quelle della nuova Cinquecento di 1 587 unità. In corso Marconi si consolida con aumenti delle consegne del 5,4% in Germania del 19,1% in Francia del 40,9% in Gran Bretagna del 20,9% in Spagna del 20,7% in Svizzera. Ma sono incrementi su livelli di vendita modesti. Resta da dire delle case straniere tra le quali si registra un interessante diversificazione. Perdono quota sul nostro mercato la Volkswagen (dal 11,38 al 7,28%) la Ford (dal 9,99 al 9,09%) la Peugeot (dal 4,80 al 4,23%) la Citroen (dal 2,82 al 2,42%). Avanzano invece la Opel (dal 6,38 al 7,15%) la Renault (dal 6,04 al 6,37%) l'Audi (dal 1,69 al 2,63%) la Mercedes (dal 1,24 al 1,80%). E procedono in testa le case giapponesi: la Toyota (dal 1,83 al 2,35%) e la Nissan che triplica quasi le vendite.

I prodotti dell'inedita alleanza sul mercato non prima del '97

Mercedes e Swatch svelano la micro biposto del futuro

DAL NOSTRO INVIATO
DARIO VENEZONI

STOCCARDA. «L'idea di costruire città a misura di automobile è stata un rullimento. E' ora di pensare ad auto a misura di città». L'ammissione è sconcertante soprattutto se si considera che viene dal presidente del direttorio della Mercedes-Benz Helmut Werner. La grande casa tedesca forte di una storia ultrascendevole nel campo delle vetture di grossa cilindrata si appresta a una nuova tappa nell'orientamento strategico delle sue linee di prodotti, puntando ad entrare con decisione nel mercato - che ancora praticamente non c'è - delle micro-macchine.

Con una certa solennità al termine della conferenza stampa vengono sollevati teloni di plastica che coprono tre prototipi di micro-vetture. La prima dice Jürgen Hubbert responsabile della divisione auto della Mercedes-Benz «la nonna delle micro-car sulle quali stiamo lavorando». È un modello tutto spigoli dell'82 utilizzato nella prima fase di studio. Le altre due sono le vere sorprese della giornata. Piccolissime monovolume vagamente somiglianti alla Twingo della Renault ma molto, molto più piccole. Il motore per guadagnare spazio, è collocato sotto il pianale. I colori sono vivacissimi e sia nella carrozzeria che negli allestimenti si fa largo uso di plastica (Riciclataspecifica Hubbert). Una delle due auto in mostra ha i vetri oscurati e le porte sigillate per nascondere mirabolanti novità nel sistema dei comandi interni.

Per dare questo annuncio i due soci hanno convocato in fretta e furia la stampa europea a Stoccarda preoccupati forse di battere sui tempi la concorrenza che presumibilmente si appresta a lanciare progetti non dissimili all'ormai imminente salone di Ginevra.

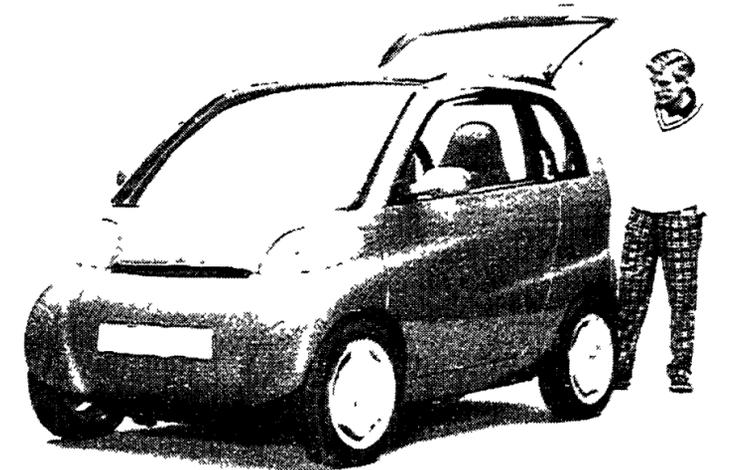
Sono prodotti orientati a un pubblico giovane. La Mercedes dice Werner punta ad avvicinare al proprio marchio i consumatori fin dai ragazzi. Saranno così più propensi a passare alle grandi berline quando avranno famiglia.

Ma non è un azzardo una macchina per due sole persone? No, risponde Nicholas Havelk, vulcanico presidente della Smh, le statistiche parlano chiaro: la grandissima maggioranza del traffico cittadino è composta da auto con una sola persona a bordo. Due posti bastano e avanzano.

Nel progetto ha aggiunto Havelk la Smh porterà l'esperienza della produzione modulare e del marketing degli orologi Swatch. «Abbiamo avuto successo perché abbiamo compreso che l'orologio aveva una forte componente emozionale. E non c'è niente di più emozionale di un'auto, soprattutto di questa auto», dice e gli brillano gli occhi.

Moto Laverda, mito in liquidazione

Viale del tramonto per un mito degli anni '70: la nuova Moto Laverda di Breganze, azienda produttrice della famosa due ruote, ha imboccato la strada della liquidazione coatta amministrativa. A nulla sono valsi i tentativi di rimettere in pista l'attività, con la nascita nel luglio '88 della nuova società, e si è così arrivati al decreto firmato lo scorso 10 febbraio dal ministro del Lavoro Glugni, pubblicato ieri sulla Gazzetta Ufficiale. Mario Baldo è stato nominato commissario liquidatore.



Il nuovo prototipo di auto elettrica della Mercedes

Parla Franco Bosisio, amministratore delegato della Smh Italia

Vendere macchine come orologi

DAL NOSTRO INVIATO

STOCCARDA. Qualcosa di più sul progetto della micro-car ce l'ha raccontato Franco Bosisio, capo della Smh italiana e vicepresidente della Swatch International. Quanto costerà la macchina? La nostra idea è quella di una vettura che costi dai 12 ai 18 milioni.

Possibile che non sappiate nemmeno che nome darle? La prima idea era di chiamarla semplicemente Swatch. Ultima mente però i soci della Mercedes, vista l'aspettativa che circonda il progetto, hanno pensato di aggiungere anche il loro nome. La cosa a noi andrebbe benissimo. La Mercedes è stata scelta anche per l'altissima considerazione di cui gode il suo marchio tra i consumatori. Ma potrebbe anche darsi che si arrivi a un marchio Swatch con la stella Mercedes sotto.

Qual è il vostro compito in que-

sta alleanza? La gente probabilmente si attende che la Mercedes si occupi del motore e noi dell'aspetto estetico. Sarò invece quasi certamente il costruttore. Noi da 4 anni stiamo lavorando con una équipe di 50 ricercatori in stretto rapporto con gli ingegneri dell'università di Bienne in Svizzera. È un nuovo rivoluzionario motore di bionici con sumi e altissime prestazioni.

Un motore a due tempi? Potrebbe essere.

Qui non è stato precisato che tipo di propulsione avrà la macchina. Non eravate orientati a progettare un'auto elettrica? È vero, stiamo lavorando anche a questo progetto. Abbiamo alcuni prototipi funzionanti assolutamente sorprendenti. Una delle idee che abbiamo allo studio è in realtà la realizzazione di un'auto a

propulsione ibrida a benzina per gli spostamenti extra urbani e con 4 motori elettrici (uno per ruota) per i tratti urbani. Il sistema ibrido garantirebbe anche la continuità di carica delle batterie.

Funzionerà? La dico: abbiamo alcuni prototipi funzionanti dalle prestazioni incredibili, soprattutto sul bagnato sul ghiaccio.

Se si adottasse il vostro motore, è presumibile che la Mercedes si occupi della carrozzeria e della trasmissione. I prototipi mostrati qui non dovrebbero essere molto diversi da quelli definitivi, dunque.

Non parlate di una divisione dei compiti e si nega. Qui invece si sviluppa insieme un progetto, ognuno porta il suo contributo. Il disegno definitivo comunque non credo che sarà molto diverso da questo.

Dobbiamo pensare anche per le auto a una cascata di colori come con gli orologi? Consideriamo che la macchina pur piccola non è un oggetto che si può cambiare ogni giorno come un orologio. Certo la nostra idea è che il cliente, all'interno dei colori disponibili per ogni componente possa comporsi di solo la vettura che più gli piace. Vuole il tetto blu e i sedili rossi? E noi glieli diamo.

Un'ultima domanda: perché avete interrotto la collaborazione con Volkswagen, un anno fa? Non vi dava il 49% della società comune? Sì, è per questo. In tutte le cose che ci abbiamo parlato ci avrebbero dato anche il 50%. Con la Volkswagen il rapporto si è interrotto perché loro avevano i loro problemi di occupazione e di bilancio. È arrivato un nuovo vertice aziendale e hanno rinunciato al progetto. Tutto qua. D.V.

L'Istat conferma A febbraio prezzi + 4,2%

ROMA. Inflazione ferma a febbraio. Istat confermando i dati provenienti dalle 9 città campione informa che l'indice relativo ai prezzi al consumo è risultato a febbraio pari a 107,0 con un aumento dello 0,4 rispetto al mese precedente e del 4,2 rispetto al febbraio del 1993. Il ritmo di crescita tendenziale dei prezzi, rileva l'Istituto di statistica, non è mutato nei confronti di gennaio e rispetto alla media dell'anno precedente, dopo l'ottimo andamento dell'inflazione a dicembre '93 (+1,1 annuale).

Enti previdenza Visco: pronti a incontrare Inpgi

ROMA. A nome del Pds il sen Vincenzo Visco ha annunciato ieri di essere pronto ad incontrare i dirigenti dell'Inpgi e delle altre organizzazioni dei giornalisti per spiegare la posizione del partito in tema di enti previdenziali. Intanto ha detto Visco mi auguro che il campo sia sgomberato da strumentalizzazioni prelettorali e che le proposte di una forza politica siano valutate e discusse per quel che realmente sono. Il micro programma del Pds - ha spiegato il sen Visco - è basato su un generale decentramento di potere e responsabilità a tutti i livelli. In tale contesto il Pds riconosce e garantisce le autonomie organizzative delle categorie e delle loro espressioni, compresa la gestione degli enti previdenziali. Per quanto concerne più specificamente la questione previdenziale la nostra riflessione - ha aggiunto Visco - riguarda in particolare il problema di come assicurare uniformità nei criteri e nelle regole di gestione, anziché a garanzia degli equilibri finanziari futuri degli enti.

Cessione case Per gli enti buco di 6000 miliardi?

ROMA. Potrebbe costare fino a 6 000 miliardi di marchi i ritorni allo Stato nel triennio 1994-1996 la vendita disposta dalla rinuncia di una parte del patrimonio edilizio dei tre grandi enti previdenziali pubblici Inps, Inpdap e Inail. Lo sostiene uno studio dell'Igea, una società a cui l'Inps ha affidato circa due anni fa la gestione del proprio patrimonio immobiliare. Secondo gli esperti della Igea, ciò è dovuto ai criteri (giudicati penalizzanti per i venditori) che la finanziaria ha stabilito per la determinazione del prezzo di vendita degli appartamenti e degli altri immobili (fino ad un massimo del 30% di sconto rispetto ai valori catastali, notoriamente al di sotto di quelli di mercato). La legge prevede per ognuno dei tre enti un incasso minimo di 1 500 miliardi nel triennio 1994-1996.

BORSA		
MIB	1.043	0,48
MIBTEL	10.378	0,37
COMIT 30	151,02	0,34
IL SETTORE CHE SALE DI PIU'		
MIN. METALL.		2,01
IL SETTORE CHE SCENDE DI PIU'		
COMUNICAZ. W.		0
TITOLO MIGLIORE		
CIGA		12,02
TITOLO PEGGIORE		
MAGNETI W.		-24,13
LIRA		
DOLLARO	1.685,17	-0,05
MARCO	983,18	-2,62
YEN	16.019	-0,18
STERLINA	2.511,75	-2,09
FRANCO FR.	289,25	0,56
FRANCO SV.	1.173,11	-0,85
FONDI INDICI VARIAZ. ON.		
OBBL. ITALIANI		0,37
OBBL. ESTERI		-0,06
BILANCIATI ITALIANI		0,74
BILANCIATI ESTERI		-0,35
AZIONARI ITALIANI		1,11
AZIONARI ESTERI		-0,37
BOT (RENDIMENTI IN IT)		
3 MESI		7,00
6 MESI		7,50
1 ANNO		7,80