

# Economia & lavoro

Dopo la ripresa di marzo, ad aprile un nuovo calo: -2,75%  
Perse 75.000 auto in due anni. Sempre bene la «Punto»

## Non decolla il mercato dell'auto Ma la rimonta della Fiat continua

In aprile le vendite di automobili in Italia hanno subito una nuova battuta d'arresto, dopo l'effimera ripresa di marzo. Sono state consegnate 4.800 vetture in meno (-2,75%), che aggiunte alla forte flessione di un anno fa fanno un crollo di 75.000 auto in due anni. Continuando di questo passo non si arriverebbe a 1.700.000 auto consegnate nel 1994. Unica nota consolante è il costante recupero della Fiat, dovuto al successo della «Punto».

DALLA NOSTRA REDAZIONE  
MICHELE COSTA

TORINO. È proprio vero che una routine non fa primavera. Il mercato automobilistico italiano, che in marzo aveva fatto registrare il primo segno positivo (+1,5%) dopo 19 mesi consecutivi di caduta della domanda, è tornato a perdere in aprile. Rispetto ad un anno fa si sono vendute 4.813 auto in meno, con una flessione del 2,75%. Ma un anno fa si erano già persi il 28,6% rispetto all'aprile del '92. In due anni quindi sono mancati all'appello quasi 75.000 clienti (il 30,6% in meno). Bisogna risalire al 1984 per trovare un mese di aprile peggiore. Nel primo quadrimestre dell'anno il calo delle vendite supera già le 52.000 vetture (-6,91%) e se la crisi continuasse con questo ritmo si arriverebbe a fine anno con nemmeno 1.700.000 auto consegnate, quasi 700.000 in meno di due anni fa.

**Si spegne l'ottimismo?**  
Questi dati sconfortanti hanno fatto svanire l'eccessiva euforia indotta dalla «ripresina» di marzo. Gli ultimi a far sfoggio di un ottimismo fuori luogo sono stati i tecnici dell'Ucimu (Unione costruttori macchine utensili) e della Fiat-Auto che proprio ieri mattina, quando ancora non si conoscevano le statistiche di aprile, hanno presentato in un convegno uno studio che prevede per quest'anno un mercato in crescita del 12,4% in Italia, addirittura più che negli Usa (6,7%) ed in Giappone (1,4%).  
Come reagiscono alla nuova batosta gli addetti ai lavori? L'Unrae (associazione degli importatori di auto estere) ed il centro studi Promotor di Bologna elencano una serie di possibili cause: quest'anno aprile aveva due giorni lavorativi in meno, le vacanze pasquali (in occasione delle quali si verifica un'accelerazione delle consegne) cadevano in marzo, la pressione fiscale continua ad essere forte e in aprile molti cominciano a fare i conti delle tasse da pagare entro maggio, qualche automobilista ha

rinviiato il ritiro dell'auto per avere la nuova targa europea... Si tratta evidentemente di spiegazioni insufficienti, che girano attorno alla questione principale: è ancora possibile una ripresa non episodica delle vendite di automobili in un mercato ormai completamente saturo?  
**L'Anfia toma alla carica**  
L'Anfia, che è l'associazione delle industrie nazionali, cioè la Fiat, coglie invece l'occasione per fare un pressante appello: «Per rilanciare il settore, volano dell'economia e importante serbatoio dell'occupazione, occorre che il nuovo governo adotti subito adeguate iniziative». Seguono le richieste: attuare prontamente la nuova severa legge sulla revisione delle vecchie automobili, dare un «premio» agli automobilisti che sostituiscono la vecchia vettura come si è fatto in Francia (dove la domanda è cresciuta del 17,2% in aprile) ed in Spagna (dove la crescita è stata del 15,4%). Ma simili incentivi avrebbero effetto per pochi mesi, mentre la crisi continua. In aprile le vendite si sono contratte anche in Germania (-12,4%) e complessivamente in tutta Europa (-0,8%).

**Fiat conquista quote**  
Unica nota consolante è la conferma del lento ma costante recupero delle marche nazionali, cioè del gruppo Fiat, che in aprile risalgono di due punti rispetto allo stesso mese del '93 (dal 43,56 al 45,69% del mercato). Anche in Europa la Fiat avanza del 3,2%. Rimane però preoccupante il calo dei marchi Alfa Romeo (dal 4,10 al 3,48%) e Lancia (dal 7,50 al 6,97%) ed il fatto che il progresso del marchio Fiat (dal 31,33 al 34,56%) è dovuto unicamente al successo della «Punto». Infatti nel primo quadrimestre, rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, si sono vendute in Italia 90.050 «Punto», ma son calate di 58.000 unità quelle della «Uno», di 17.800 unità

## Anche gli Usa frenano Crescono le case giapponesi

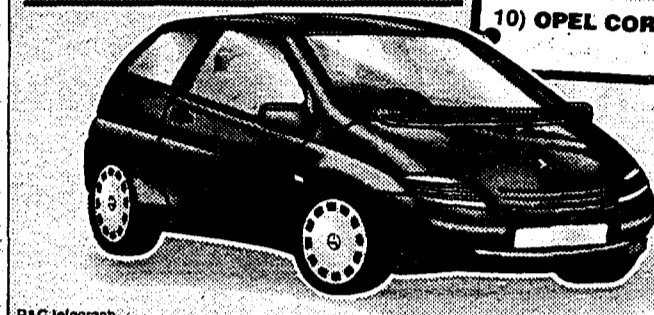
La ripresa del mercato statunitense dell'auto è proseguita anche nel mese di aprile ma a un ritmo più pacato. Nei 30 giorni da poco conclusi, il tasso annuo delle vendite si è collocato sui 15,3 milioni di unità, contro i 15,9 milioni di marzo e i 15,5 milioni dei primi tre mesi. Tra auto di produzione locale e di importazione sono stati venduti 1.310.916 unità, con un incremento del 5% sull'aprile dello scorso anno. Il rallentamento, dicono gli analisti, non rappresenta tuttavia un indicatore di affievolimento della domanda. In base ai dati in nostro possesso, aggiungono, i produttori dovrebbero vendere quest'anno circa 15,5 milioni di unità (+11% rispetto al '93). Scorrendo dati si rileva che i tre maggiori costruttori statunitensi hanno continuato a registrare un buon volume di vendite, anche se, complessivamente, la loro quota è scesa al 74,4% dal 75,4%. Per contro, i costruttori giapponesi hanno continuato a guadagnare terreno, grazie a un'aggressiva campagna promozionale, e hanno portato la loro quota dal 21,7 al 22,2%. In crescita (dal 2,1 al 2,6%) anche la quota dei produttori europei.

quelle della «Panda», di 8.800 quelle della «Y10», di 4.500 quelle della «Tipo» e di 2.500 unità persino quelle della nuova «Cinquecento». Tra le case straniere va fortissima la Opel-General Motors, che sale in aprile dal 7,04 al 7,97% e piazza ben due modelli, l'«Astra» e la «Corsa», nella classifica delle dieci auto più vendute. Vanno bene la Nissan (dal 2,41 al 2,49%) e le altre giapponesi, l'Audi (dal 1,88 al 2,37%), la Citroen (dal 2,56 al 2,73%), la Mercedes (dal 1,47 al 1,83%), la Rover (dal 1,42 al 1,59%) e la Seat (dal 2,19 al 2,38%). Perdono invece colpi la Volkswagen (dal 8,95 al 7,92%), la Ford (dal 10,31 all'8,90%), la Renault (dal 8 al 6,5%) e la Peugeot (dal 4,08 al 3,47%).

LA TOP TEN	
APRILE 1994	
1) FIAT PUNTO	22.600
2) FIAT UNO	10.175
3) FIAT CINQUECENTO	7.837
4) FORD FIESTA	7.699
5) VOLKSWAGEN GOLF	7.678
6) FIAT TIPO	7.345
7) OPEL ASTRA	6.797
8) AUTOBIANCHI Y10	6.399
9) OPEL CORSA	5.595
10) RENAULT CLIO	5.423

GENNAIO / APRILE 1994	
1) FIAT PUNTO	90.050
2) FIAT UNO	43.144
3) FIAT CINQUECENTO	32.234
4) VOLKSWAGEN GOLF	31.871
5) FORD FIESTA	31.805
6) FIAT TIPO	29.431
7) AUTOBIANCHI Y10	25.547
8) FIA PANDA	25.030
9) OPEL ASTRA	23.884
10) OPEL CORSA	22.013



P&G-Infograph

Fonte: Anfia/Unrae

## Semaforo verde di Pechino alla «joint venture» con la Fosti Piaggio invade la Cina con 500mila scooter l'anno

Disco verde dalle autorità cinesi per la costituzione della joint-venture Piaggio Lyman Foshan Ltd. La nuova società, il cui capitale sarà detenuto al 75 per cento da Piaggio Lyman China e per la rimanente parte dalla società cinese Fosti motorcycle ltd, produrrà entro il 1998 500mila unità all'anno contraddistinte dal marchio Piaggio e destinate al mercato cinese. L'investimento complessivo per Piaggio sarà pari, fino al 1997, a 100 milioni di dollari.

NOSTRO SERVIZIO

PONTEREDERA (Pi). A pochi mesi dalla costituzione ad Hong Kong della società Piaggio Lyman China (al 51% Piaggio e al 49% Satya Djaya Group di Djakarta), le autorità della Repubblica popolare cinese hanno approvato la costituzione della nuova joint-venture Piaggio Lyman Foshan, il cui capitale sarà detenuto al 75% da Piaggio Lyman China e per la rimanente parte dalla società cinese Fosti. Opererà a Foshan, nella provincia del Guangdong, a 50 km, dal porto di Canton e 200 km circa da Hong Kong. «Quello che abbiamo appena concluso è uno dei migliori accordi sinora stipulati nella Repubblica popolare cinese da aziende straniere - ha affermato Giovanni Alberto Agnelli, presidente di Piaggio - in quanto ci consentirà di detenere il controllo finanziario, gestionale, industriale e commerciale dell'intera operazione». Con 3,3 milioni di veicoli commercializzati nel 1993 ed una previsione di 4 milioni di unità per il 1994, la Repubblica popolare cinese si conferma come il più importante mercato mondiale del settore due ruote; un mercato prioritario per Piaggio, che vedrà già quest'anno la commercializzazione di 40.000 veicoli prodotti nello stabilimento di Pontederà, mentre Piaggio Lyman Foshan sta per iniziare la costruzione locale dello scooter Skipper 80 cc, con una produzione per il 1994 di circa 7.000 unità. «Con la costituzione di Piaggio Lyman Foshan, Piaggio conferma l'operatività delle proprie strategie di espansione nel sistema competitivo mondiale - ha aggiunto Agnelli - Essere presenti in Oriente significa acquisire volumi significativi in casa dei più forti concorrenti e quindi rendere Piaggio più forte anche in Europa.

il mercato di cui è leader».

Nel 1995 la gamma prodotta da Piaggio Lyman Foshan si estenderà ad uno scooter con motore quattro tempi; con una previsione di produzione pari a 100.000 unità complessive all'anno. Per il 1998 è previsto che la produzione raggiunga il regime di 500.000 unità annue - tutte contraddistinte dal marchio Piaggio e destinate al mercato domestico cinese - grazie anche all'introduzione di una gamma moto equipaggiata con motori quattro tempi 125 cc. L'investimento complessivo per Piaggio Lyman Foshan sarà pari, fino al 1997, a 100 milioni di dollari Usa che Piaggio sosterrà insieme con i propri partner e con il supporto del sistema bancario internazionale. In un mercato mondiale delle due ruote motorizzate che si stima costituito nel 1993 da tredici milioni di unità commercializzate, l'Asia rappresenta l'80% dei volumi complessivamente realizzati.

La Repubblica popolare cinese e Taiwan costituiscono il 30% del mercato mondiale; un ulteriore 12% è rappresentato dall'India, il secondo mercato per importanza; l'8% dal Giappone, ed un ulteriore 30% dal resto dell'Asia. L'Europa rappresenta il 12% del mercato mondiale e presenta inoltre un trend stazionario. Il 4% dei volumi complessivi è costituito dall'America Latina, il 4% degli altri paesi.

## Breda

### A Lille via al metrò made in Italy

DAL NOSTRO INVIATO

LILLE. È stata festa grande, ieri, a Lille. «Festa dei Trasporti», anzi festa del trasporto pubblico celebrata non a caso alla vigilia del grande evento del secolo, l'inaugurazione del tunnel ferroviario sotto la Manica. Ma anche alla vigilia delle elezioni europee e soprattutto di quelle municipali dell'anno prossimo. In un colpo solo, nella deliziosa città quasi al confine col Belgio, il sindaco Pierre Mauroy (socialista, ex primo ministro di Francia) ha aperto ai cittadini la megastazione Gare Europe, ha dato il via ai nuovi sofisticati tram costruiti dalla Breda, ed ha annunciato il prolungamento per 20 chilometri della metropolitana leggera automatica Val (senza conducente) fornita dalla Matra e dalla Gec Alsthom. Presentata in una fantascientifica cornice con acrobati, comparse in costumi galattici, maschere terrificanti, la stazione è un concentrato dei successi ferroviari francesi: per di là passano i treni ad alta velocità verso Londra (Eurostar) e verso Bruxelles quando la nuova linea sarà pronta. Corridoi e scale mobili, si arriva subito al tram o al Val e con un biglietto di 5,85 franchi (1.650 lire) si attraversa la città in breve tempo.

«Ca va très bien», aveva detto il sindaco un'ora prima al direttore della banda che allietava la folla in piazza durante il taglio del nastro per il nuovo tram. Una commessa di 60 miliardi di lire per 24 convogli col pavimento ribassato e senza alcun gradino (odiatissimo da Mauroy). «Questo tram che viene dalla Toscana, così bello e confortevole» che ha dato una boccata d'ossigeno alla Breda angosciata per il suo futuro che forse la vedrà acquistata dalla tedesca Talbot per il tramite della Costamagna. Breda ha vinto sulla potentissima Gec Alsthom in cui nasce il Tgv, grazie alla flessibilità della formula tecnologica che ha reso l'offerta perfettamente aderente alle esigenze del committente. La fabbrica di Pistoia ha costruito la parte meccanica, chiamando la Aeg Westinghouse a fornire la trazione elettrica.

Il Val (Veicolo automatico leggero) non dimostra i suoi dieci anni di vita che l'hanno reso celebre in tutto il mondo. La totale automatizzazione permette la frequenza massima di un convoglio ogni 60 secondi. Le entrate tariffarie superano i costi d'esercizio (110%). I 2.240 miliardi d'investimento vengono per il 20% dallo Stato, il resto a carico della finanza locale: 60% in mutui, 20% attraverso una «tassa trasporto» pagata dalle imprese che operano nella zona. Forse vedremo il Val a Torino, sotto le insegne Fiat e Matra. Lagardère, presidente della Matra non dispera e confida nei «governi forti» d'Italia a livello nazionale e locale. □ R.W.

Il n. 2 della Fiat a Genova chiede denaro meno caro, lavoro più flessibile e privatizzazioni trasparenti

## Romiti è ottimista, e se i tassi calano...

Cesare Romiti diventa paladino dell'ottimismo all'assemblea degli industriali genovesi e indica nella riduzione dei tassi, in nuove regole sulle privatizzazioni e nella flessibilità del mercato del lavoro le chiavi per la ripresa. Il dirigente Fiat vede con piacere un imprenditore alla guida del governo e il presidente degli industriali genovesi plaude al liberismo. Intanto si parla di nuove privatizzazioni: una cordata locale punta su Italmipianti.

DALLA NOSTRA REDAZIONE  
MARCÒ FERRARI

GENOVA. Riduzione dei tassi di interesse, nuovi strumenti per le privatizzazioni, flessibilità del mercato del lavoro: queste le ricette della Fiat per la ripresa economica. L'amministratore delegato Cesare Romiti, dopo l'incontro con Berlusconi e la riunione della giunta confindustriale, ha scelto l'assemblea degli industriali genovesi per indicare la filosofia del colosso industriale italiano, in verità un po' preoccupato per l'andamento del mercato. E lo fatto proprio nel gio-

no in cui la prima nave ha attraccato al terminal di Voltri, realizzato e gestito da una impresa del gruppo torinese.

Tra gli affreschi e le statue del Palazzo Ducale di Genova si respirava un'aria di attesa. Il cammino dello sviluppo è ancora una formula magica in una situazione dominata dall'incertezza soprattutto per un'economia così colpita come quella del capoluogo ligure. Ma Romiti ha usato toni di ottimismo parlando di «nuove speranze». A

giudizio del manager Fiat c'è anche un cambiamento di stato d'animo: «I cittadini italiani hanno compiuto la loro scelta - ha detto - e questa (o qualunque altra essi avessero fatto) non può essere disattesa né messa in discussione da piazze o trasformismi, ciò sarebbe contrario ai principi e alle regole della democrazia». Per Romiti un imprenditore alla guida del Paese è sinonimo di dinamismo, inventiva e concretezza.

Una totale apertura di credito verso Berlusconi? Anche il neo presidente degli industriali genovesi, Luigi Attanasio, si è lanciato in un omaggio al liberismo, all'antiprotezionismo e all'antistatalismo. Ma la platea ha salutato con favore gli interventi del sindaco di Genova Adriano Sansa e del presidente della Provincia Marta Vincenzi, entrambi progressisti.

Vista dalla parte degli industriali la strada della ripresa appare dunque ancora tutta in salita con i con-

ti pubblici da risanare, il deficit che cresce e l'occupazione che scende. Il nuovo governo, secondo Romiti, dovrà conciliare la via del risanamento con quella della ripresa. In che modo? Qui il dirigente Fiat ha proposto prima di tutto la riduzione dei tassi di interesse: «I dati confermano la graduale e progressiva riduzione dell'inflazione. In Germania e in Europa i tassi sono stati ancora una volta ridotti: vi sono dunque le condizioni per una discesa senza pericoli anche in Italia». Sulle privatizzazioni Romiti ha parlato di «strumenti dell'ideologia, della demagogia e del dirigismo», insomma regole bizantine che spesso determinano l'esatto contrario di ciò che si propongono, mentre occorrerebbe un mercato finanziario con spessore, ampiezza, trasparenza e mobilità di beni. Infine la «piaga» del mercato del lavoro: Romiti chiede maggior flessibilità, soluzioni che considerino la competitività delle aziende e prospettive meno incerte agli occupati

e ai disoccupati. Flessibilità che dovrebbe coinvolgere anche lo stato sociale, secondo la filosofia ora imperante. Un ruolo particolare spetterà proprio agli industriali - è stato detto a Genova - pronti a tornare ad essere propulsori di idee, proposte e stimoli, uniti nei loro progetti e lontani da interessi particolari (tema ripreso anche da Adriano Sansa).

L'orizzonte delle privatizzazioni, soprattutto a Genova, terra di Partecipazioni Statali, sembra accendere nuove attenzioni, ammesso che siano disponibili i soldi necessari e tutto non si rivoltella nella logica della svendite o, peggio, nella speculazione sulle aree dismesse. Nel 1981 l'Iri rappresentava il fulcro del destino della città, con i suoi 40 mila addetti. Oggi, con meno di 20 mila occupati, la scomparsa delle holding e dei centri direzionali siamo in un fase di passaggio. Restano in campo realtà forti come l'Ansaldo, la Elmag e la Finmeccanica le quali, secondo il



Cesare Romiti  
Mari Sayadi

presidente degli industriali, devono acquisire una mentalità di mercato per una «slida di responsabilità». Ma già si pensa a nuove privatizzazioni. Gli occhi sono puntati alla Italmipianti: «Stiamo lavorando - ha sostenuto Attanasio - per favorire la presenza di componenti genovesi in una cordata per rilevare Italmipianti accanto ad un partner del settore impiantistico e credo che in un mese arriveremo ad una svolta decisiva per la vendita della società del Malitrone».

MERCATI	
<b>BORSA</b>	
MIB	1.249 -1,19
MIBTEL	12.422 0,77
COMIT 30	177,7 -1,11
IL SETTORE CHE SALE DI PIÙ	
DIVERSE	0,16
IL SETTORE CHE SCENDE DI PIÙ	
MIN. METALL	-2,38
TITOLO MIGLIORE	
CAFFARO RISP.	19,96
TITOLO PEGGIORE	
CA SOT BINDA	-21,87
<b>LIRA</b>	
DOLLARO	1.817,88 26,77
MARCO	968,10 3,79
YEN	15,730 0,02
STERLINA	2.418,73 19,18
FRANCO FR.	282,35 0,86
FRANCO SV.	1.138,95 6,73
<b>FONDI INDICI VARIAZIONI %</b>	
OBBL. ITALIANI	-0,03
OBBL. ESTERI	-0,28
BILANCIATI ITALIANI	-0,76
BILANCIATI ESTERI	-0,83
AZIONARI ITALIANI	-1,12
AZIONARI ESTERI	-0,26
<b>BOT RENDIMENTI NETTI %</b>	
3 MESI	7,30
6 MESI	7,10
1 ANNO	7,25