

Ristagnano i consumi interni ma cavalca l'export

Auto, stentata ripresa Exploit Fiat in Europa

In settembre si è avuto un modesto aumento della vendita di auto in Italia: lo 0,9 per cento. Molto meglio è andata in Europa con una crescita media del 4%. Il mercato interno è ancora contrassegnato da una stentata ripresa dei consumi privati, anche se le prospettive sono positive. La Fiat beneficia del boom delle esportazioni vendendo sul mercato continentale il 28% in più. Gli industriali del settore accusano il governo di mancato sostegno.

EDUARDO GARDUMI

ROMA. Il mercato dell'auto va meglio, molto meglio in Europa, un po' meglio in Italia. Anche i dati sulle immatricolazioni nel mese di settembre confermano che la ripresa dei consumi è consistente nel resto del continente ma stenta ancora parecchio nel nostro Paese. Qui la crescita della produzione industriale, fattasi davvero impetuosa a partire dalla metà dell'anno, continua a essere sostenuta prevalentemente dalle esportazioni. Lo dimostrano ampiamente i dati relativi all'andamento delle vendite della Fiat, in faticoso recupero sul mercato interno, addirittura dilaganti su quello estero.

Incremento modesto

In Italia la Motorizzazione civile ha immatricolato in settembre 118.200 nuove vetture, lo 0,89% in più rispetto al mese corrispondente dello scorso anno (117.156). È un aumento ancora molto modesto, che viene in pratica sommerso dal saldo negativo che riguarda i

primi nove mesi del '94. Nel corso di questo periodo la flessione del mercato è stata dell'8,64 per cento: da 1.371.281 immatricolazioni nel '93 a 1.252.827 quest'anno. Per l'Anfia, l'associazione che raggruppa le industrie del settore, si deve parlare per ora più di un'attenuazione della contrazione che non di un'effettiva ripresa.

Bisogna peraltro rilevare che sull'auto, come del resto su molti altri prodotti industriali, la crisi italiana si è abbattuta in modo improvviso e molto brusco. Nel '93 la caduta delle immatricolazioni rispetto all'anno precedente è stata del 29 per cento. Se si tiene conto di questo dato l'inversione di tendenza degli ultimi mesi può apparire più confortante di quanto non consentano di giudicare le cifre prese nel loro valore assoluto.

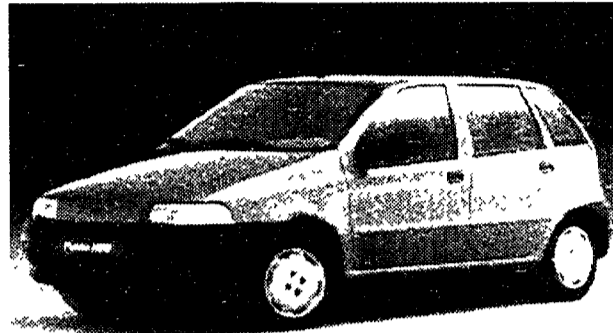
In Europa le cose stanno invece andando decisamente meglio. In settembre la crescita è stata del 4 per cento. In alcuni Paesi l'espansione del mercato è elevatissima. In Francia l'incremento è stato

dell'11,7 per cento (più 14,6 nei primi nove mesi dell'anno), in Spagna del 29,1 (più 19), nel Regno Unito del 5,8 (più 9,4). Solo in Germania la situazione rimane pesante: le vendite sono scese in settembre del 2,9% e nei primi nove mesi dello 0,3.

Sul mercato continentale la Fiat ha fatto registrare un vero e proprio exploit. In settembre ha venduto il 28 per cento di auto in più rispetto allo stesso mese del '93. Il gruppo di Torino incrementa quasi ovunque la propria quota di mercato: in Francia passa dal 4,6 al 6,2%, in Spagna dal 3,6 all'8,5, in Danimarca dal 4,9 al 6,9. Solo in Svizzera, in Austria, in Portogallo e in Grecia si ha una contrazione della quota.

I risultati migliori, sul piano europeo, li ha realizzati in quei Paesi dove sono state adottate misure fiscali per promuovere l'acquisto di automobili. E questo fatto spinge l'Anfia a tornare alla carica nei confronti del governo di Roma, accusato di essere la causa, per il mancato varo di una politica di sostegno al settore, di una buona parte almeno delle persistenti difficoltà.

Anche in Italia la Fiat vede crescere la propria quota di mercato: in settembre è stata del 49,7 per cento contro il 46,2 dell'anno scorso. Per i primi nove mesi del '94 i dati sono rispettivamente 45,4 e 44,3. Le immatricolazioni per le vetture con il marchio Fiat-Innocenti (escluse quindi le Lancia-Autobianchi) sono aumentate in settembre dell'11,12 per cento. Sul



La Fiat -Punto-

mercato italiano sono state le industrie estere, ad eccezione delle francesi Peugeot e Citroen, a pagare anche negli ultimi mesi i prezzi più pesanti alla crisi dei consumi.

Alta pressione fiscale

Secondo i dirigenti dell'Anfia le ragioni del ritardo italiano sono di due tipi: la risicatissima ripresa dei consumi interni e, appunto, il mancato sostegno governativo. Dice l'associazione dei costruttori che «il mercato risente ancora di una scarsa propensione ai consumi da parte delle famiglie, caduti del 2,3

per cento nel '93». Ma aggiunge subito: «L'auto non ha ancora beneficiato del lieve miglioramento registrato quest'anno anche perché sul settore grava una pesante pressione fiscale che raggiungerà nel '94 i 91.000 miliardi, pari al 20,7% dell'intero gettito tributario».

Oltre ai mancati sgravi fiscali, l'Anfia imputa i «bassi livelli della domanda» alle incertezze che riguardano il superbollo diesel e l'imposta sulle vetture di alta cilindrata. Imposte che, viene rilevato, sono presenti soltanto nella legislazione italiana.

I tagli alla Difesa minacciano il gruppo

Allarme rosso per Fincantieri

DALLA NOSTRA REDAZIONE
ROSSELLA MICHENZI

GENOVA Futuro a rischio per la cantieristica militare. A lanciare il grido d'allarme - preso atto dei tagli previsti dalla manovra ai danni della Difesa - è la stessa Fincantieri, gruppo In. «La scure che si è abbattuta sul bilancio della difesa - sottolinea una nota dell'azienda - avrà pesanti ripercussioni sull'industria militare: gli stabilimenti navali non saranno certamente risparmiati e poiché i cantieri militari sono tutti in Liguria, sarà questa Regione a soffrirne maggiormente; lo stato di difficoltà in cui versa da tempo la cantieristica militare aveva già ridotto sostanzialmente le dimensioni del comparto, e oggi esiste il pericolo di sottovalutare una crisi che qui è ben più grave che altrove». Le cifre, in effetti, parlano drammaticamente chiaro: la principale industria del settore, vale a dire la Divisione Costruzioni Militari di Fincantieri, ha visto calare la forza lavoro da 3500 a 2200 unità nel giro di quattro anni; e i cantieri militari, dopo la cessazione nel 1993 della produzione di sommergibili a Monfalcone, si sono ridotti a due, uno dei quali - e cioè Riva Trigoso - è inattivo da un anno, dopo il varo della nave San Giusto. «Proprio per il cantiere riva- no - denuncia la Fincantieri - gli effetti della legge finanziaria si preannunciano particolarmente traumatici, in quanto la ripresa dell'attività era subordinata alla realizzazione di una nave rifornitrice per la nostra Marina Militare, unità prevista in tutte le edizioni del cosiddetto "Nuovo modello di difesa"».

Una commessa da 240 miliardi, con il finanziamento suddiviso in quattro anni, e una previsione di almeno 29 mesi di lavoro con 400 occupati l'anno. Il relativo contratto, conferma Franco Nichele, della Fiom Cgil, era stato firmato nel luglio scorso e aveva rappresentato un primo spraglio di speranza di ripresa, e di progressivo rientro dei 513 dipendenti oggi in cassa integrazione. E invece i tagli al bilancio della Difesa comporteranno il rinvio di programmi fondamentali per la sopravvivenza dell'industria del settore. In pratica il vuoto registrato fin dal 1990 nel carico di lavoro della cantieristica militare corre il rischio di prolungarsi ulteriormente, né si può far conto su altri programmi nazionali che, per quanto previsti nel "Nuovo modello di Difesa", non appaiono ancora maturi per una rapida cantierabilità né coperti da finanziamenti adeguati. «Oltre all'inutilizzazione di impianti d'avanguardia - conclude la nota Fincantieri - preoccupa il pericolo di disperdere un patrimonio umano e know-how e la cui preparazione tecnica hanno richiesto lunghi tempi di formazione». Preoccupazione, ovviamente, condivisa in massimo grado da lavoratori e sindacato. «Pur senza dimenticare - annota Franco Nichele - che Fincantieri, se non avesse perduto tempo sul capitolo dei traghetti veloci, poi realizzati da privati come Rodriguez, avrebbe già potuto essere in marcia verso un riequilibrio dell'occupazione, senza dipendere totalmente dalle incerte commesse della Difesa».

Amaro: «Faremo uno sciopero generale degli elettrici»

I sindacati si mobilitano contro l'«Enel spezzatino»

GILDO CAMPESATO

ROMA. «Ci siamo già mobilitati con numerose iniziative a livello locale. Ad esempio, il blocco degli straordinari in Emilia ed il sit-in davanti al ministero dell'Industria a Roma. Ma non basta. Attorno all'Enel si è aperto uno scontro troppo grosso. C'è voglia di svendere nelle solite quattro mani private una cosa importante come l'energia elettrica. Non possiamo accettarlo. Andremo ai primi di novembre ad uno sciopero generale della categoria». Andrea Amaro, segretario della Fnlc, il sindacato elettrici della Cgil, annuncia la linea dura dei sindacati. Del resto, la posta in gioco sembra proprio giustificata. L'attore di spezzatino elettrico che giunge dalla cucina del ministro dell'Industria Vito Gnutti sembra fatto apposta per suscitare gli allarmi sindacali. Liberalizzare del tutto la produzione di elettricità, cedere ai privati le centrali dell'Enel, moltiplicare le società private produttrici sembrano misure fatte apposta per suscitare vasti appetiti, a volte inconfessabili. Magari nel nome del mercato e della concorrenza. Del resto, sullo sfondo si delineano scenari di conquista. Mediobanca sta studiando la possibilità di una cordata con Edison (Ferruzzi), Sondel (Falek) e Fiat. Si parla di progetti di investitori tedeschi, interessati ad esempio all'Aem di Milano, magari con l'obiettivo di costituire una repubblica elettrica padano-bavarese. Si agitano anche i grandi gruppi elettrotelemmeccanici, quelli che producono turbine e materiale per le centrali: la liberalizzazione scompagnerà i giochi delle commesse. Siemens, General Electric, Westinghouse, tanto per citarne alcuni, non vorranno certamente assistere da testimoni passivi.

Un po' più di competizione non guasta.

Ma quale competizione! Dividere l'Enel e privatizzare la produzione significa solo creare tanti piccoli monopoli regionali, altro che allargare il mercato. Si passerebbe da un monopolio pubblico, controllabile attraverso un'Authority, a tanti monopoli privati, con ben maggiori possibilità di sfuggire ai controlli. E poi, il patrimonio dell'Enel è fatto di centrali nuove e vecchie, appetibili e meno. Cosa

«AAA... nuovi imprenditori cercasi» E la Spi (Iri) apre le porte all'Est

Nuovo fiocco azzurro nella fertile casa Spi, la finanziaria dell'Iri specializzata nella creazione di imprese. Ieri è stato presentato l'ultimo nato, il Bic di Gorizia, un incubatore di nuove aziende collocato proprio a cavallo tra Italia e Slovenia. «Il centro - spiega il presidente della Spi, Agostino Paol - dovrebbe diventare un polo fortemente attrattivo per chi voglia intraprendere attività rivolte ai paesi dell'Europa centro-orientale». I Bic si propongono, infatti, di accompagnare sulla difficile via dell'imprenditorialità chi ha buone idee ma scarsi fondi e poca esperienza. Con risultati finora assai confortanti. «Il 60% del seed capital investito in Italia lo si deve alla Spi», sottolinea con legittimo orgoglio l'amministratore delegato Romualdo Volpi. Mentre Alberto Cortias, direttore centrale dell'Iri, sottolinea gli sforzi dell'istituto «per allargare il mercato non per sostituirsi ad esso». «L'importante è creare una struttura di imprese innovative capaci di lavorare in rete e di cogliere le potenzialità della ricerca che c'è in un'area come la nostra», spiega Francesco Zacchigna, responsabile del Bic di Trieste. Anche in Confindustria si mostra molta attenzione per i Bic: «Danno una mano importante in uno dei momenti più difficili per un imprenditore, quello dell'avvio», dice Federico Galdi, responsabile internazionale di Confindustria.

facciamo, cediamo ai privati la polpa e lasciamo allo Stato l'osso, magari scaricandone i costi sulle bollette?»

Insomma, il sindacato è contro la privatizzazione.

Siamo contro lo spezzatino di Gnutti e siamo a favore di una public company veramente diffusa, non come si è fatto con le banche. Lo Stato, ovviamente, deve garantire gli interessi della comunità nazionale mantenendo un ruolo nella società privatizzata attraverso la golden share. Del resto, questo è l'unico modo di procedere in fretta alla privatizzazione e di massimizzare gli introiti. Spaccare tutto, tra l'altro, vuole dire allungare i tempi ed incassare meno.

Perché siete così contrari dividere l'Enel?

Perché non ne guadagna il mercato, che non sarà per questo più concorrenziale, e non se ne avvantaggeranno neanche i consumatori. Anzi, si moltiplicheranno le strutture e si perderanno le economie di scala. Invece di ridursi, le bollette diventeranno più pesanti. L'esperienza inglese dovrebbe pur aver insegnato qualcosa. E poi, pensiamo ad alcune tematiche come quelle dell'ambiente. È vero che non sempre l'Enel ha brillato in questo campo, ma è molto più facile affrontare certi problemi con una struttura unica, che abbia forza patrimoniale e finanziaria adeguate, piuttosto che con una costellazione di società

minori. Tanti piccoli saranno più efficienti di uno grande.

Ma chi l'ha detto? Forse che un problema come il risparmio energetico si può affrontare più facilmente con un sistema disarticolato? Ed anche la sicurezza della rete: quanto tempo ci sarebbe voluto per affrontare il black out del 24 agosto senza una struttura unitaria come quella attuale? Senza contare che l'Enel è uno dei pochi grandi gruppi italiani in grado di competere alla pari sui mercati internazionali. Vogliamo distruggerlo proprio adesso che gli si è data la possibilità di operare all'estero?

Si è in attesa che il consiglio dei ministri vari il progetto di Authority.

Spero non abbia niente a che fare con le bozze che Gnutti ha fatto circolare di questi tempi. Quella non è un'Authority, è una specie di braccio operativo del ministero, non ha veri poteri. Ci vuole, invece, un organismo indipendente dal governo e dalla logica spartitoria della prima repubblica. Chi controlla deve essere in grado di comminare sanzioni pecuniarie anche pesanti contro chi non rispetta le regole, deve avere la forza di censurare richieste improprie od ingerenze del ministero, deve poter vigilare sulle tariffe e la qualità del servizio. Di tutto ciò, da quel che si sa, nel progetto di Gnutti c'è ancora ben poco.

**10-20 OTTOBRE
DIECI GIORNATE
DI INIZIATIVE
INCONTRI
MANIFESTAZIONI
VOLANTINAGGI
DEL PDS CONTRO
LA MANOVRA
DEL GOVERNO
E PER LA TUTELA
DEI DIRITTI
DEI LAVORATORI
NON SI GOVERNA
CONTRO
I LAVORATORI
E I PENSIONATI**

