

112 colori per una vettura «agli antipodi del solito»

Mercato auto in crisi Fiat rilancia la sfida

Presentata ieri la nuova Lancia Y

Contro un mercato automobilistico che nel '95 presenta forti incognite e rischia di mantenere queste incertezze anche nel '96 la Fiat auto combatte con il lancio di nuovi modelli. La nuova Y, la «piccola ammiraglia» del marchio Lancia che sostituirà dal prossimo anno la Y10 e che è stata presentata ieri a Roma, chiude infatti un periodo di grande rinnovo di prodotti per i marchi Fiat. Due i motori (1200 e 1400 a 12 valvole) e 112 i diversi colori



ROSELLA GALLÒ

ROMA. Palazzo congressi del Fiat parato a festa ieri per la presentazione internazionale della Lancia Y. L'erede della Y10 - che da gennaio con il lancio della nuova «specola» di famiglia viene messa definitivamente a riposo - chiude la serie di novità del '95. Un anno estremamente proficuo come ha ricordato l'amministratore delegato di Fiat Auto Paolo Cantarella sia sotto il profilo del rinnovamento delle gamme dei tre marchi del Gruppo sia per il profitto e l'immagine complessiva del costruttore nazionale. Nell'arco degli ultimi dodici mesi infatti solo Lancia ha già visto nascere la Delta Station wagon, la Delta Hpe, l'ammiraglia «K» e il monovolume Z. Queste si vanno ad aggiungere alla Alfa Coupé Spider nuova 155 e 146 nonché alle Fiat Barchetta, Ulysse e le gemelle Bravo e Brava che stanno riscontrando un vivo interesse da parte dei consumatori. Tutti i modelli che hanno segnato in positivo l'attività del Gruppo e ne hanno innalzato insieme al fatturato e alle vendite la nuova immagine dinamica in tutta Europa dove i tre marchi italiani hanno guadagnato nei primi dieci mesi dell'anno un più 0,8% di immatricolazioni.

progettata e costruita in tempo brevissimo: 26 mesi. Un tempo (in gergo) tanto in fretta sul quale si posizionerà in futuro tutto il Gruppo. ha assicurato Cantarella. «Dalla in poi ogni novità dovrà restare entro un limite di 24-30 mesi. La velocità di progetto processo della Lancia - per cui sono stati investiti circa 400 miliardi - è stata peraltro facilitata dal fatto che è prevista la sola carrozzeria a 3 porte. In allestimenti due soli motorizzazioni a benzina: il 1.6 di 1262 cc per 60 cavalli di potenza e il nuovo 1.100 (1.370 cc) a 12 valvole da 88 cv prodotto a Pistoia. Sarà molto brillante come abbiamo potuto constatarci in una veloce prova su strada.

Lieve ripresa in ottobre del mercato europeo

In ottobre il mercato automobilistico europeo ha fatto registrare globalmente una mini ripresa: 928.300 unità immatricolate, l'1,6% in più dello 912.100 dello stesso mese del 1994, mentre per i primi dieci mesi si è arrivati a 10.284.400 veicoli, lo 0,7% in più dello scorso anno. Lo ha annunciato ieri l'Associazione dei costruttori automobilistici europei, secondo la quale, tra i maggiori mercati nazionali, i progressi superiori alla media sono stati registrati in ottobre in Germania (9,4%) e in Gran Bretagna (11,5%), mentre in Francia le immatricolazioni sono scese del 6,6%, in Spagna del 17,5% e in Italia, secondo le stime diffuse dal Ministero dei Trasporti, del 9%. Il totale dei dieci mesi delle immatricolazioni in Italia arriva così a 1.429.900 auto, rispetto a 1.443.700 nello stesso periodo del 1994, un calo dell'1%, rispetto allo 0,8% registrato nei dati consolidati per i primi nove mesi dell'anno. A livello di marche, nel solo mese di ottobre, rispetto a un anno prima la quota di mercato del gruppo Volkswagen è salita dal 15,9 al 17,6%, ed i giapponesi nel loro insieme passano dal 10,4 al 11%. Stabile il gruppo Ford al 10,7%, mentre PSA passa da 13,7 a 12,5%, General Motors da 12,8 a 10,5%.

Una grande piccola

«Dio che in questo quadro per la «specola» Lancia si sta cercando di fare le cose in grande». Nonostante ricorda un po' amaramente Cantarella - il merito in Italia quanto nel resto del continente - sugli anni preoccupante stagnazione che non lascia prevedere risvolti positivi per il prossimo anno - la Y comunque rappresenta per Lancia un grosso sforzo e anche una bella speranza. È questa infatti una vettura che si colloca nello strategico segmento B - importantissimo in Italia ma ora anche in Europa grazie alle maggiori dimensioni di carozzeria e di abitabilità interna (è lunga 3,72 m, larga 1,690 e alta 1,135) - in abbinato alla larghezza all'altezza dei gomiti (con oltre un metro e 10 centimetri) e alla maggiore della sua categoria, che la avvicina al segmento superiore. Il gruppo lancia pensa di venderne 140mila l'anno, e di questa cifra un terzo all'estero. L'equilibrata del Centro stile Lancia progettata a Mehla Y è stata

Questo non significa però che la nuova Y sia un'«vetture povera». Nella gamma si può scegliere fra il cambio tradizionale a 5 marce, il 6 marce già patrimonio della Punto (perfetto per ottimizzare i consumi nella guida in autostrada) e il cambio automatico a variazione continua molto confortevole nella guida in città. Ma tutto ciò sarebbe ancora poco per una Lancia da sempre nota come la «piccola ammiraglia». Oltre a tutta una serie di accessori che la configureranno come una salita di gamma - alla disponibilità di optional importanti come il climatizzatore, l'Abs la radio con comandi volante - la nuova Lancia Y «doxx» è assolutamente essere originale e unica», spiega Giuseppe Perio, responsabile prodotto del marchio. Costi per l'ammiraglia di stato studiato - insieme alla Pgg - un ventaglio di verniciature talmente ampio da potersi adattare a qualsiasi richiesta particolare. 12 colori standard più altre cento sfumature ricavate dalla composizione fra 50 ton base. Il programma opzionale «Kalidos» che il cliente può chiedere all'ordine senza tema di vedere allungare i tempi di consegna.

112 diversi colori

Ancora però non abbiamo detto con è questa vettura. Di sicuro il suo è un design molto originale. Potrà piacere o no per via delle sue linee arrotondate ma non tonde - che «scandono un po' verso il basso. Certo che guardandola di fronte col musetto racchiuso in un ovale molto allungato e l'ombretto dei fessini quasi a disegnarci - i due scudi di un catamarano non passerà inosservata. E a bordo si ha la stessa sensazione di unicità grazie al movimento della plancia con l'ava col quadro strumenti in posizione centrale ben visibile da guidatore e passeggeri. Comfort e sicurezza da Lancia fanno il resto. Sempre che il prezzo che sarà reso noto solo fra una decina di giorni non faccia selezione. Ma anche questo potrebbe essere un motivo in più per alcuni per comprare. Secondo lo spot che accompagnerà il lancio del resto si tratta di un'auto «agli antipodi del solito».



La nuova Lancia Y. A sinistra Paolo Cantarella

Sambucetti-Lepri/Asp

Secca replica alle critiche alle imprese

Romiti a Sarcinelli «Non siamo arcaici»

Cesare Romiti risponde al presidente della Banca nazionale del lavoro, Mano Sarcinelli, che aveva accusato di arretratezza il capitalismo italiano. La struttura ancora familiare delle imprese non è un handicap sostiene Romiti ma la forza del tessuto industriale italiano. E se poi le aziende fanno fatica a cercare sul mercato i capitali e a quotarsi in Borsa - ciò è colpa di uno Stato che rastrella con i Bot l'85% del risparmio nazionale.



Cesare Romiti

Ansa

Non si è fatta attendere la replica dell'amministratore delegato della Fiat. Cesare Romiti all'intervento pronunciato venerdì scorso a Siena dal presidente della Banca nazionale del lavoro. Mano Sarcinelli. Quest'ultimo aveva ampie critiche sul capitalismo italiano, individuando tre ordini di problemi: una struttura essenzialmente familiare, un'eccessiva dipendenza dal credito bancario e infine la dipendenza psicologica e l'atteggiamento sindacato nei confronti dello Stato e delle agevolazioni finanziarie che esso può erogare. In Romiti intervenendo alla convenzione per i 50 anni dell'associazione industriali della provincia di Chieti ha ricordato che la struttura familiare delle imprese in qualche modo la forza del tessuto produttivo. Romiti ha detto che negli ultimi anni sono state molte le critiche in

volte all'industria - molto spesso superficiali, talvolta strumentali. «Si è parlato» - ha aggiunto il dirigente della Fiat - di scarsa propensione all'innovazione, di un eccesso di specializzazione nei settori più tradizionali e maturi per non dire di quanto si è calata la mano sulla questione delle dimensioni. In Impresa considerabile come un fattore di fragilità strutturale e di incapacità competitiva. Per Romiti il problema della dimensione di impresa è un problema tipicamente italiano ma non è detto che la dimensione di impresa - prevalentemente piccola o media in Italia - debba costituire un handicap per il futuro. Infatti tutte le nuove iniziative imprenditoriali degli ultimi cinque anni si basano su nuclei familiari che inaugurano e che si cementano e che affrontano il rischio di una nuova impresa e questa è la forza delle ascc.

Le aziende nate dall'impulso di

Artigianato Ogni giorno nascono 40 abusivi

È pari quasi ad una manovra economica media l'evasione operata dalle imprese «abusive»: quell'esercito di lavoratori che presta servizio al nero - Con un giro d'affari sottratto al Fisco di 83 mila miliardi l'anno le imprese «fantasma» evadono tasse per circa 13 mila miliardi di quanto insomma i contribuenti italiani devono in genere pagare in più di tasse ogni anno. Ma la cifra secondo i dati calcolati e resi noti oggi dalla Confartigianato è ancora più alta se all'evasione della Iva (8.715 miliardi) e a quella dell'Irpef (3.900) si aggiunge quella previdenziale (3.006) e quella assistenziale con mancate entrate da tassare sulla salute per 1.004 miliardi. A ritmo di 40 nuove unità al giorno l'esercito degli abusivi è in continua crescita. Ora conta una milizia di oltre un milione di persone, tra occupati (416 mila) occupati non dichiarati (54 mila) e doppiopagati (552 mila). Lavorando in modo «illegale» inoltre queste piccole imprese non possono assumere personale. Se queste posizioni potessero emergere da notare la Confartigianato si potrebbero infatti creare 552 mila nuovi posti di lavoro.

Confindustria: tassare gli utili come i Bot

Equiparare i nuovi capitali ai titoli di Stato da un punto di vista fiscale suddividendo gli utili in una parte tassabile normalmente e in un'altra tassabile come Bot e Cct. Questo il senso di una proposta per la vorre gli investimenti nell'imprenditoria italiana e in prospettiva allargare il mercato borsistico nazionale formulata dalla Confindustria ieri ad Ancona. L'obiettivo - ha spiegato Gennaro Perlati direttore del comitato tecnico di area finanziaria e diritto d'impresa degli industriali - è di equiparare il capitale di rischio a quello di debito, di rendere indifferente l'investimento in titoli di Stato o nell'acquisto di azioni.

Bruno (Credit): «Si farà l'aumento Ferfin»

L'aumento di capitale per circa 1.000 miliardi della Ferfin verrà approvato perché la parte di un programma molto ampio che va in positivo e perché il mercato gli investitori gli azionisti del gruppo sono tutti primati di questa grande realtà. Egidio Giuseppe Bruno amministratore delegato e vicepresidente del Credit (che della Ferfin ha in portafoglio il 41%) non nega che ci potrà essere qualche resistenza delle banche che in testa il San Paolo contrarie all'operazione ma ritiene possibile che l'assemblea degli azionisti possa dare la via libera alla capitalizzazione già in prima convocazione (seduta anticipata dall'11 al 7 dicembre) con una maggioranza così più ampia di quella richiesta in seconda e che in questo ultimo caso converrebbe al cosiddetto «polo Mediobanca» di risolvere la partita a proprio favore.

Sesto chiude sabato, manca ancora un accordo sulla salvaguardia dei posti di lavoro. Ieri nuovi scioperi

Falck, parte il conto alla rovescia

Ancora scioperi per la Falck. Il 18 verranno spenti i forni delle acciaierie. Poi entro fine novembre toccherà agli altri stabilimenti. Ma ancora al ministero dell'Industria non è stata raggiunta alcuna ipotesi di accordo sul futuro dei 937 dipendenti e sulla reindustrializzazione delle aree. Nè Cisl si è pronunciato sulle richieste di Falck 258 miliardi per chiudere e 320 per riconvertire. Oggi a Roma nuovo incontro.

ANGELO FACCHINETTO

Milano. Ancora una manifestazione parlo con la Falck. Il 18 verranno spenti i forni delle acciaierie. Poi entro fine novembre toccherà agli altri stabilimenti. Ma ancora al ministero dell'Industria non è stata raggiunta alcuna ipotesi di accordo sul futuro dei 937 dipendenti e sulla reindustrializzazione delle aree. Nè Cisl si è pronunciato sulle richieste di Falck 258 miliardi per chiudere e 320 per riconvertire. Oggi a Roma nuovo incontro.

Incontro al ministero

Speriamo presto si parli di oggi pomeriggio al ministero dell'Industria. Presenti anche i sindacati e i rappresentanti degli enti locali. Il sabato Falck ha chiesto di chiudere i forni ma non ha detto come. Si sono parlati di una linea di condotta che si può chiudere e come spiarci con un'attenta scanso e non resterà che lo sciopero.

contro Romiti e i lavoratori come oggi i scioperi. Con noi i Bot simili a quelli degli altri quattro per tanto con presidio delle dottrine. È un obiettivo di fondo chiedere lo slittamento della data di chiusura e l'accensione. Quanto meno che nessuno dei centri di lavoro non si parta in una situazione di crisi. Non è un caso che i sindacati abbiano al grande sono chiari. Se l'azione sindacale è con un numero di all'espulsione dei lavoratori, all'ultimo tutti i dipendenti Falck verranno convocati in assemblea e potranno per le loro dire e come prosegue la lotta. Come sarà il ruolo di loro dimissioni.

Nuovi soci

Insieme ai soci del Falck del ministero l'associazione Falck (il suo capitale è di 587 milioni) e il gruppo Tessera (gruppo con 130 dipendenti e 200 miliardi di fatturato) con sede a Reno che produce ferriere ed acciaio specializzato. Secondo l'amministratore delegato si tratterebbe solo di una nuova impresa o di un nuovo titolo di commercio che il titolo Falck abbandonato. Falck non si tratta bene possibilità di sviluppo.

Scioperi, nessuna modifica alla 146

In arrivo un protocollo per «raffreddare» le proteste Torna la tensione all'Anav

ROMA. Entro la fine di novembre il movimento sindacale e i rappresentanti di cento aziende impegnate in un servizio di trasporti pubblici dovrebbero firmare un protocollo d'intesa per il cosiddetto «traffico» durante gli scioperi. E questo l'obiettivo fissato nel corso del confronto che i ministri dei Trasporti e delle Infrastrutture e del Lavoro Francesco De Lorenzo e Sandro Napolitano hanno avuto con i sindacati. Un chiaro che il compromesso raggiunto dai due ministeri non raggiunge i presupposti di Cgil, Cisl e Uil. Sembra ormai deciso ad accantonare l'ipotesi di modifica legislativa della legge 116 che regola il diritto di sciopero.

La scelta per evitare diversi movimenti di caos con un sistema di trasporti messo in ginocchio e più scioperi con mitici e quella appunto di un