

Economia & lavoro

Depressa la raccolta ordini. Fiat bene in Europa

Auto, il mercato è ancora in frenata In 10 mesi è solo a +0,6%

Il mercato dell'auto in ottobre è cresciuto del 22,9%. Ma costruttori e associazioni non esultano. Perché il confronto è con lo stesso mese del '95 pesantemente penalizzato dallo sciopero dei bisarcisti. In dieci mesi il mercato cresce solo dello 0,6%. La raccolta ordini resta «depressa». Buon risultato delle case più grandi: Fiat, Ford, Opel e Volkswagen. Consistenti incrementi tra i «piccoli», Skoda e Honda in testa. Male solo in quattro, con dentro Alfa Romeo.

ROSSELLA DALLÒ

MILANO. Quasi 23 per cento di aumento, dopo diversi mesi di calo continuo. Il che porta l'accumulato di dieci mesi (1.488.979 unità vendute) a un risultato, seppur di poco, positivo: più 0,6%. Ma l'inversione di trend registrata in ottobre nel mercato italiano dell'auto non fa esultare i costruttori e le loro associazioni. Se è vero che lo scorso mese sono state immatricolate 144.500 nuove vetture, pari a un più 22,9% rispetto allo stesso mese 1995, è però vero che un anno fa lo sciopero degli autotrasportatori aveva messo in ginocchio il programma di consegne (furono 117.588) alla clientela.

Associazioni scontente

Addirittura, precisa l'Anfia, l'incremento si confronta con «un ottobre '95 che è stato il peggiore degli ultimi 19 anni», e che persino rispetto allo stesso mese degli anni precedenti la caduta del 1993, «le immatricolazioni rimangono mediamente inferiori del 26% e continuano a mantenere inalterato il divario della domanda nel nostro paese rispetto all'Europa». Dove il trend è in continua crescita dall'inizio dell'anno (più 15,4%, pari a 1.061.000 consegne in ottobre, con un progressivo di 11.031.000 pari a un più 7,4% che sale al più 8,6% depurato dell'Italia), tanto da avere recuperato l'intera perdita registrata dopo il 1993. Non solo. Al 31 ottobre l'Europa ha superato i volumi record del corrispondente periodo del 1992, contro un calo del 28,9% nel nostro paese.

Ma anche altri fattori concorrono a ridimensionare l'exploit di vendite, e a far dire che la situazione del mercato resta ancora molto delicata. Sia l'associazione tra i costruttori nazionali, sia l'unione dei distributori di veicoli esteri (Unrae) sono concordi nel sottolineare che sul risultato di ottobre hanno inciso la presenza di un giorno lavorativo in più (circa 5000 vetture aggiuntive) e di una forte campagna di agevolazioni e promozioni attuata da quasi tutte le Marche «per favorire la ripresa di una domanda fortemente depressa».

Ad ulteriore campanello d'allarme la raccolta degli ordini «continua ad assottigliarsi». Questo, secondo l'Anfia, è un fatto generalizzato, ma l'inchiesta mensile del Centro studi Promotor non è così pessimistica: «La percentuale di concessionari che dichiarano bassi livelli di raccolta è ancora attestata sul 52%, ma - rileva - in settembre era pari al 69% e al 77% in agosto». Tuttavia, mette in guardia il Centro studi, solo il 9% degli interpellati si aspetta un aumento delle vendite. Cosicché, «è affatto superata - conclude il Csp - la necessità da più segnalata di interventi governativi per sostenere la domanda».

Le vendite di ottobre, anche se «virtuali» per le ragioni suddette, hanno comunque ridato un po' di ossigeno al nostro asfittico mercato. Solo quattro marche hanno subito contrazioni: Alfa Romeo, Saab, Seat e la coreana Daewoo. Tutte le altre aumentano. In particolare, ottobre ha premiato le case più grandi come Fiat, Ford, Opel e Volkswagen, nonostante gli incrementi percentuali sembrino favorire Skoda (34,85%), Honda (108,6%), Bmw (55,4%), Rover (38,3%), Mercedes (59,3%), Volvo (48,8%), Audi (47,6%), Hyundai (89,6%), Suzuki (92,1%), i cui volumi di vendita sono però contenuti.

Bene Fiat, male l'Alfa

Le marche nazionali crescono rispetto allo scorso settembre di quasi un punto percentuale, salendo al 43,05%, con 62.202 vendite (651.881 nei dieci mesi pari al 43,8% del mercato totale). Il risultato più positivo lo mette a segno il marchio Fiat-Innocenti con 49.150 immatricolazioni che corrispondono a un aumento del 22,98% sull'ottobre '95. La Lancia Autobianchi totalizza 8.650 consegne (le stesse della Renault) che valgono un più 12,62%. Cala invece Alfa Romeo di un pesante 14,2%. Corso Marconi commenta che il buon risultato di Fiat è dovuto soprattutto ai successi di Punto, Bravo-Brava e Marea berlina e Weekend (59mila ordini in un mese e mezzo,

il 60% dei quali all'estero), mentre Alfa paga il fatto che «145 e 146 stanno giungendo a fine commessa e dall'inizio di gennaio saranno sostituiti dalle nuove serie, totalmente rinnovate nei motori e negli interni».

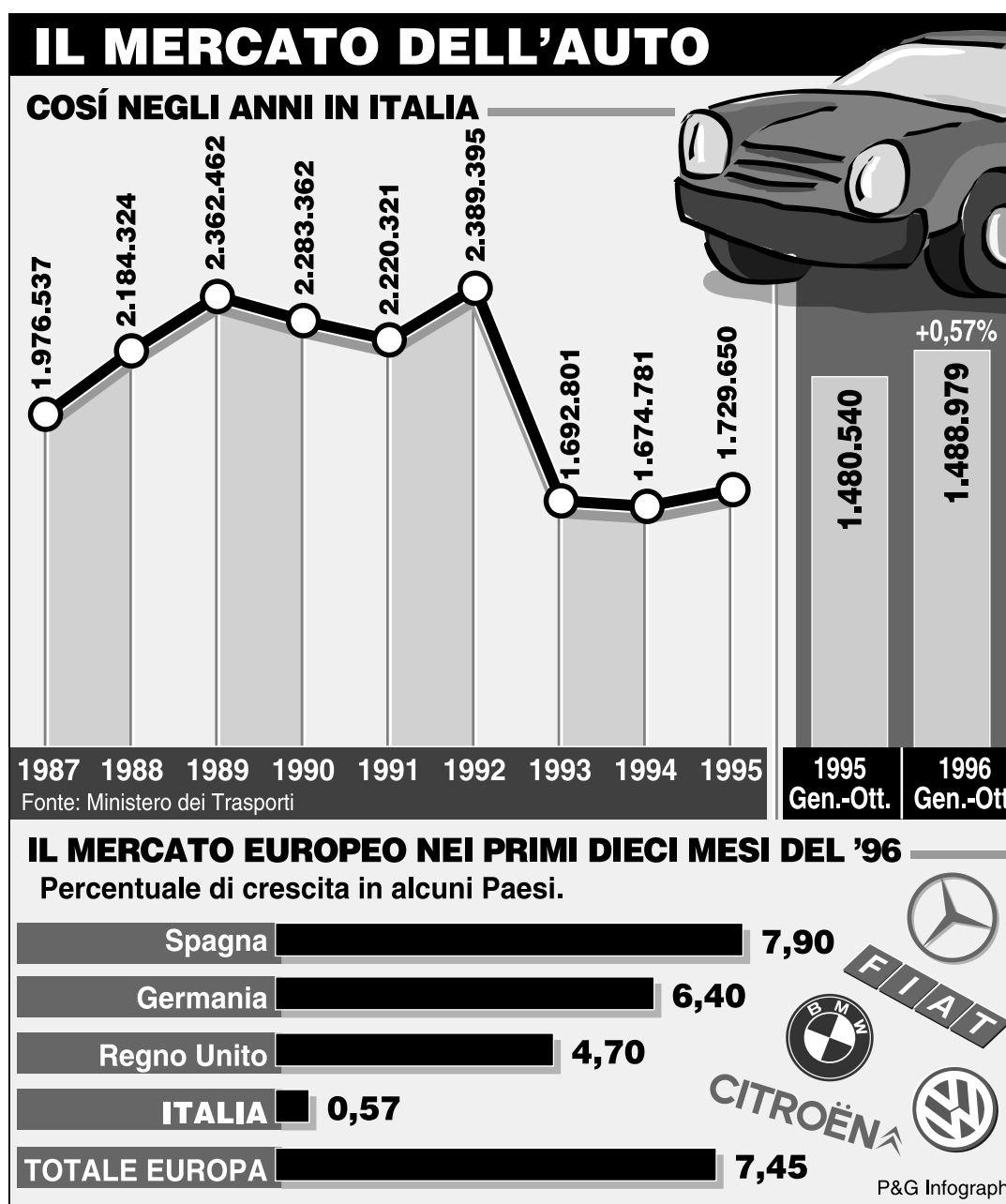
Se il mercato casalingo ha buttato bene per il Gruppo Fiat, l'Europa ha concesso alle tre marche torinesi un successo ancora più importante di quello registrato nei mesi scorsi. La crescita continentale del Gruppo è stata infatti del 46,2% (+25,7% nei dieci mesi). Il risultato già strepitoso in sé è ancora più consistente se si analizzano i singoli mercati europei trainanti: +74,4% in Francia a fronte di un aumento generale del 24,7%, più 70,5% in Spagna contro un 38,4% totale, più 51,8% in Gran Bretagna (12,7%) e più 42,5% persino nella difficile Germania (+7,7%).



MILANO. In Europa il mercato dell'auto è in crescita, in Italia - fatti salvi i dati del mese di ottobre, che però vanno letti con mille cautele - invece è in discesa. Le proiezioni parlano di un consuntivo, a fine anno, di un milione e 700mila vetture vendute, oltre 30mila in meno rispetto al '95. Un trend cui non si sottra nemmeno il gruppo Fiat. Che anzi sul mercato denuncia qualche difficoltà in più. Sulla situazione del settore il giudizio del vicesegretario nazionale della Fiom, Cesare Damiano.

Quali sono, secondo voi, le cause di fondo di questo andamento del mercato, che rischia di avere ripercussioni anche sul piano occupazionale?

C'è da dire anzitutto che è sempre più difficile fare previsioni sul mercato italiano. Dopo la crisi del '93 ha stentato a riprendersi. Poi, all'inizio del '95, la ripresa è arrivata, consentendo a migliaia di operai Fiat di rientrare con un anno di anticipo dalla cassa integrazione. Ma è stata una ripresa illusoria, come dimostra l'andamento di quest'anno. E nemmeno per il '97 si prevede un'inversione di tendenza.



L'INTERVISTA

Damiano (Fiom): «Serve una politica industriale adeguata»

«Incentivi sì, ma dentro un progetto»

ANGELO FACCINETTO

Ma quali sono le cause di questa stagnazione?

Anzitutto c'è un fatto molto concreto. Dall'inizio degli anni novanta siamo diventati tutti più poveri e c'è una tendenza al contenimento dei consumi che colpisce soprattutto prodotti come l'automobile. Una delle condizioni per invertire la tendenza, oggi, è che i salari recuperino il loro potere d'acquisto. In secondo luogo non bisogna dimenticare che l'aumento dei listini è stato superiore all'andamento dell'inflazione e, come i dati dimostrano, rispetto a vent'anni fa, oggi comperare un'automobile significa per un operaio spendere più mensilità.

Un esempio?
A un metalmeccanico, nel '75, occorre sette mensilità e mezza per acquistare una «127» base. Oggi, per una «Punto» - sempre modello base - di mensilità ne occorrono più di dieci, 10,23 per la precisione.

Dunque?
Dunque la pretesa del presidente della Fiat, Cesare Romiti, di far riprendere il mercato e di non rinnovare il contratto dei metalmeccanici

è contraddittoria e assurda.

Ma l'azienda Fiat ha o no responsabilità dirette per questo stallo?

Nel passato ne ha avute di gravi, soprattutto alla fine degli anni ottanta. Quando, pur conseguendo fortissimi utili, non ha minimamente pensato al rinnovo della gamma dei modelli, non ha investito, non ha innovato. Questo ha significato presentarsi agli appuntamenti degli anni novanta, di fronte all'aggressività delle altre case automobilistiche, con un grave handicap. E nel '93 - quando il mercato ha ceduto in Italia del 28% - questo errore è stato pagato in termini più che proporzionali. E la Fiat ha corso grossi rischi.

La musica però in questi anni è cambiata.

Crede che la Fiat abbia imparato quella lezione. Non c'è dubbio che il nuovo piano di investimenti, definito col sindacato, il lancio di 23 nuovi modelli e la previsione di altri 15, abbiano dato una risposta ai problemi di affermazione della casa torinese. Tant'è che ha guadagnato quote di mercato sia in Italia che all'estero. Però tutto questo non è an-

cora sufficiente: il persistere della stagnazione può metterla a rischio l'equilibrio produttivo. Anche se l'azienda, con l'accordo di giugno, ha dichiarato che intende mantenere inalterata l'attuale capacità produttiva installata in Italia.

E intanto arrivano segnali negativi.
Sì. Non solo il mercato retrocede e si dilata la cassa integrazione - per la prima volta anche le linee della «Bravo» e della «Brava» ne sono toccate - la Fiat ha anche rinviato, per ritardi di progettazione, l'uscita della nuova «Dedra» e della nuova «164». Se ne parlerà a fine '97. È un brutto segnale.

Ma non ci sono problemi di produttività nella fascia medio-alta, quella decisiva se ci si vuole affermare in Europa.

Sì, sulla fascia medio-alta l'azienda rivela una maggiore debolezza. Da un lato c'è un ritardo, dall'altro i modelli entrati in produzione - come la «K» - non hanno avuto successo. C'è un problema di rapporto qualità-prezzo.

Quali sono le strade da battere per uscire da questa situazione?
Anzitutto è necessaria una politica

Iri, Ciampi vede Van Miert I sindacati: prima ci ascolti

Nuovo importante round per il futuro dell'Iri lunedì prossimo a Bruxelles, dove, secondo quanto affermano Cgil, Cisl e Uil, il ministro del Tesoro Carlo Azeglio Ciampi incontrerà il commissario Ue alla concorrenza Karel Van Miert. Sul tavolo il problema della riduzione del debito dell'Iri a livelli «fisiologici» come previsto nell'accordo firmato dall'allora ministro degli Esteri Beniamino Andreotta con la commissione europea che fissava nel 1996 il termine dell'operazione. Al centro dell'attenzione è nuovamente la proroga dei termini anche alla luce del difficile iter della legge sull'Authority per le tlc, necessaria per poter privatizzare la Stet. In vista della verifica di lunedì tra Ciampi e Van Miert, Cgil, Cisl e Uil chiedono al governo l'avvio di un confronto urgentissimo sull'Iri con il sindacato. A tale riguardo Cgil, Cisl e Uil - rende noto un comunicato diffuso dalla Cgil - guardano con «estrema preoccupazione» alla situazione che potrebbe delinearsi per il futuro dell'istituto «in assenza di scelte politiche in grado di ridefinire ruoli e funzioni in un contesto di rilancio dell'iniziativa a favore dell'occupazione e dello sviluppo oltre che della salvaguardia delle professionalità e delle competenze presenti nell'Iri». È in tale ambito che le confederazioni ritengono che «il governo dovrà inquadrare tutte le misure di risanamento che la situazione debitoria dell'Iri richiederà».

industriale adeguata - cosa che riguarda sia l'impresa che il governo - in grado di salvaguardare l'occupazione e di creare di nuova. Poi bisogna spingere l'azienda verso nuovi traguardi nell'innovazione del prodotto.

Non hai pronunciato la parola incentivi. Il sindacato li ritiene utili o no?

Non sono il toccasana. La strada degli incentivi per la domanda è percorribile se inserita dentro una precisa strategia industriale. Ricordo che il 31 luglio la Fiat ha stipulato con il governo un accordo di programma che prevede tre grandi progetti industriali. E che il governo, l'impegno ad esaminare la questione incentivi, lo aveva già assunto con l'accordo di giugno. Certo è che l'accavallarsi di annunci contraddittori sugli incentivi rende il mercato ancora più incerto. Sarebbe opportuno tornare a un tavolo di confronto governo, impresa, sindacato. Tra l'altro è grave l'inadempimento del ministro del Lavoro per quel che riguarda la copertura salariale dei contratti di solidarietà dell'Alfa di Arese che, così stando le cose, subiranno una significativa decurtazione.

Amato scrive a Maccanico: chi chiama un cellulare non sa quanto spende

«Telefonini, tariffe poco chiare»

Troppa confusione nelle tariffe telefoniche, soprattutto per quel che riguarda i telefonini. In particolare, chi chiama da un telefono fisso un'utenza mobile fa fatica ad orientarsi in quella che è diventata una giungla tariffaria. Il presidente dell'Antitrust, Giuliano Amato, scrive al ministro delle Poste, Antonio Maccanico, chiedendogli di intervenire. Sotto accusa anche la scarsa trasparenza anche per le chiamate intersettoriali.

NOSTRO SERVIZIO

ROMA. L'Antitrust torna ad occuparsi di tariffe telefoniche e chiede più trasparenza: troppa confusione, soprattutto per i telefonini per cui chi chiama dalla rete fissa un'utenza mobile fa fatica ad orientarsi nella giungla tariffaria e spesso non sa quanto paga. Il rilievo è sollevato in una lettera che Giuliano Amato ha inviato al ministro delle Poste, Antonio Maccanico.

Il capo dell'Antitrust apprezza i progressi compiuti per la riduzione degli oneri del servizio telefonico

dopo i recenti decreti tariffari, ma chiede di fare un passo avanti anche per una migliore comprensione delle bollette e tariffe addebitate agli utenti, sia, in particolare, per i costi di collegamento con abbonati di telefonini Tacs e Gsm, sia per le «interurbane settoriali». Proprio per questo Amato auspica un «rapido intervento» dell'amministrazione in considerazione - sostiene la lettera dell'Antitrust - della rilevanza che la questione assume per un corretto sviluppo delle condizioni con-

Fronte telefonini
Sul fronte dei telefonini l'Antitrust rileva che «una fonte di incertezza per gli utilizzatori della rete fissa è rappresentata dall'assenza di adeguata informazione sulla disciplina tariffaria dei servizi radiomobili Tacs e Gsm. Ad oggi infatti - prosegue la lettera - non risulta che

correnziali nei mercati delle telecomunicazioni».

«La complessiva riduzione dell'onere del servizio telefonico che deriva dai recenti decreti tariffari - premette l'Antitrust - sembra rispondere positivamente alle preoccupazioni a suo tempo espresse». Il Garante segnala però «manifestazioni di preoccupazione e protesta» che sono pervenute «in conseguenza delle serie difficoltà incontrate nella comprensione dei nuovi meccanismi, e in conseguenza della mancanza di chiarezza delle tariffe addebitate agli utenti della rete fissa quando viene raggiunto un utente della rete radiomobile».

Fronte telefonini

Sul fronte dei telefonini l'Antitrust rileva che «una fonte di incertezza per gli utilizzatori della rete fissa è rappresentata dall'assenza di adeguata informazione sulla disciplina tariffaria dei servizi radiomobili Tacs e Gsm. Ad oggi infatti - prosegue la lettera - non risulta che

sia stato reso noto agli utenti, con il dovuto risalto e precisione, l'effettivo costo che essi sostengono nel raggiungere un utente della rete radiomobile. Basti dire - commenta il Garante - che l'avanti-elenco non contiene alcuna informazione in merito al costo delle chiamate alle reti mobili».

Le chiamate settoriali

L'Antitrust si sofferma poi sulla disciplina del traffico «interurbano settoriale», cioè quello tra reti urbane facenti capo al medesimo centro di settore, dove più marcate sono state le riduzioni tariffarie (circa il 50%). «La regolamentazione contenuta nei decreti tariffari - scrive il Garante - fornisce una definizione generica di traffico interurbano settoriale, facendo riferimento alla distanza di 10 chilometri tra i centri urbani interessati, nel senso che, laddove la distanza sia inferiore, l'utente potrà usufruire della tariffa urbana anziché di quella interurbana».

Sangalli: «Il sistema del credito penalizza le piccole imprese»

Cna contro le banche

FRANCO BRIZZO

ROMA. «C'è un sistema bancario atrofizzato che penalizza fortemente l'accesso al credito per le piccole e medie imprese con costi più elevati, condizioni più onerose, qualità e quantità di servizi modeste e soprattutto richieste di garanzie insostenibili». Il segretario generale della Cna, Gian Carlo Sangalli, nel corso della seconda giornata della convention, in occasione dei cinquant'anni dell'organizzazione, attacca duramente il sistema bancario. «L'alto costo del denaro - spiega - rappresenta uno degli ostacoli maggiori per l'artigianato in generale, e per le imprese del mezzogiorno in particolare». Da una ricerca dell'Artigianocassa, su dati della Banca d'Italia, riferiti al quarto trimestre del '95, si rileva difatti un differenziale tra tasso medio praticato all'intero sistema e quello relativo agli affidamenti fino a 500 milioni per le famiglie produttrici, di quasi tre punti percentuali.

«Ovviamente - spiega Sangalli - la

struttura dei tassi risulta molto differenziata anche sul piano territoriale con gli scostamenti più elevati nell'Italia meridionale. Se si esaminano ad esempio gli affidamenti a breve, suddivisi per regione, nella classe di grandezza fino a 100 milioni, troviamo un differenziale tra la Basilicata (20,7%) e la Lombardia (14,4%) di ben 6,2 punti». Questo dato, è ancor più allarmante, tenuto conto che il costo della raccolta per le banche è più basso della media nazionale per le regioni del Sud, il che porta - ha spiegato Sangalli - «ad uno spread che risulta ancora più elevato con punte oltre i 10 punti percentuali rispetto ad una media nazionale di 5-6 punti». Il segretario generale della Cna ha espresso inoltre «preoccupazione per il futuro dell'Artigianocassa, unico strumento mirato all'artigianato, in quanto c'è il pericolo per l'esaurirsi dei fondi e l'insufficiente finanziamento. Per far fronte alla domanda

1996 e 1997 sono stati richiesti 1.125 miliardi: l'auspicio è che il governo e il Parlamento rispondano a questa esigenza che specie per il Sud significa più investimenti e più occupazione».

Il rapporto tra banche e mondo dell'artigianato è «complesso ma vitale, perché il sostegno creditizio costituisce un elemento fondamentale allo sviluppo dell'attività imprenditoriale in un settore così rilevante qual è quello dell'artigianato». Lo ha detto l'amministratore delegato della Bnl, Davide Croff. «I problemi che vedo - ha detto Croff - sono di qualità e di quantità del credito: quantità che probabilmente è insufficiente ed è comunque non proporzionata al peso che nell'economia ha il sistema artigiano; qualità, anch'essa probabilmente insufficiente, sia per le tipologie degli strumenti che oggi sono messi a disposizione delle imprese artigiane, sia perché spesso il livello di sofferenze tende ad essere troppo alto».