



DALL'INVIATO

PARIGI. Malgrado l'incombere di una legge che limita a 35 ore l'orario di lavoro, malgrado ci sia un governo di sinistra, malgrado le batoste in oneri sociali e fiscali, malgrado la proverbiale litigiosità sociale dei francesi, i giapponesi della Toyota hanno scelto la Francia per investire oltre 10 mila miliardi e impiantare la loro testa di ponte automobilistica in Europa. L'annuncio ufficiale è venuto ieri dal presidente del colosso giapponese, Hiroshi Okuda, recatosi prima a cena dal suo amico personale Chirac all'Eliseo, poi dal premier Jospin (che si è lasciato sfuggire un lapsus chiamandolo «Monsieur Toyota») e infine a Valenciennes, nel Nord-Pas de Calais, a ridosso della frontiera col Belgio, dove sorge la fabbrica che dovrebbe dar direttamente lavoro a 2000 persone, indirettamente ad altre 3000, e sfornare 150.000 vetture all'anno già dal 2001, 200.000 dal 2005.

«Funtime» è il nome del modello di piccola cilindrata, dalla carrozzeria «divertente» e arrotondata che farà concorrenza alle Renault Twingo, alla Ford Ka, alle piccole Mercedes e Volkswagen e forse anche alla Punto. Era stato presentato al salone dell'auto di Francoforte e poi a quello di Tokyo. Comprensibile il giubilo a Valenciennes, nel mezzo di una regione col 23% di disoccupati, tra le macerie di un'industria metallurgica un tempo fiorente e smantellata già negli anni '70. Il sindaco aveva già ordinato migliaia di bandierine e t-shirts coi colori del Sol Levante. Il ministro per l'Occupazione, nonché «proconsole» del Nord derelitto Martine Aubry, e quello dell'Economia Strauss-Kahn si erano accapigliati per poter fare gli onori di casa. Dall'opposizione gollista si sono affrettati a mettere i punti sulle e ricordare che il merito dell'affare andrebbe a loro e a Chirac che per anni aveva corteggiato il suo amico Okuda. Ma hanno glissato sul fatto che in realtà Juppé la fabbrica la voleva a Bordeaux, di cui è sindaco, anziché nel Nord «rosso». Contenti, ad occupazione donata, i sindacati, anche se tutti sanno che si tratterà soprattutto di una fabbrica di montaggio di pezzi fabbricati altrove.

Ci sono anche gli scontenti. Comprensibilmente furibondi i fabbricanti francesi di auto, con in testa il PDG della Renault, Louis Schweitzer (nipote dell'angelo dell'Africa e premio Nobel Albert) che grida al tradimento, denuncia incentivi segreti che sarebbero pari al 10% degli investimenti e sostiene che l'invasione gialla finirà col distruggere più posti di lavoro di quelli che creerà. Preoccupati per l'arrivo del cavallo di Troia gli altri costruttori auto in un'Europa dove si calcola già una sur-produzione di due milioni di macchine all'anno su un mercato in cui se ne vendono 12 milioni. Amareggiati però, con più o meno fair-play, coloro che, come i britannici, avrebbero preferito essere prescelti al posto dei francesi.

Malgrado la prossima legge sulle 35 ore i giapponesi scelgono Valenciennes per la testa di ponte in Europa

## Mister Toyota snobba l'Inghilterra Nasce in Francia la nuova fabbrica

Decisiva nella scelta l'assenza di Londra al primo giro dell'Euro

Effettivamente pare che sino ad ancora un paio di anni fa la Toyota pensasse di investire in Inghilterra, dove ha già un impianto, o in Polonia. Valenciennes originariamente era solo uno dei 70 siti europei presi in considerazione. Come mai hanno poi deciso proprio per la Francia?

Certo è che i giapponesi hanno valutato e soppesato tutto. Si dice che prima di prendere la decisione definitiva siano andati persino ad informarsi se nei pressi si trovava pesce fresco per i sushi (i pescherecci dei porti della Manica sono tra i più forniti). Hanno pesato, si può presumere, ragioni oggettive più serie: il fatto che la Francia, oltre ad essere uno dei principali mercati, è al crocevia degli scambi, dei nodi portuali, ferroviari ed autostradali, un punto di passaggio obbligato per chi voglia vendere automobili in Inghilterra, in Spagna, in Germania o in Italia; la presenza di una tradizione operaia ed industriale, sia pure ora decaduta, e la reperibilità di mano d'opera qualificata. Sarà la presenza tutt'intorno di un tessuto di tecnologia avanzata. Sarà per ragioni esclusivamente industriali, niente a che fare con la politica, come sostiene Tokyo. Sarà che le lamentele della Confindustria francese su legislazioni «ostili» all'imprenditoria e agli investimenti produttivi non sono poi così convincenti. Sarà per l'abilità dei negozianti francesi, di Chirac o di Jospin che aveva inviato a Tokyo precipitosamente messaggeri per rassicurarli sulle 35 ore. Sarà perché, contrariamente a quel che sembrava un luogo comune, agli investitori stranieri pare affatto dispiacere avere a che fare con governi di sinistra, tanto che le chances di Londra erano cresciute dopo l'arrivo del laburista Blair. Ma l'idea più diffusa è che la vera ragione possa essere la convinzione che, governo di sinistra o meno, la Francia farà certamente parte, sin dall'inizio, dell'area del nascente euro, mentre l'Inghilterra, per sua scelta dichiarata, invece no.

Tanto più che la scelta della Toyota non è così isolata come può sembrare. Non fa che collocarsi sulla scia di analoghe scelte, negli ultimi mesi. Da parte ad esempio dell'americana IBM, che ha investito un miliardo di dollari per rimodernare uno stabilimento a Sud di Parigi, della Federal Express e della stessa Mercedes. L'investimento Toyota è solo un ventesimo del complesso degli investimenti dall'estero nei primi 8 mesi di quest'anno. Dall'inizio degli anni '90, solo Stati Uniti e Cina hanno attirato più investimenti dall'estero della Francia. Con la creazione, secondo le stime ufficiali, di 22.814 nuovi posti di lavoro lo scorso anno e 19.818 l'anno prima, cioè nel '95. Evidentemente per gli investitori tutto sommato i vantaggi superano gli svantaggi, non è bastato a scoraggiarli il gran disordine e gli scoperti ad oltranza dell'inverno '95, così come ora non pare scoraggiarli più di tanto le 35 ore.

Siegfried Ginzberg



«Benvenuti a Onnaing», la cittadina dove verrà realizzato lo stabilimento Toyota

M. Spingler/Ap

ROMA. Sono tre le novità dello sbarco della Toyota in Francia: l'industria giapponese si prepara alla scadenza della moneta unica; è cominciata la grande competizione tra i paesi europei per attrarre gli investimenti esteri in settori trainanti dell'economia; si accelera la resa dei conti tra i grandi costruttori di automobili del continente. A queste tre novità se ne possono aggiungere altre due che, si può dire, fanno da sfondo alla decisione della Toyota. Innanzitutto il Giappone: anche se si trova nella stagnazione più profonda, non è una potenza economica stremata dalla crisi del proprio modello di crescita interna e dalla crisi valutaria e finanziaria asiatica. Continua a dimostrare di poter guadagnare posizioni nell'economia globale sia quando lo yen è forte sia quando lo yen è debole rispetto al dollaro e al marco (come accade adesso). Poi l'Europa: l'intero continente e non solo la Gran Bretagna liberista (il cammino del riequilibrio politico e sociale è solo imboccato) comincia a non essere più un'area del mondo dalla quale le imprese se ne vanno per investire nell'Europa dell'Est o in Asia attratte dai bassi salari. Sta ricevendo capitali per investimenti industriali. Ciò dimostra che la competitività di un paese non si fonda

### L'intervista

## Volpato: «Una mossa strategica che cambierà la competizione»

esclusivamente su un fattore e in particolare sul fattore prezzo del lavoro. Giuseppe Volpato insegna economia industriale all'università di Venezia ed è uno dei più noti studiosi del settore automobilistico internazionale. In questo periodo si trova a Londra dove sta effettuando delle ricerche alla London School of Economics. La sua valutazione è che con l'apertura di uno stabilimento in Francia, il settimo giapponese in Europa, «niente sarà come prima perché si tratta di una mossa strategica con effetti di lungo periodo nel tipo di competizione industriale, negli schemi di lavoro delle imprese e nei rapporti politici tra Europa e Giappone».

La società giapponese che ha rivoluzionato negli anni '70 il modo di fare l'automobile, il famoso «toyotismo», costringerà l'Euro-

pa ad una nuova, imprevista, virata?

«La risposta è senza alcun dubbio sì. Già la scelta della Francia come nuovo paese per la produzione di vetture utilitarie è chiara e ha solo in parte a che fare con l'Euro. I giapponesi considerano la Francia un paese al centro di un grande mercato che si considera molto importante. Non ci si faccia illudere dalla dimensione dell'investimento e dei volumi di produzione. A causa della forte innovazione tecnologica nel settore automobilistico un produttore è in grado di raggiungere economie di scala con una quantità relativamente bassa di produzione. Se oggi uno stabilimento produce 150 mila vetture all'anno si trova già in una buona posizione, se ne produce 250 mila ha sfruttato ciò che era pos-

sibile sfruttare. Oggi gli stabilimenti automobilistici sono molto più leggeri del passato».

La Francia sta nel cuore d'Europa, i consumatori potenziali dell'Est sono a un passo. Si racconta che i manager giapponesi siano rimasti più colpiti dal buon addestramento professionale dei colletti bianchi e blu che non dal mercato del lavoro più rigido di quello del Regno Unito. Sono questi i vantaggi che contano per la Toyota?

«Ormai ogni industria automobilistica tende a produrre laddove vende. Dato che deve produrre *just in time*, deve poter soddisfare al dettaglio, dal colore agli optional del quadro di guida, la domanda del consumatore. In tempo reale, appunto. Deve poi diversificare la sua produzione in diversi stabilimenti nello stesso continente dal momento che si deve cautelare da improvvisi mutamenti di rotta che possono capitare in un qualsiasi paese: mutamenti nella fase di crescita, nel comportamento dei consumatori, nelle politiche governative a sostegno o contro i produttori di automobili, nella conflittualità sindacale. E poi c'è una cosa che fa la differenza: le convenienze fiscali che si hanno se si apre uno stabilimento soprattutto in un paese ad alta disoccupazione come la Francia. Questi sono argomenti ben più forti delle 35 ore».

L'industria dell'auto europea ha un eccesso di capacità produttiva del 30% contro l'8% di quella americana. Negli ultimi sei anni sono stati aperti nuovi stabilimenti e sono stati soppressi 280 mila posti di lavoro. Adesso che cosa succederà?

«La competizione sarà più difficile per tutti. In Francia si riaprirà l'antico dilemma se fondere Renault, mai completamente privatizzata, e il gruppo Ps. Tranne le marche di alta classe, Mercedes, Bmw e Jaguar, nelle gamme delle superutilitarie e delle vetture di classe media prenderanno le vetture un po' tutti. Ma la Toyota non farà mosse frettolose: in Europa punta al 5% del mercato e oggi i costruttori giapponesi hanno il 4,3%. Esiste un accordo politico tra Bruxelles e Tokyo sulle quote di produzione che entro il 1999 dovrebbe, in teoria, sparire. Producendo in Europa, con motori e parti di carrozzeria prodotte in Europa, la Toyota avrà lo status di produttore europeo. Ripeto, tutti avranno problemi, anche la Fiat che negli ultimi anni si è salvata grazie al Brasile e alla rottamazione. E ora punta con grande attenzione al mercato russo. Che cosa potrà succedere quando finirà l'effetto del decreto rottamazione, prorogato fino alla metà del 1998, lo sappiamo già oggi: il produttore nazionale subirà un bel colpo».

Antonio Pollio Salimbeni

Oggi a colloquio i ministri degli esteri sul futuro della colonia

## Doppia sovranità sulla rocca di Gibilterra Londra boccia il condominio con Madrid

MADRID. Gibilterra non sarà un «condominio» anglo-spagnolo. «La Gran Bretagna si oppone con risolutezza - si è appreso ieri a Londra - a qualsiasi modifica alla costituzione della sua piccola colonia sulla punta meridionale della Spagna, senza il consenso della popolazione di Gibilterra». Alla vigilia della visita del ministro degli Esteri spagnolo Abel Matutes - oggi a Londra per colloqui con il suo collega britannico Robin Cook - il governo di Madrid aveva fatto sapere che il suo rappresentante era stato incaricato di proporre formalmente la condivisione della sovranità sulla Rocca, il promontorio strategico tra Atlantico e Mediterraneo che da anni rende difficili i rapporti con Londra.

Gibilterra è un'eredità dell'impero britannico: fu ceduta dalla Spagna al momento del trattato di Utrecht, che a partire dal 1713 pose fine alla guerra di successione spagnola. Ma da oltre trent'anni Madrid ne chiede la restituzione.

Il ministero degli Esteri spagnolo

ha respinto come infondate le voci che Matutes a Londra avrebbe proposto un contratto di affitto per 99 anni, sull'esempio di quello per Hong Kong scaduto a luglio scorso. I particolari della proposta spagnola di sovranità congiunta non sono noti ma sicuramente dovrebbero farne parte una serie di vantaggi economici e in termini di assistenza sociale per addolcire la pillola ai 30.000 abitanti di Gibilterra. «L'impegno del governo britannico per quanto riguarda la sovranità è espresso con chiarezza nella costituzione del 1969 - ha fatto sapere Londra - dove è scritto che non ci può essere nessun cambiamento dello status di Gibilterra senza il consenso della sua popolazione».

Il capo del governo di Gibilterra Peter Caruana ha già chiarito che l'idea della Spagna «è inaccettabile». «Gibilterra e i suoi abitanti sono britannici da 239 anni. Noi non siamo spagnoli», ha detto Caruana, che non nega la necessità di migliorare i rapporti con Madrid, ma mantenendo comun-

que la sovranità britannica sulla Rocca: il sogno degli abitanti della colonia è quello di trasformarla in un paradiso fiscale, programma che fa venire i brividi al governo spagnolo.

La Spagna già dal gennaio scorso aveva avanzato la proposta di una sovranità congiunta su Gibilterra, ammorbidendo la linea tenuta sino ad allora e che puntava direttamente alla riacquisizione della colonia. La scorsa settimana Londra ha rinunciato al suo veto sul trasferimento di un comando regionale della Nato in Spagna, subordinando però la decisione alla revoca delle restrizioni aero-navali imposte da Madrid a Gibilterra. Non si è trattato di un vero e proprio accordo, ma di un compromesso per varare la nuova struttura di comando dell'Alleanza Atlantica. I colloqui di oggi a Londra, nel quadro dell'accordo ispano-britannico dell'84 che prevede incontri annuali tra le due capitali, saranno incentrati sul futuro della colonia.

Presentato ieri in parlamento il progetto di riforma laburista

## Rivoluzione sanitaria in Gran Bretagna Blair cancella il medico della mutua

LONDRA. Il governo britannico ha presentato ieri al parlamento un radicale progetto di riforma del sistema sanitario che toglierà ai medici della mutua i fondi loro assegnati per la cura dei pazienti, affidandoli invece a collegi d'area con poteri legati anche a particolari situazioni locali. È stato il ministro della sanità Frank Dobson a illustrare a Westminster il progetto di riforma destinato a prendere forma nell'arco dei prossimi dieci anni e presentato con un Libro bianco nella cui introduzione il premier Tony Blair parla di «svolta» per il servizio sanitario nazionale Nhs. Elemento centrale del progetto è l'abolizione dei fondi per i medici della mutua che, ha sottolineato Dobson, sortirà due effetti principali: la fine del cosiddetto «mercato interno» della sanità e un risparmio sulla spesa pubblica dei prossimi quattro anni stimato a un equivalente di 3.000 miliardi di lire.

In base alle attuali norme in-

trodotte dal passato governo conservatore, ogni anno ciascun medico della mutua riceve un fondo che dovrà amministrare da sé. Eventuali cure ospedaliere di un paziente, per esempio, sono quindi pagate dal medico della mutua che decide in quale ospedale debba avvenire il ricovero. In questo modo però, secondo il governo, i medici tendono a non badare a spese, quando possono, e vengono tentati dagli incentivi offerti dalle varie strutture sanitarie tenendo per foraggiare un mercato interno.

Il sistema in vigore, ha affermato Dobson, si è rivelato esposto agli sperperi ma soprattutto «ingiusto» mettendo i pazienti su piani diversi a seconda del modello amministrativo scelto dal medico della mutua. Nel progetto di riforma si propone invece di affidare l'amministrazione dei fondi del servizio sanitario a collegi di medici organizza-

zati su base locale. La conduzione collegiale, stando a Dobson, assicurerà maggiore trasparenza, efficienza ed equa distribuzione delle spese, soprattutto nelle aree con maggiori esigenze sanitarie, come quelle a elevata industrializzazione e ridotte infrastrutture sociali. Queste aree, definite tecnicamente come Zone d'azione sanitaria, avranno uno statuto speciale che permetterà ai collegi medici locali di chiedere fondi straordinari o la realizzazione di strutture specializzate.

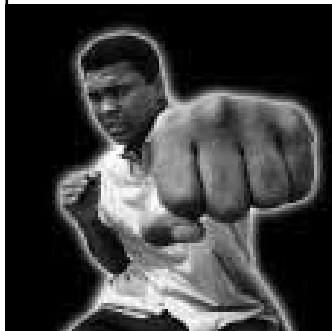
Per informare i cittadini su quanto il servizio sanitario nazionale riformato potrà offrire, verrà istituita anche una speciale linea verde gestita da infermiere che funzionerà 24 ore su 24.

I tempi per dar vita al nuovo sistema assistenziale sono di cinque anni anche se la riforma si potrà dire completata non prima di dieci.



### Quando eravamo re

Per la prima volta in edicola un film introvabile e imperdibile, vincitore dell'Oscar nel 1997. Un incontro leggendario nel cuore dell'Africa con Ali, Foreman e James Brown. videocassetta L.20.000



### La musica dei vicoli

Il fenomeno dei neomelodici, dei cantanti da matrimonio, dei tormentoni come *Chiamamelo 'ncop'o cellulare vers'* e *tre*. Parte dai vicoli *Il canto di Napoli*, una collana di 6 CD e oltre 100 canzoni dedicata alla tradizione musicale più solare del mondo. cd audio L16.000



### Operai

Il dopoguerra italiano dalla parte dei lavoratori. Un'antologia di documenti straordinari sulla riconquista della dignità e della democrazia, firmata da Antonietta De Lillo. videocassetta L.15.000

