

venerdì 5 aprile 2002

rUnità | 15

Aumento record della disoccupazione negli Usa

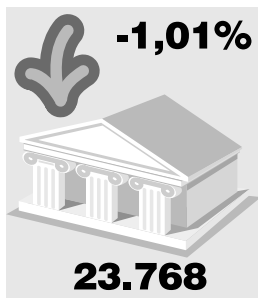
MILANO Le richieste di sussidio disoccupazione negli Usa sono salite più del previsto la scorsa settimana, registrando un balzo di 64mila a quota 460mila. Gli analisti prevedevano invece un calo a 380mila richieste dalle 394mila registrate la settimana precedente.

Da quattro mesi non si registrava un picco così alto nelle richieste settimanali di sussidi disoccupazione. Un balzo in parte spiegato, sottolinea una nota del Dipartimento del Lavoro, dai molti senza lavoro che hanno dovuto fare nuova richiesta per poter godere dell'estensione per altre 13 settimane dei benefici di disoccupazione disposta da un recente provvedimento legislativo.

Ma l'incremento delle richieste è anche dovuto alla politica di riduzione degli organici, sulla spinta della

crisi accusata l'anno scorso. Sono per esempio impegnate in cospicue operazioni di tagli la big degli elettrodomestici Whirlpool, che ha appena chiuso uno stabilimento in Canada con il licenziamento di 500 dipendenti nell'ambito di una riduzione del personale che deve raggiungere le 6.000 unità (altri 5.000 sono stati già licenziati lo scorso anno), e il colosso della pubblicità Interpublic Group, che entro il semestre manderà a casa 1.600 persone potendo così a 5.200 i dipendenti licenziati in un anno.

Con il dato dell'ultima settimana, la media mensile delle richieste di sussidi sale da 384.000 a 403.750, mentre la media relativa a quest'anno è di 387.000, contro i 408.000 dell'anno scorso, quando il mercato del lavoro ha conosciuto il suo momento peggiore.



petrolio



euro/dollaro



l'Unità
ONLINE
nasce sotto i vostri occhi ora dopo ora
www.unita.it

economia e lavoro

l'Unità
ONLINE
nasce sotto i vostri occhi ora dopo ora
www.unita.it

Un altro crollo del mercato dell'auto

In marzo le immatricolazioni diminuite del 18,37%. I produttori nella morsa della crisi

Massimo Burzio

TORINO Ancora un crollo, il terzo consecutivo dall'inizio dell'anno, per il mercato italiano dell'auto. Secondo i dati diffusi dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in marzo sono state immatricolate 205.500 nuove vetture, il 18,37% in meno rispetto al corrispondente mese del 2001, quando le vendite sono state pari a 251.750 unità. Nel trimestre, poi, la flessione, sempre se raffrontata allo stesso periodo dell'anno scorso, è stata del 13% con una perdita secca di circa 100.000 auto. Da gennaio a marzo, infatti, i clienti hanno acquistato 651.000 nuove vetture contro le 748.646 del 2001.

Non ci sono, invece, notizie sull'andamento delle singole marche o gruppi. Un problema tecnico e telematico di non meglio precisata natura, infatti, non ha permesso che il ministero diramasse le singole quote di penetrazione. Girano, in materia, delle voci ma poiché ciascuna fonte ha un proprio interesse a far evidenziare dai media i problemi di questo o quel concorrente, sarà meglio e più corretto attendere le cifre ufficiali.

La crisi dell'auto non si arresterà neppure in aprile. Il monitoraggio sulla raccolta ordini dei Concessionari, effettuato dall'Anfia e dall'Unrae - le due organizzazioni cui fanno capo, rispettivamente, le case italiane ed estere -, parla di un - 15,5% (215.180 unità con un decremento di 40.000 vetture rispetto all'aprile del 2001).

L'inizio drammatico di quest'anno impone anche un ridimensionamento delle stime di chiusura del mercato. Se non interverranno ulteriori fattori negativi o non ci sarà una netta inversione di tendenza, infatti, le immatricolazioni totali del 2002 non andranno al di là di 2.100 / 2.200.000 vetture. Numeri, questi, purtroppo previsti e resi noti già nel luglio dell'anno passato proprio dall'Anfia ma che come fa notare il presidente dell'associazione, Carlo Sinceri, erano stati giudicati come "Eccessivamente prudenti alla luce dell'andamento dei mesi successivi



Nelle fabbriche Fiat crescono i timori «In alto sbagliano e noi rischiamo il posto»

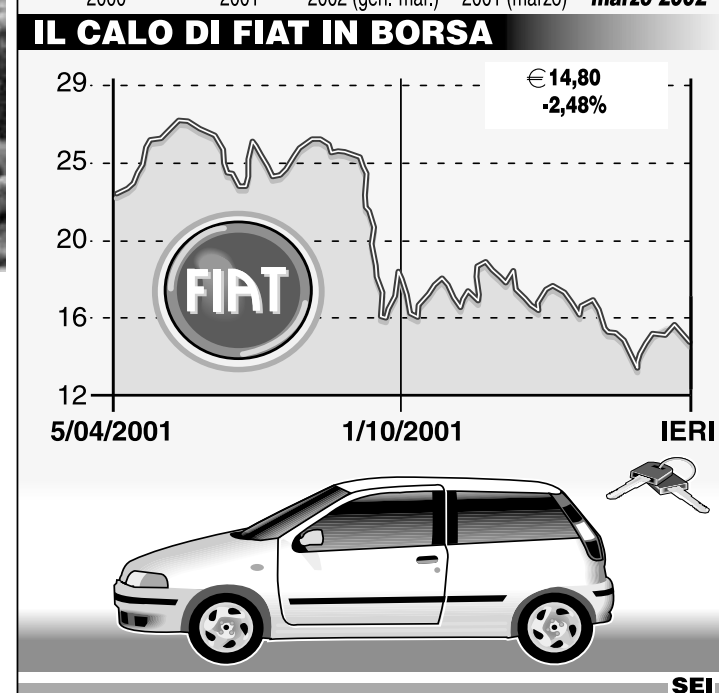
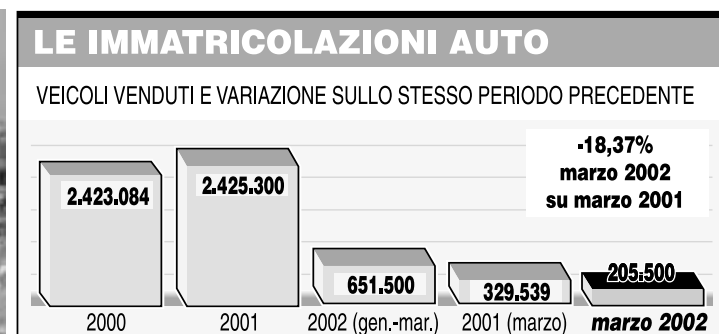
Giovanni Laccabò

MILANO «Il calo del mercato accentua i problemi della Fiat», premette Lello Raffo, responsabile Fiom per l'auto. «Fiat continua a perdere quote di mercato in Italia, anche per la Stilo: a Cassino han chiesto il ponte di Pasqua e del 25 Aprile: sarebbe stato impensabile in caso di forte richiesta». La crisi accentua le difficoltà: «Ci sono stati cinque anni di crescita produttiva in Europa, Italia compresa, a fronte di una continua perdita di mercato della Fiat. Fino a marzo, altri 2 punti di calo». Austriaci e tedeschi lavorano meno e

guadagnano di più: «Perché non è un problema di costi, ma è un errore di strategia sui modelli. Fiat non riesce a sfondare nel modello C e comincia a subire i contraccolpi della concorrenza. Venti anni fa era la seconda produttrice europea, adesso è al quinto posto, eppure il costo del lavoro in Italia è più basso rispetto a tutti gli altri».

Per la Fiat si profila un'altra annata nera, i timori non risparmiano la Stilo: «Non incontra il favore dei clienti», spiega Piero Pessa, Fiom piemontese, studioso del settore: «Il futuro è carico di rischi ma non per l'orbe Fiat che, tramite Ifil, raccoglie profitti nei settori più remunerati».

Ilif controlla settori disparati (grande distribuzione, turismo e alberghiero) ed anche nel comparto industria, come Fiat Avio. Invece nell'Auto il declino è senza freni da ormai due lustri, con la sola eccezione del '97, l'annata della rottamazione. La crisi proviene da tempi lontani, e tocca l'accordo del 2000 con General Motors nel tentativo di risolvere le sorti. Il colosso di Torino calca la globalizzazione, riassetta il portafoglio azionario, si sposta dai settori industriali a quelli commerciali e dei servizi, cede attività industriali a monte come Magneti Marelli per acquisire roccaforti nei servizi. Non solo le assicurazioni, ma



tutti gli orticelli coltivabili dei servizi, sia al cliente sia all'industria manifatturiera, ovunque si può vendere servizi di gestione di pezzi di attività industriali, anche i dati delle aziende o dei patrimoni immobiliari. Pessa: «Un campo d'affari in crescita in tutta Europa, con percentuali di redditività superiori al 10%, contro quote irrisorie nella produ-

zione di auto che negli ultimi anni non ha mai varcato il 5%». Nel settore Auto regna la confusione strategica, si fa strada l'outsourcing, la «terziarizzazione delle attività»: il passaggio proprietario di tutta una serie di attività aiuta a ridurre il capitale investito, riducendo così il rischio in quanto Fiat stessa dichiara una redditività alta del

l'usato. Ci sono stati, in marzo, 320.254 passaggi di proprietà (-2,82%) e se nel trimestre il consuntivo è in crescita (+4,1%) resta il fatto che in Italia il mercato della "seconda mano" è soltanto di poco superiore a quello del nuovo mentre nei principali Paesi europei è, di norma, tre volte più grande. Cosa accadrà adesso? Come spiega il Centro studi Promotor: "Dopo cinque anni di vendite ai massimi livelli un calo era inevitabile. Molti osservatori ritenevano però che la frenata sarebbe stata meno brusca anche per l'esistenza di un ancora consistente parco circolante di non catalizzate da sostituire". La ricetta a breve sarebbe, quindi, quella di vendere magari di meno ma guadagnare di più. Il che però significa anche produrre di meno come dimostrano anche la cassa integrazione di aprile a Mirafiori e Rivalta.

A sinistra un'immagine dell'ultimo Salone dell'Automobile tenuto a Torino

lavoro quanto bassa del capitale: ossia non è in grado di far girare i quattrini. Il secondo vantaggio è di accrescere la catena del valore, utilizzando le aziende per catturare mercati della concorrenza. La strategia è molto articolata ma nell'Auto predominano confusione e deficit di capacità manageriale. Dice Pessa: «L'ultima ristrutturazione ha licenziato Testore, che però era solo un esecutore. E chi gli stava sopra?». E ora? «Le tradizionali ristrutturazioni non sembrano portare buone prospettive: manca la capacità di fare un prodotto in grado di reggere il mercato: la Fiat è debole proprio sull'innovazione. Questo difetto proviene da Romiti in poi, dal dopo Ghidella, ed ora si rischia che nel 2004 alla Fiat non resterà che l'opzione di vendere a General Motors. Io però non ne sarei tanto certo, perché ci sono altre ipotesi. Certo, il futuro per l'occupazione ora è ancora meno sereno».

La Banca centrale europea non tocca i tassi di interesse. Le preoccupazioni per la situazione in Medio Oriente. L'inflazione prevista sotto il 2%

Duisenberg: il caro-petrolio minaccia la ripresa

Laura Matteucci

MILANO È il caro-petrolio a minacciare la crescita economica in Europa. Il presidente della Banca centrale, Wim Duisenberg, ha lasciato invariati i tassi di riferimento (3,25%, lo stesso valore dal novembre scorso), perché «appropriati per il mantenimento della stabilità dei prezzi», ma ha comunque lanciato l'allarme caro-petrolio, in grado di incidere sia sull'inflazione sia sulla portata della ripresa nel corso del 2002. «Se persisterà - ha detto - avrà anche un impatto sull'inflazione nel corso dell'anno, e il calo dei prezzi potrebbe essere meno pronunciato delle attese». Nonostante l'allarme, Duisenberg continua a stimare un livello medio di inflazione per quest'anno «vicino o sotto il 2%».

E il petrolio, intanto, prosegue nella sua accele-

razione al rialzo. Ieri ha aggiornato in rapida sequenza i massimi dalla metà di settembre a 28,15 dollari per poi assestarsi a 27,96 (+2,53%). Vicinissimo, quindi, alla soglia massima indicata dall'Opec, di 28 dollari al barile, ricordata anche dal commissario Ue all'Energia Loyola de Palacio. Secondo la de Palacio, che ha incontrato a Bruxelles il segretario generale dell'Opec Ali Rodriguez e il presidente del cartello dei Paesi produttori Rilwan Lukman, l'Opec non userà il petrolio come un'arma per condizionare il conflitto mediorientale, e manterrà i prezzi del greggio tra i 22 e i 28 dollari al barile, obiettivo che si è posto da tempo. Ma il Brent, intanto, questa settimana è schizzato a 27,68 dollari al barile, il massimo da sei mesi a questa parte. «Spero - ha detto la de Palacio - che se il prezzo dovesse superare i 28 dollari, verranno prese le misure necessarie per riportarlo sotto quel-

la quota».

Per il presidente dell'Unione petrolifera italiana, Pasquale De Vita, la crescita vertiginosa del prezzo del barile registrata negli ultimi giorni non ha alcuna motivazione, se non quella di manovre speculative: «Non c'è un motivo di fondo per l'aumento - ha detto De Vita - La guerra ebraico-palestinese ha ampliato un fattore emotivo sul quale si è innestata un'ondata speculativa». De Vita, per il quale «il mercato del greggio è come la Borsa, con oscillazioni speculative», è comunque ottimista sulle decisioni dell'Opec: «Credo - ha dichiarato - che i Paesi produttori non utilizzeranno mai il greggio come arma contro l'Occidente. Lo fecero nel '70-'71 e mal gliene incorse, perché generò una crisi dei consumi che si ritorse contro di loro. Hanno dimostrato di non voler far lievitare il prezzo».

La Bce, intanto, riunita ieri nel consiglio direttivo, conferma che la fase di allentamento monetario, anche in Eurolandia, è arrivata al capolinea. La ripresa, parola di Duisenberg, arriverà: «La fase di rallentamento - dice - si è con molta probabilità conclusa lo scorso anno e le informazioni finora ricevute rafforzano le attese di una ripresa nel corso dell'anno». Restano comunque alcune incertezze «sul preciso andamento della ripresa», commenta ancora il presidente della Bce, che si dice anche sicuro che «a fine anno i tassi reali di crescita del Pil saranno di nuovo in linea con la crescita potenziale». Duisenberg ricorda infatti che a sostenere il recupero dell'economia in area Euro intervengono fattori interni come l'assottigliamento delle scorte di magazzino e l'aumento del reddito disponibile, che beneficia del basso livello dei tassi e dell'inflazione sotto controllo.

Comune di Bologna

Quartiere San Donato

BANDO DI GARA PER ESTRATTO

È bandita una licitazione privata con procedura accelerata, ai sensi del D.Lgs 157/1995 è succ. modif. ed integr. e del vigente regolamento dei Contratti del Comune di Bologna per l'affidamento dei servizi integrativi scolastici e di assistenza all'handicap - A.S. 2002/2004. Il luogo di esecuzione del servizio è il Comune di Bologna - Quartiere San Donato e territori limitrofi. Il criterio di aggiudicazione sarà quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa (valutazione della parte tecnico-qualitativa dell'offerta e della parte economica della stessa). Per la parte economica sono ammesse solo offerte a ribasso. La domanda di partecipazione alla gara dovrà pervenire entro il 29/04/2002, ore 12,00, presso l'indirizzo del Quartiere: Via S. Donato, 68 - 40127 Bologna. L'importo presunto, a base d'asta, per l'intero periodo (durata contratto: settembre 2002-agosto 2004), è pari a Euro 633.493,47 al netto dell'Iva. Le lettere d'invito a partecipare alla gara saranno inviate alle ditte ammesse a partecipare. Il bando integrale, spedito per la pubblicazione sulla G.U.C.E. in data 29/03/2002, può essere ritirato presso la sede dell'Urp del Quartiere in orario di apertura al pubblico e può essere altresì, reperito nel sito internet: http://www.iperbole.bologna.it/frame_appalti.htm, e www.quartieresandonato.bo.it

Il Direttore del Q.re San Donato
Dott. Giancarlo Puliti