



oggi su www.unioncamere.eu

La citazione del 19 Novembre

"Il diritto di lavorare in un altro paese è una libertà fondamentale per i cittadini dell'UE. I lavoratori mobili vanno dove c'è da lavorare e questo si traduce in un vantaggio per l'economia. Invito gli Stati membri a riesaminare se le restrizioni alla libera circolazione siano ancora necessarie (...). Il fatto di eliminare queste restrizioni non sarebbe soltanto opportuno sul piano economico, ma contribuirebbe anche a ridurre problemi quali il lavoro non dichiarato e il lavoro autonomo fittizio."

Vladimír Špidla, Commissario europeo per l'Occupazione, gli Affari sociali e le Pari opportunità

The quote of November 19th

"The European Union has shouldered its responsibilities in face of unprecedented destabilisation of world economy. We have taken urgent measures in the face of immediate danger, but now we need to keep Europe together as a unit, acting as one alongside our partners for a more thoroughgoing review of regulatory system and return to the normal economic cycle. I am certain we can regain control of our destiny and act, as Europeans expect, as a global player."

Jean-Pierre Jouyet, France's European Affairs Minister

SOMMARIO

La Repubblica

- Auto, Europa-Usa ai ferri corti. Merkel: quel piano ci danneggia
- Montezemolo: "La Ue si muova, ricetta comune per l'industria"
- Bruxelles prepara la contromossa "Aiuti a chi punta sull'ambiente"

Corriere della Sera

- Est Europa e Kyoto, fra Enel e Eon strategia comune

Il Sole 24 Ore

- Juncker: salvataggio solo su scala europea

La Stampa

- "La Germania torni a trainare l'Europa"

Italia Oggi

- Zaia, nuove regole sulle etichette

L'Eco di Bergamo

- Tessili, ok Ue. Alla Lombardia 12,5 milioni

Le Monde

- La crise financière incite le pays d'Europe centrale à adopter l'euro comme garde-fou

Financial Times

- EU members urged to drop curbs on migrant workers
- Why eurozone membership is still no answer for Britain

Auto, Europa-Usa ai ferri corti

Merkel: quel piano ci danneggia

DAL NOSTRO INVIATO
GIANLUCA LUZI

TRIESTE — La Cancelliera tedesca Angela Merkel è preoccupata che gli aiuti di Stato all'industria automobilistica americana possano danneggiare le aziende europee, mentre il presidente del Consiglio Berlusconi esclude per il momento che il governo italiano intervenga a sostegno dell'auto italiana. Dopo l'incontro a Berlino dei primi di ottobre, alcuni vertici europei per affrontare la crisi finanziaria e infine reduci dal G 20 di sabato scorso a Washington, Angela Merkel e Silvio Berlusconi si sono visti di nuovo a Trieste per il vertice bilaterale.

Anche se il ministro del Tesoro americano Paulson, in carica ancora per nove settimane, ha escluso aiuti di Stato al settore in crisi, i democratici premono, e al-

Sacconi: ondata di richieste di cassa integrazione, allo studio l'estensione anche ai precari

la fine una decisione in questo senso verrà presa. Per questo da Trieste la Cancelliera ha avvertito Washington: «Esamineremo come gli Stati Uniti sosterranno l'industria dell'auto, - ha detto Merkel - perché non vogliamo che l'industria automobilistica europea possa avere dei danni. Abbiamo chiesto alla Commissione Ue di presentarci un rapporto su questo tema». L'Europa «non starà solo a guardare quello che farà Washington», ma per adesso l'Italia non sente il bisogno di intervenire in aiuto della propria in-

dustria automobilistica. Lo ha confermato ieri Berlusconi nella conferenza stampa con Merkel. «Per ora - ha detto il presidente del Consiglio - riteniamo che non si debbano fare interventi in questo settore». Per il futuro «non li escludiamo neppure, vediamo come si comporterà il mercato, ma per ora non sono previsti». Che la crisi stia investendo l'industria italiana è però evidente dai dati forniti dal ministro Sacconi, che prevede ondata di richieste di cassa integrazione e ha confermato che è allo studio la sua estensione anche ai precari.

In Germania Angela Merkel si trova invece ora alle prese con il problema della Opel. Il piano di aiuti - ha spiegato - tende a fornire garanzie alla casa automobilistica controllata dalla Gm americana e non è un aumento di capitale o una sovvenzione. «Si tratta di dare una garanzia, nel caso in cui Opel si trovi a non avere fondi da parte della casa madre - ha spiegato Merkel a Trieste - abbiamo una situazione specifica perché Opel è detenuta al 100% dalla casa americana» in seria difficoltà.

Dalla Cancelliera Merkel è partita anche l'idea che la tassa di circolazione possa essere calcolata in base alle emissioni di CO₂, cioè in base all'inquinamento. «Uno spunto interessante», l'ha definito Berlusconi. Ma sulle altre misure che Germania e Italia proporranno all'Europa la Cancelliera Merkel non ha voluto dire di più «per evitare che altri paesi si possano sentire danneggiati senza prima una discussione generale».

E' però proprio sul tema delle emissioni e del clima che le posizioni sono parse ancora più lontane, tant'è che i due leader hanno lanciato l'idea di un tavolo comune per avvicinarle. Se l'Italia riba-

disce la posizione che «il pacchetto europeo non deve ricadere sulle imprese», la Merkel è netta: «La crisi finanziaria non deve far dimenticare il tema dei cambiamenti climatici». Comunque Merkel ha chiesto all'Europa meno burocrazia e più investimenti per favorire l'innovazione. «In totale sintonia» Berlusconi secondo cui «serve una maggiore snellezza nel lavoro della Commissione Ue e una riduzione degli intralci burocratici che nei momenti di crisi devono essere messi da parte».

Montezemolo: «La Ue si muova ricetta comune per l'industria»

PAOLO GRISERI

SE GLI Stati Uniti si muovono, l'Europa non può stare a guardare: «Quel che accadrebbe se rimanesse immobili è un'alterazione delle regole della concorrenza che penalizzerebbe pesantemente l'industria del Vecchio Continente». Luca di Montezemolo assiste da spettatore interessato allo scontro sugli aiuti pubblici all'industria delle quattro ruote. La possibile «alterazione delle regole» è già arrivata ieri pomeriggio in Europa con le dichiarazioni di Angela Merkel: se il governo Usa aiuta la Gm, dice il cancelliere, Berlino non può non aiutare Opel che è posseduta al 100 per cento da Gm. Ma se Berlino aiuta Opel, può Parigi non fare nulla per Renault e Psà? E a quel punto può Roma lasciare che Fiat se la veda con concorrenti che godono dell'aiuto dei rispettivi stati nazionali? «La crisi dell'auto è un dato di fatto» dice il presidente della Fiat. Così come è scontato che l'amministrazione Obama si muoverà nella direzione degli aiuti all'industria dell'auto. «La posizione della Merkel è in linea con quel che pensiamo noi e che Marchionne ha ripetuto ancora nei giorni scorsi».

Per evitare che sia l'industria italiana a pagare gli effetti del gioco del mattone innescato dalla crisi di Gm, Montezemolo ammette che «la soluzione ideale sarebbe un accordo tra le due sponde dell'Atlantico. Anche quella dell'auto è una crisi mondiale e avrebbe bisogno di una ricetta globale». Usa il condizionale perché sa che un accordo Europa-Stati Uniti non pare oggi all'ordine del giorno. Per un'azione comune bisognerà probabilmente attendere qualche mese e verificare se il cambio di amministra-

zione a Washington potrà favorire il dialogo in questo campo. Per ora «è comunque necessario che l'Europa trovi una ricetta comune che serva di stimolo all'industria dell'automobile». A giustificare questo intervento «è il fatto che l'auto rappresenta una quota significativa del pil continentale soprattutto in paesi-guida come la Germania, la Francia e l'Italia». Aiutare l'industria delle quattro ruote significa dunque sostenere in modo significativo tutto il settore industriale europeo. Anche perché, aggiunge l'ex presidente di Confindustria, «è chiaro che gli Usa andranno in questa direzione». Non è solo una sottolineatura, è un vero e proprio allarme. Già nei giorni scorsi il numero uno del Lingotto aveva dichiarato che «se il governo Usa diventa il maggiore azionista di Gm, l'Europa non può rimanere con le mani in mano».

Quella che va infatti evitata è la ricetta degli incentivi a macchia di leopardo. Il mercato dell'auto ha già cominciato a risentire in modo pesante degli effetti della crisi dei mutui: a ottobre le vendite sono scese del 15 per cento a livello continentale. Da giugno il segno meno nel confronto con lo stesso mese del 2007 è una costante in molti paesi europei. In questa situazione conquista quote di mercato chi perde di meno. Passaggio delicatissimo in un settore dove la competizione è esasperata e ciclicamente le aziende rischiano la ristrutturazione. Montezemolo ricorda: «Da tem-

po Marchionne ed io andiamo dicendo che nella gara del mercato l'Europa deve cominciare a muoversi con una sola ricetta. Perché in questo modo l'Ue acquista più peso nel confronto con gli altri mercati mondiali e perché si evita che ci siano figli e figliastri: nel mercato europeo, sempre più mercato domestico per tutti i costruttori del Vecchio continente, l'aiuto deve essere uniforme. In caso contrario l'incentivo rischia di trasformarsi in privilegio».

L'importante, sottolinea dunque il presidente della Fiat, è che ci sia uniformità: «L'uniformità, il confronto ad armi pari, sono essenziali per una sana concorrenza sui mercati». La scelta degli Usa di aiutare Gm rischia invece di produrre un effetto a catena e di rompere gli equilibri: «Non chiediamo un provvedimento per l'industria italiana dell'auto - conclude Montezemolo - ma una misura che ci consenta di partire alla pari con i nostri competitori».

Bruxelles prepara la contromossa “Aiuti a chi punta sull'ambiente”

ALBERTO D'ARGENIO

BRUXELLES — Bloccare il piano americano da due miliardi di dollari a sostegno dell'auto d'oltreoceano e concedere aiuti alle case europee che punteranno sulle vetture pulite. E' questa la strategia allo studio di Bruxelles per rispondere alla crisi economica che sta trascinandolo nel baratro l'industria automobilistica dell'Unione europea (le immatricolazioni a ottobre sono scese del 14,5 per cento). Una situazione tanto grave da aver spinto l'associazione costruttori del Vecchio Continente a chiedere interventi per complessivi 40 miliardi di euro.

Non stupisce dunque che nelle stanze dei bottoni di Bruxelles gli esperti stiano freneticamente studiando una ricetta in grado di aiutare le nostre marche. La svolta potrebbe arrivare già merco-

Esclusi interventi a pioggia: si pensa ad incentivi per chi investe in tecnologia pulita

ledi prossimo, quando la Commissione europea approverà un massiccio piano di sostegno all'economia reale. Tra le misure allo studio si ipotizzano una serie di aiuti alle imprese mirati, temporanei, proporzionati e non discriminatori. Insomma, niente soldi a pioggia, ma interventi specifici e coordinati in modo da non distorcere la concorrenza tra i vari produttori europei. E per le auto si pensa di introdurre sostegni per chi investe nelle tecnologie pulite e prevedere incentivi all'acquisto (rottamazione) per le auto verdi.

Insomma, chi si adatterà al

piano Ue contro il cambiamento climatico, che dovrebbe essere approvato a dicembre, godrà di un sostegno pubblico. Approccio promosso anche dal presidente dell'Eurogruppo Jean-Claude Juncker: «Concordo con l'idea di un piano di salvataggio per il settore automobilistico a livello europeo. Se il governo americano è pronto a dare due miliardi per salvare Ford, General Motors e Chrysler, noi non possiamo rimanere a guardare e abbandonare i nostri produttori». Anche se le regole dovranno essere rigide, come ha sottolineato ieri la commissaria Ue alla Concorrenza, Neelie Kroes, per la quale non ci potranno essere aiuti a pioggia come nel caso dei salvataggi degli istituti di credito.

Intanto a Lussemburgo si muove anche la Banca europea degli investimenti (Bei), il braccio finanziario dell'Unione: ai primi di dicembre i ministri dell'Economia dei 27 saranno chiamati a dare il via libera alla proposta di aumentare il volume dei prestiti Bei per l'industria, auto compresa, del 20-30 per cento, ovvero un'aggiunta di 10-15 miliardi di euro entro il 2009-2010 ai 45 già in bilancio.

Ma la spinta di Bruxelles non si esaurisce sul fronte interno: da qualche giorno la Commissione Ue sta infatti studiando il pacchetto Usa in favore dei grandi produttori d'oltreoceano. E Bruxelles, ha annunciato lo stesso presidente della Commissione José Manuel Barroso, è pronta «a ricorrere» presso l'Organizzazione mondiale del commercio (Wto) se stabilirà che i provvedimenti di Washington sono «illegali» dal punto di vista delle regole internazionali sulla concorrenza.

Est Europa e Kyoto, fra Enel e Eon strategia comune

TRIESTE — Alleanze per l'espansione nell'Est Europa in campo energetico. E un fronte comune per coinvolgere con più forza i rispettivi governi nella fase decisionale delle nuove politiche ambientali Ue in discussione a Bruxelles. Non solo questioni industriali quindi. Ma anche, e soprattutto, il pacchetto clima-energia della Ue, con tutte le ricadute che implicherebbe, sono stati ieri al centro dei colloqui del vertice bilaterale Italia-Germania che si è svolto a Trieste. Perché dietro le quinte degli incontri che hanno visto protagonisti il premier Silvio Berlusconi e la Cancelliera Angela Merkel, ci sono stati incontri riservati tra rappresentanti del mondo imprenditoriale italiano e tedesco. Presenti, oltre al vicepresidente Confindustria e numero uno della Brembo Alberto Bombassei, a Federico Falck dell'omonimo gruppo e all'amministratore delegato dell'Enel Fulvio Conti, anche Schulz Ekkehard di Thyssen Krupp, Wulf Bernotat di E.On e Jurgen Grossmann di Rwe.

E proprio con questi ultimi Conti ha discusso la possibilità, che ha riscontrato interesse e disponibilità, di avviare una sorta di coalizione italo-tedesca nello sviluppo di nuove attività nell'Est europeo. La strada è già aperta. Con Rwe l'Enel costruisce di una centrale nucleare in Romania (2 reattori da 720 megawatt a Cernavoda) e di un impianto in Slovacchia. Con E.On, dopo la cessione degli asset legati all'acquisizione della spagnola Endesa, l'Enel lavorando a un impianto a carbone in Bulgaria (a Traila, 800 megawatt di capacità, 1,1 miliardo di investimenti).

Ma ciò su cui Fulvio Conti ha voluto attirare l'attenzione, con il supporto dei colleghi tedeschi, è il piano ambientale Ue «20-20-20». «Se non sviluppiamo una nuova strategia corriamo il rischio di trovarci fortemente penalizzati in termini di competitività», ha detto, ribadendo ancora una volta che, per quanto riguarda l'Italia, il costo stimato del pacchetto clima-energia se fosse approvato nei termini attuali, sarebbe pari all'1% del Pil, quasi 20 miliardi di euro di oneri sulle bollette di famiglie e imprese. E a fine giornata, lo stesso Conti ha lanciato messaggi di ottimismo: «Sono stati incontri positivi. È stato fatto un passo avanti. I governi hanno dichiarato l'intenzione di intervenire».

Gabriele Dossena

Juncker: salvataggio solo su scala europea

BRUXELLES

Prende sempre più corpo l'ipotesi di interventi a favore del settore auto inseriti nel piano europeo per il rilancio dell'economia reale che verrà varato mercoledì prossimo, 26 novembre. Il presidente dell'Eurogruppo, Jean-Claude Juncker, s'è detto favorevole in un'intervista sul quotidiano tedesco Bild: «Se gli Usa salvano Ford, General Motors e Chrysler dalla bancarotta con miliardi di dollari, noi non possiamo stare semplicemente a guardare e lasciare da soli i produttori europei». Tuttavia, ha sottolineato Juncker, «questo non ha alcun senso se la Germania, l'Italia o la Francia cercano di proteggere ciascuno la propria industria dell'auto».

Ma a una settimana dal vertice di Bruxelles non mancano posizioni critiche. Ieri a esprimere forti perplessità su aiuti per l'industria automobilistica è stata la commissaria Ue alla concorrenza Neelie Kroes: «Non potete paragonare l'industria automobilistica a quella finanziaria» ha detto a Parigi, dove ha partecipato alla Giornata della concorrenza. «Il settore finanziario è il sangue di tutta l'economia - ha aggiunto -, se questo sistema non funziona, è la morte». La Kroes ha rivelato di essere in contatto con le autorità tedesche che intendono varare aiuti diretti al settore, spiegando che è però troppo presto per dire se Bruxelles darà luce verde.

Pochi giorni fa il commissario all'Industria, Guenter Verheugen, aveva invece espresso il suo sostegno alla richiesta dell'Associazione dei costruttori europei di auto (Acea) per prestiti agevolati di circa 40 miliardi di euro per lo sviluppo di auto a bassa emissioni di Co2 come prevede il pacchetto clima-energia proposto dalla Commissione.

“La Germania torni a trainare l'Europa”

MARCO ZATTERIN
INVIATO A STRASBURGO

L'Europa vuole una locomotiva e la vuole tedesca. Joaquin Almunia non lo ammetterà mai, ma quando dice che «il Patto di Stabilità riformato offre i mezzi per rispondere alla crisi» pensa a cosa la Germania potrebbe fare per tentare di rimettersi in sesto e tirarsi dietro tutti gli altri sulla via della ripresa.

Il ragionamento nasce dal fatto che Berlino ha i conti in ordine mentre le maggiori economie continentali sono a un passo, se non oltre, dai limiti di bilancio scolpiti nei Trattati. A Bruxelles si carezza la convinzione che Frau Merkel dovrebbe allentare la presa sul Tesoro e pompare euro pesanti per invertire il ciclo. La cancelliera, tuttavia, non è d'accordo. «Creare deficit senza un obiettivo strategico preciso - si fa notare al Bundestag - non risolve alcun obiettivo».

Non è questo ciò che chiedono i Ventisette al governo federale. Ancora ieri, al parlamento di Strasburgo, il presidente della Commissione Ue José Manuel Barroso ha chiesto alle capitali di «definire principi chiari su scala europea» per fare fronte ai problemi dell'economia reale. I burocrati della congiuntura a dodici stelle, a partire dal numero uno dell'Eurogruppo Jean-Claude Juncker, esigono coordinamento e orientamenti non ispirati dalla paura dell'attimo. E' una questione

di metodo e solidarietà. I più forti devono andare avanti senza far da soli. Anche perché «i meno virtuosi hanno più difficoltà e meno margini per reagire», sottolinea il lussemburghese, che ha in mente Francia, Spagna e Italia.

Potrebbe aiutare, se la Merkel scegliesse di indebitarsi senza farsi ipnotizzare dalle statistiche sul pil tedesco che nel terzo trimestre, è sceso dello 0,5% rispetto al precedente. La Rft soffre per l'export che frena e un mercato interno debole che non migliora il quadro. La sostenuta propensione al risparmio potrebbe essere una ragione in più per giocare sulla leva del bilancio, nonostante la paura giustificata di vedersi arrivare da un giorno all'altro un salatissimo conto sul fronte bancario. Invece, al momento, la sola mossa è stata un pacchetto anticrisi per circa 8 miliardi. «Deludente», è stato il giudizio degli osservatori.

Giovedì i gruppi parlamentari Cdu-Csu e Spd, i partiti che sostengono la Grande Coalizione, hanno approvato la proposta di legge che tra l'altro contiene l'abolizione delle tasse sulle automobili nuove di ogni genere immatricolate sino a settembre 2009 in cui la Germania dovrà eleggere il nuovo parlamento. «Concordo con l'idea di un piano di salvataggio per l'auto - ha commentato ieri Juncker - ma deve essere europeo. Ha poco senso che l'uno o l'altro cerchi di proteggere individualmente le rispettive industrie».

Soprattutto, dice una fonte diplomatica, «quando è chiaro che la Germania fatica a mettere in secondo piano le proprie esigenze». «Una grande strategia» invoca Nicolas Sarkozy, presidente di turno dell'Ue. «Guai a generare una nuova bolla» risponde Berlino. Prima di ricorrere alla spesa pubblica i tecnici della Merkel vorrebbero attingere ai fondi europei, come quelli per le politiche regionali (350 miliardi sino al 2013) o i crediti inutilizzati dell'agricoltura (2,4 miliardi il 2008).

Potrebbero servire per le imprese, le infrastrutture e per la riconversione richiesta dal pacchetto Clima, figlio di una Frau Angela sostiene in pubblico ma cerca di ammorbidire in privato, su una posizione non distante da quella italiana. Non basta, ha sentenziato Peter Bofinger, uno dei cinque saggi dell'economia tedesca, «è necessaria una spinta da 25 miliardi per l'anno in corso e per il prossimo, pari all'1% pil». Bisognerebbe liberarsi del fantasma di Weimar. Basterà la paura del primo grande tracollo globale? In molti ci sperano. Nessuno ci scommette.

Zaia, nuove regole sulle etichette

È obbligatorio indicare l'origine dei prodotti agroalimentari

«**O**ggi segniamo un altro passo avanti fondamentale nella battaglia a tutela dei consumatori italiani. Grazie alle nuove regole sull'etichettatura, infatti, i cittadini potranno conoscere l'origine e la provenienza dei prodotti agroalimentari e avranno così la possibilità, al momento dell'acquisto, di scegliere in modo pienamente consapevole». Con queste parole il ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, Luca Zaia, in un incontro svoltosi ieri, ha commentato le novità contenute nel disegno di legge sul rafforzamento della competitività del settore agroalimentare, approvato in via preliminare dal consiglio dei ministri lo scorso 31 ottobre. In dettaglio, l'articolo 7 del provvedimento istituisce l'indicazione obbligatoria dell'origine dei prodotti alimentari nell'etichettatura. Al fine di assicurare un elevato livello di tutela dei consumatori finali, infatti, la normativa prevede in tutti i prodotti commercializzati in Italia che «l'etichettatura dei prodotti alimentari, nei casi in cui l'omissione di tale indicazione possa indurre in errore il consumatore circa l'origine o la provenienza del prodotto alimentare, deve riportare l'indicazione del luogo di origine o provenienza».

Per i prodotti alimentari non trasformati l'indicazione del luogo di origine o di provenienza riguarda il paese di origine ed eventualmente la zona di produ-

zione del prodotto. Per i prodotti trasformati l'indicazione riguarda il luogo in cui è avvenuta l'ultima trasformazione sostanziale o il luogo di origine o provenienza della materia prima agricola prevalente utilizzata nella preparazione dei prodotti. Per luogo di origine o provenienza si intende la zona di coltivazione o di allevamento della materia prima agricola in questione o il luogo dove è avvenuta l'ultima trasformazione sostanziale.

«La nuova norma», ha aggiunto il ministro, «non limita in alcun modo la libera circolazione delle merci, ma serve a garantire la tracciabilità dei prodotti, a informare correttamente il consumatore e allo stesso tempo a difendere tutte le produzioni del made in Italy dalle storture del mercato. Non ha senso distinguere tra regole dell'industria e regole dell'agricoltura: il territorio è un elemento cruciale del comparto agroalimentare, ed è giusto premiare le materie prime di qualità, come quelle di cui è ricco il nostro paese». Il provvedimento prevede che, con i decreti dei ministri delle politiche agricole, alimentari e forestali e dello svilup-

po economico e dopo aver consultato le principali associazioni di categoria, saranno stabiliti filiera per filiera i prodotti alimentari soggetti all'obbligo di indicazione. Attraverso i decreti, inoltre, si determineranno le modalità per l'indicazione del luogo di origine o provenienza e il requisito della prevalenza della materia prima agricola utilizzata nella preparazione o produzione dei prodotti. «La nuova legge», ha detto Zaia, «definisce una volta per tutte la linea d'ombra sull'origine dei prodotti, e attua a pieno titolo il principio italiano ed europeo della sicurezza "farm to table" (dall'azienda alla tavola), lungo tutta la filiera produttiva, dando

piena garanzia della rintracciabilità degli alimenti». Non solo: «La norma», ha aggiunto, «agirà da deterrente contro comportamenti commercialmente o legalmente scorretti a danno dei consumatori».

Positivo è stato il commento della Coldiretti, secondo cui «è necessario riaffermare e sostenere il percorso iniziato per far uscire dall'anonimato oltre la metà della spesa alimentare degli italiani per la quale non è ancora obbligatorio indicare in etichetta la provenienza con il rischio che venga spacciato sul mercato nazionale ed estero il falso made in Italy a danno degli imprenditori e dei consumatori». Ricordando che, con le mobilitazioni degli ultimi anni, l'organizzazione è riuscita a ottenere l'obbligo di indicare la provenienza per carne bovina, ortofrutta fresca, uova, miele, latte fresco, pollo, passata di pomodoro ed extravergine di oliva, la Coldiretti ha sottolineato che «l'etichetta resta anonima per la carne di maiale, coniglio e agnello, per la pasta, le conserve vegetali come il pomodoro proveniente dalla Cina e i succhi di frutta, ma anche per yogurt, latticini e formaggi non a denominazione di origine. È bene pertanto che l'Italia non ceda alle pressioni interessate e si faccia promotrice in Europa di una nuova normativa attenta alla trasparenza anticipando quanto sta avvenendo negli Stati Uniti, tradizionalmente difensori del libero mercato».

Tessili, ok Ue Alla Lombardia 12,5 milioni

■ Il Parlamento europeo ha approvato ieri la destinazione di oltre 35 milioni del Fondo di adeguamento alla globalizzazione all'Italia. Le risorse copriranno parte dei costi relativi alle misure di sostegno per quasi 6 mila lavoratori del tessile (5.955) licenziati in 858 aziende in quattro regioni: Lombardia, Sardegna, Piemonte e Toscana. Le richieste avevano ottenuto a fine settembre l'ok della Commissione europea. Incassato il sì del Parlamento (627 favorevoli, 25 contrari e 20 astensioni), ora manca solo il via libera formale del Consiglio dei ministri europeo.

L'importo di 35.158.075 è così ripartito: 12,5 milioni alla Lombardia per 1.816 lavoratori licenziati in 190 imprese; 10,97 milioni alla Sardegna per 1.044 esuberanti in cinque aziende; 7,8 milioni al Piemonte per 1.537 addetti usciti da 202 imprese e 3,8 milioni alla Toscana per 1.558 licenziamenti in 461 aziende.

I fondi sono stati concessi in considerazione del cambiamento del mercato tessile internazionale: la concorrenza dei Paesi emergenti è cresciuta, soprattutto in seguito alla scadenza dell'Accordo Multifibre, che contingentava le importazioni tessili dai Paesi in via di sviluppo. Tra il 2004 e il 2006, il volume dei capi di abbigliamento importati nella Comunità europea è aumentato del 10% annuo. L'impatto economico della fine delle misure di protezione sull'industria tessile italiana in generale, e nello specifico nelle quattro regioni, si sottolinea, «è stato molto più duro del previsto». Per la Lombardia, si evidenzia che le aziende tessili sono concentrate soprattutto nelle province di Milano, Brescia, Varese, Bergamo e Como.

Le risorse potranno essere destinate a interventi di assistenza nella ricerca di un impiego, orientamento professionale, formazione, riqualificazione, ricollocazione, promozione dell'imprenditorialità e indennità di durata limitata.

La crise financière incite les pays d'Europe centrale à adopter l'euro comme garde-fou

Les nouveaux États membres sont pressés d'intégrer la zone euro.

A Bruxelles, on reste prudent

Par les temps qui courent, l'euro a la cote. Aux plus fragiles des douze pays de l'Union européenne (UE) qui sont hors de la monnaie unique, la crise financière a fait prendre conscience de l'urgence d'intégrer une zone monétaire qui protège de la fluctuation des changes et de la spéculation. C'est le cas de la Hongrie, particulièrement frappée et sauvée de la faillite par le Fonds monétaire international (FMI), l'UE et la Banque mondiale.

Le pays a vécu une attaque des marchés financiers comparable à celle subie au début des années 1990 par le Royaume-Uni, l'Espagne, l'Italie et le Portugal. Avant l'aide des institutions internationale, la dépréciation du forint, la monnaie nationale, avait entraîné une fuite massive de capitaux et pénalisé un pays où les banques, les entreprises et de nombreux particuliers ont contracté de lourds emprunts en devises étrangères. La réaction de la Banque centrale hongroise, obligée à relever brutalement son taux directeur, pour limiter les attaques spéculatives, contrôler l'inflation et attirer les capitaux, n'avait pas suffi.

« La Hongrie a plus d'avantages à adopter la monnaie commune qu'à conserver sa monnaie nationale, déclare au Monde le premier ministre, Ferenc Gyurcsany. Ce qui est moins visible en période normale, lorsque les écarts entre les monnaies restent faibles, devient évident aujourd'hui. La crise conforte la nécessité d'entrer rapidement dans la zone euro. »

Havre de stabilité

Le ministre des finances polonais, Jacek Rostowski, fait la même analyse : la crise financière démontre « toute l'importance » d'une adhésion rapide de son pays à la zone euro. Depuis l'accélération de la crise, le zloty est sous pression. Dans la tempête financière, la Bourse de Varsovie a chuté depuis le début de l'année plus fortement que son homologue slovaque, un pays plus modeste mais qui s'apprête à adopter l'euro dès le 1^{er} janvier 2009.

Un peu partout en Europe centrale, les dirigeants tentent de conjurer la crise en accélérant leur marche vers une zone euro considérée comme un havre de stabilité. Encore faut-il pouvoir le faire : en principe, les pays de l'élargissement sont tenus d'adhérer à l'Union monétaire dès lors qu'ils respectent les critères de qualification. Seuls la Slovaquie, Chypre, Malte

et la Slovaquie ont franchi le pas. Les autres candidats, dont la Pologne et la Hongrie, ont évité de préciser leurs intentions, ou ont dû reporter l'échéance.

Face à la crise, la Pologne a décidé d'accélérer ses projets : fin octobre, le gouvernement de Donald Tusk a dit sa volonté d'adopter l'euro en 2012. Et entrepris de convaincre le président de la République, Lech Kaczynski : le soutien du parti Droit et Justice du chef de l'Etat, réputé eurosceptique, est indispensable pour espérer mener à bien la réforme constitutionnelle préalable à l'adoption de la monnaie unique.

Le débat a aussi refait surface en République tchèque : à Prague, le gouvernement reste flou sur le calendrier, tandis que les milieux d'affaires exigent un engagement daté. En Hongrie, aucun calendrier n'est encore fixé. Mais l'idée est consensuelle : le milieu des affaires comme l'ensemble des cinq partis parlementaires hongrois voient dans la monnaie unique un rempart contre la volatilité du forint.

Du côté de la zone euro, on n'est pas si pressé : des pays en plein rattrapage n'ont pas intérêt à accélérer la manœuvre, à la différence d'autres économies plus matures, comme le Danemark et la Suède, où l'idée d'une adhésion à l'euro fait aussi son chemin depuis l'embrassement du système financier. « La crise actuelle démontre que les pays en transition sont loin d'être prêts, souligne un haut responsable. Ce serait une fausse solution pour la Hongrie et les États baltes. Cela transformerait une crise passagère en un désajustement permanent de leur économie par rapport aux autres membres de la zone euro. » Une certaine stabilité des changes est requise pour intégrer la zone euro sans coup férir. L'inflation, le déficit budgétaire et l'endettement doivent être sous contrôle. Or la crise affecte le respect de ces critères.

« Nous devons faire un effort prophétesque envers les pays candidats à l'euro, car il ne s'agit pas de se précipiter », résume un haut responsable monétaire. Pour ce dernier, un arrimage trop précoce à l'euro risque de les priver d'un de leurs principaux outils de pilotage macro-économique : les changes. Il pourrait alimenter l'inflation dans ces économies de rattrapage qui connaissaient, avant la crise, une croissance très supérieure à la moyenne européenne. L'adhésion de la Slovaquie, au 1^{er} janvier 2007, s'est accompagnée d'une forte hausse des prix. Des inquiétudes similaires existent pour la Slovaquie. ■

PHILIPPE RICARD (À BRUXELLES) ET
MARION VAN RENTERGHEM (À BUDAPEST)

EU members urged to drop curbs on migrant workers

Labour

By Helen Warrell in Brussels

The European Commission says member states should drop restrictions on workers from the newest members in the light of evidence that the legendary Polish plumber and his colleagues have had a positive impact on the economies of their host countries.

The research, presented to the European Union parliament in Strasbourg yesterday, shows that free movement helps satisfy labour and skills shortages. The Commission quoted figures showing migrants from within the EU appeared to have boosted the bloc's aggregate gross domestic product by 0.28 per cent since 2004.

However, the report may do little to influence German and Austrian ministers, who have indicated they might prolong regulatory hurdles to labour migrants for as long as possible. The Com-

mission says free movement is one of the fundamental freedoms guaranteed under its laws.

Vladimír Pidla, the EU employment, social affairs and equal opportunities commissioner, said countries needed to have good reasons to limit people's freedom of movement. "The treaty dictates that restrictions must be based on major disruption to the labour markets."

The workers reviewed by the report are from two separate blocs of EU accession countries: the "EU eight" group of the Czech Republic, Estonia, Latvia, Lithuania, Poland, Hungary, Slovenia and Slovakia, which joined in 2004, and the "EU two" of Bulgaria and Romania which joined in 2007. Member states must open their markets to the eight by 2011 and to all the new members in 2013.

Polish migrants were by far the most mobile in 2007, accounting for a quarter of all EU movers, followed by the Romanians who make up 19 per cent. Migrants from

outside the EU outnumbered intra-European migrants by approximately two to one.

Mr Pidla said the migratory flows had a very positive effect. "Workers from new member states have satisfied demands in receiving countries without creating significant disruption to the labour markets and without having an impact on unemployment figures or the salary of native workers."

He also said the onset of recession meant there were unlikely to be further outflows from new members because mobile workers tended to go where the jobs were and leave when work became scarce. "In difficult economic times, we should not fear an inflow of migrant workers," said Mr Pidla. "We have already reached a ceiling with regard to migrant flows."

Member states must decide by the end of December if they want to maintain restrictions on workers from Bulgaria and Romania and by April 2009 for the remaining eight new EU states.

Why eurozone membership is still no answer for Britain

Martin Wolf

Is this the time for the British to swallow their pride, admit they made a mistake and beg to enter the eurozone? A growing number of people argue it is. They are wrong.

The reason for having a floating exchange rate is that it should float. In an uncertain world, an economy needs mechanisms of adjustment. The exchange rate is the most powerful such mechanism. Only exceptionally flexible or exceptionally open economies cope well with big shocks without any exchange rate flexibility.

The UK is now suffering relatively severely (and so "asymmetrically") from six large negative shocks.

First, the UK is experiencing a rapid fall in house prices that seems likely to continue for a long time.

Second, UK households have high levels of indebtedness. According to the European Commission, only Denmark and Ireland have higher levels of indebtedness relative to gross household disposable income, inside the European Union, though Spain, Portugal and Sweden come close.

Third, the credit crisis has damaged the financial sector and so credit supply extremely severely.

Fourth, the UK relies heavily on the now contracting financial sector for supply of well-paid jobs.

Fifth, the UK also relied on financial activity to finance a trade deficit of 6.4 per cent of gross domestic product in 2007. With much higher earnings on foreign assets than payments on liabilities, the UK even looked like a huge hedge fund.

Finally, the UK has moved from being a large net exporter of oil and gas to a large net importer: in this

decade the swing in net trade in oil has been roughly 1 per cent of GDP.

Against this dire background, the UK must ultimately save more and the current account must go into surplus. If these are to be achieved, a big real depreciation of the exchange rate must occur. This can be secured either by a long period of falling nominal wages and prices of non-tradeable goods and services or by a fall in sterling. Fortunately, the latter has delivered what is needed.

The fall in the pound is not the problem; it is the solution. The question is only whether it has gone too far. I would strongly argue it has not. Last month, the real exchange rate calculated by JPMorgan was at the bottom of the trading range of the past three decades. It must now be slightly below it. Yet it is still well above levels reached before the UK became a large oil producer (see chart). Sterling's fall is inconvenient for many who believed the value of the pound between 1997 and 2007 was "normal". It never looked sustainable.

The argument against this position, advanced by Willem Buiter in his blog on FT.com, is that there might be a calamitous run on the pound. It might even prove impossible to exchange sterling against any other currency. If we have learnt anything in the past 15 months it is that almost anything is possible. In 1997, the Indonesian rupiah even fell 84 per cent against the US dollar. But this would surely only occur if the solvency of the state were in question.

My colleague Wolfgang Munchau, in his column of November 17, adds that eurozone members might repatriate financial activities and launch policymaking summits from which the UK would be excluded.

Let me grant that the position of

the City of London might be harmed by regulatory developments, even though similar prognostications have proved consistently false before. Yet even if this were true, why would membership of the eurozone prevent this shift and, more important, why should the British care that much? A decision as fundamental as that of the currency regime must not be made on the basis of the interests of the financial sector, which generates only about 8 per cent of UK GDP (with the City contributing just 3 per cent). As for eurozone summits, let them go ahead and make Gordon Brown's day.

This leaves two big arguments, both stressed by Prof Buiter. The first is that the Bank of England cannot act reliably as a lender of last resort to the City. I believe he is confusing the City as an entrepot for offshore activities with the global activities of UK-based institutions. Foreign institutions operating in London can resort to their domestic central banks. British-based banks have also been able to take advantage of lender-of-last resort activities of other central banks or of swap lines advanced to the Bank of England. In practice, therefore, this argument does not look very telling.

The fiscal implications of explicit and implicit guarantees offered to the British banks with aggregate balance sheets of about five times GDP do look far more important. Yet membership of the eurozone would do nothing to limit the risks of a

sovereign default consequent upon a collapse of the British-based banking system. The eurozone is, after all, explicitly not a fiscal union. That is why signs of declining fiscal creditworthiness are now evident in a number of eurozone member states.

Indeed, Greece, Italy, Ireland, Portugal and Spain all have higher interest rate spreads over German 10-year bunds than the UK. The latter's spread has even narrowed since the crisis began. Again, while prices of credit default swaps have indeed risen on UK gilts, the same is even truer for several eurozone members. The real interest rate on index-linked gilts is also still only 1.5 per cent. If, as some argue, the UK is going to have to pay an interest rate premium because of exchange-rate uncertainty, it is high on invisible so far.

My conclusion is that today's extreme circumstances have made the case for retaining exchange-rate flexibility, as a lubricant for adjustment, not weaker, but stronger. I am delighted the UK's government will not have to tell the people that a decade of stagnation might be needed to grind costs down to levels now needed for external competitiveness.

Yet I agree that the fiscal solvency of the UK can no longer be taken for granted. Two steps are now essential.

First, the British authorities must move swiftly and brutally to separate the UK-based banking system into a domestic utility they guarantee and an international component they do not. It is particularly important to put all activities that generate exposure to large international risks firmly outside the guaranteed utility.

Second, something must be done about the horrible fiscal position that Mr Brown allowed to develop when chancellor of the exchequer. This was risky and, in today's circumstances, dangerous. This is not an overriding argument against a short-term fiscal boost. But I will judge the pre-Budget report out next week by how far it sets out a credible path back towards declining indebtedness relative to GDP. The UK is vastly more fiscally exposed than it should be. Eurozone membership would not help. That merely means it has to rescue itself.