

Aumentano a dismisura anche i profitti dei gruppi del settore

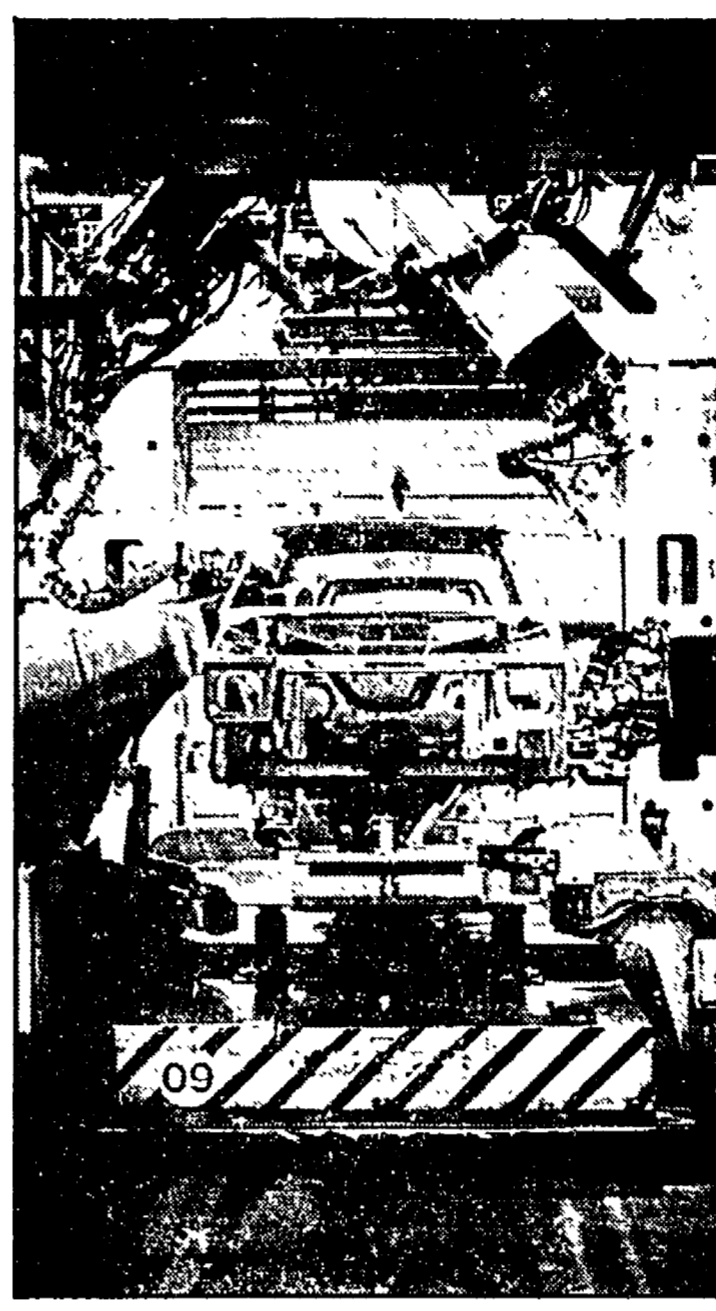
Auto dei miracoli Boom delle vendite

Il 1986 anno record per l'Europa ma attenzione al vento giapponese

MILANO — Sfida all'ultima automobile. Fiat è più forte. Sorpasso pericoloso. Volkswagen si aspetta il boom nel 1987. È via di questo passo. Non passa giorno senza che il tavolo del cronista sia inondato di titoli da capogiro. E cifre, tantissime cifre. Rendiconti mensili, previsioni trimestrali, un bollettino quotidiano per confermare l'euforia. L'ultima cifra è terga-ta Bruxelles, dal comitato di collegamento dei costruttori d'automobili della comunità europea. La ripresa del mercato in Europa è confermata, '86 anno record, '87 anno record, '88, non si sa. Vince uno a zero la Germania federale perché si aggiudica la palma del maggior venditore: 2,7 milioni di vetture immatricolate, un record più del 1985. La domanda di automobili è aumentata del 7% nel Benelux, in Danimarca, Francia e Italia stanno in fondo, con un due per cento in più. Tutto bene, se non fosse per quei maledetti giapponesi che hanno raggiunto il dieci per cento del mercato europeo e tutto lascia prevedere che continueranno la loro corsa rompendo prima o poi tutte quelle barriere protezionistiche che sono state erette per garantirne i produttori nazionali. Ottimismo? A valanga, ma a guardare oltre le cifre da capogiro, il rilancio sul grande scala degli utili, responsabili delle strategie aziendali e del marketing, si trincerano dietro uno sbarramento di cautele. Bisogna cavalcare finché si può la smania di neocostumismo, dicono gli esperti di corso Marconi a Torino. L'edonista, il polissensualista, il manager rampante e chi ancora non lo è ma aspira a diventarlo in breve tempo, vogliono un cofano lucente che li rappresenti, non un semplice mezzo di trasporto. Sono in molti a non fidarsi dei proclami euforici, a trend positivo prima o poi rallenterà il ritmo perché il ciclo innescato dalla riduzione del prezzo del petrolio non sarà inarrestabile. L'Italia rispetto ad altri paesi si trova in una posizione vantaggiosa per il costruttore: il mercato è vicino alla saturazione ma ancora dei margini ci sono con venti milioni di automobili per la strada. Inoltre l'automobilista italiano è uno dei più fedeli, tiene il suo «gattino» per anni, quattordici per l'esattezza, mentre il suo collega tedesco lo cambia dopo dieci anni. È una legge matematica: ad un certo punto la sostituzione diventa obbligatoria, aumenta il reddito disponibile, cinque famiglie su sei hanno due o tre automobili. Infatti il settore produttivo a suon di sconti, supervalutazioni dell'usato, facilitazioni nei tagliandi e perfino nei pedaggi si dilata e così si stimola il ricambio. Che alla fine dell'anno significherà circa un milione e settecentomila automobili. A questi si aggiunge il mercato dell'usato che è una volta e mezzo il mercato del nuovo, si moltiplica per dieci milioni (prezzo medio di una vettura) e si ha un'idea del gigantesco business. Mentre la Fiat celebra la duemillesima Uno, gli occhi degli strateghi in realtà so-

no più puntati sul mercato delle autovetture di fascia alta, quelle che gli esperti chiamano «due litri»: di lusso, sportive, personalizzate, con tanto di interni disegnati da stilisti di grido. Venti-venticinquemila-trenta milioni per vettore, alti margini di profitto. In Europa oltre la metà del mercato è compresa tra i segmenti B e C, tra le mille e le 1500 di cilindrata, e che in Italia il mercato è più spostato verso le mille, ma è anche vero che è proprio sulla fascia alta che i magnifici otto (giapponesi compresi) si giocheranno tutte le loro chances. Neocostumismo vuol dire che l'italiano continua a spendere e molto per l'automobile. Mediamente il 5 per cento del suo reddito. Se i consumi aumentano del 3 per cento, quelli per i beni durevoli si incrementano in misura maggiore. Forse solo le spese per l'arredamento sono poste in alternativa alla sostituzione della vettura. Al-

cuni sociologi sostengono che il settore dell'automobile vive in una specie di mercato protetto. «Psicologicamente protetto», spiegano. Vogliono dire che nonostante i radicali mutamenti nelle aspettative, i cambiamenti sociali, i modelli di riferimento di consumo, quindi i valori prevalenti (oggi indubbiamente spostati verso il rischio, la valorizzazione dell'individuo sul mercato), l'automobile resta un bene «centrale». Ecco il parere di Raimondo Boggia, consigliere delegato della Gpi e associato di Gianpaolo Fabris, l'istituto che ha diviso la società italiana in otto spicchi e studia i megatrend sociali: «È radicalmente mutato l'atteggiamento di quella minoranza azionaria, ideologica, che dopo il '68 aveva rifiutato l'automobile come status symbol. Come con la moda: non ci si vestiva ma ci si copriva. Quindi si viaggiava sulla due cavalli. Oggi l'auto fa di nuovo parte dell'identità dell'individuo a tutti gli effetti». Giuseppe De Luca, psicologo, è ancora più radicale: «L'auto è funzionale, utile, ma permette anche di mettersi in mostra, di mostrare il proprio narcisismo in una società anonima e frammentata, chi non ce l'ha è dimezzato. C'è qualcosa di più di uno status symbol, l'automobile è un segno distintivo di appartenenza a un gruppo particolare, questa o quella marca diventano un biglietto di ingresso. In questo l'ossessione della moda si coniuga con il possesso dell'auto». I costruttori sanno benissimo queste cose. Sanno che l'automobile ha un alto potere di anticipazione della mobilità sociale degli individui: chi non fa ancora parte del ceto considerato emergente può avvicinarsi alla classe cominciando a seguirne i modelli di consumo. Da questo al cofano come prolungamento dell'io, se non dimostrativo di



San Paolo Gli utili oltre il massimo storico

ROMA — Il 1986 è stato un anno record per l'istituto bancario San Paolo di Torino: l'anno si chiuderà infatti con il margine operativo lordo più alto finora registrato dall'istituto. Lo ha annunciato il presidente del San Paolo — l'ingegner Zandano, nel corso di un'intervista all'Ansa dove affronta anche l'argomento della privatizzazione dell'istituto e del boom della Borsa. Ecco i risultati dell'88: «Il margine di gestione e, cioè, l'utile prima degli accantonamenti, degli ammortamenti e delle imposte — annuncia il presidente del San Paolo — dovrebbe raggiungere quest'anno un nuovo massimo storico: non solo, ma la variazione percentuale di questo risultato si attesterà rispetto all'anno precedente ed in termini reali, anch'essa sui valori massimi, superata soltanto nell'ultimo decennio, dai dati relativi al 1980». Nel 1985 l'istituto bancario San Paolo di Torino aveva registrato un utile di oltre 439 miliardi.

Acciaio la Fiom dice a Prodi: confronto subito

ROMA — Il 1986 è declamato un «anno nero» per la siderurgia italiana: nei primi dieci mesi si sono infatti prodotte 800mila tonnellate in meno sullo stesso periodo del 1985, con un calo del 4,2%. «Bisogna che Prodi si decida a mettere le mani in un settore e che apra subito un confronto con il sindacato», Paolo Franco, segretario nazionale della Fiom-Cgil, va subito al cuore dei problemi. «Non siamo pregiudizialmente contrari alla cessione a privati di pezzi rilevanti della siderurgia pubblica, come Deltasider, però questa operazione va collocata in un quadro generale di razionalizzazione. Secondo i termini rispetto a quanto avvenuto con l'Alfa Romeo». Che non ci sia tempo da perdere lo dimostra la cifra di bilancio: nel 1986 la Finsider perderà più di 500 miliardi. Al tempo stesso la bilancia commerciale risulterà per il 1986 ancora in attivo di 600mila tonnellate ma molto lontano dai 2 milioni e 420mila tonnellate del 1985.

Ma la Volkswagen batte ancora la Fiat

MILANO — Si torna all'automobile. E gli otto grandi produttori continuano a giocare al sorpasso che per qualcuno sarà pericoloso. La ripresa del mercato in Europa segna un più 8,4% e le previsioni per l'anno prossimo sono rosee. In Italia del totale di 1.713.740 vetture (si chiuderà l'anno con 1,8 milioni), più del 61% è coperto da marche nazionali. Ma i giapponesi sono arrivati quasi al dodici per cento del mercato europeo, quest'anno hanno venduto 11,3 milioni di autovetture. E proprio in Europa i giapponesi sembrano voler bruciare le tappe. Honda e Austin Rover hanno appena firmato un accordo per progettare e costruire una nuova vettura di media cilindrata, che si chiamerà «YX». La prima vettura si vedrà fra tre anni. Toyota sta pensando a un stabilimento di assemblaggio in Spagna o Gran Bretagna. Entro il '91 Nissan dovrebbe incrementare la produzione nella sua fabbrica inglese. La stessa Nissan sta trattando con la Ford per una joint-venture: obiettivo un motore otto cilindri. Considerando le vendite da gennaio a fine novembre la classifica dei grandi produttori in Europa è questa: Volkswagen 12,9% del mercato, Fiat 12,7, giapponesi 11,9, Ford 11,7, Psa 11,4, General Motors 11, Renault 10,4. E il mercato italiano: Fiat con 368.402 vetture, lancia 163.559, Renault 149.085, Volkswagen 119.359, Alfa Romeo 106.472, Ford 65.409, Peugeot 62.318, Citroen 56.611, Opel 53.162, Seat 41.103.

E a gennaio nascerà la società Lancia-Alfa

MILANO — Il primo gennaio '87 nascerà la nuova società Lancia-Alfa Romeo che farà parte del gruppo Fiat Auto. Ancora una comunicazione ufficiale da Torino non è arrivata, ma a guidarla sarà lo stesso Ghidella, amministratore delegato di Fiat Auto, che assumerà la carica di vicepresidente. L'ingegner Tramontana, almeno nella prima fase di passaggio dall'Iri alla Fiat del gruppo automobilistico di Arese e Pomigliano d'Arco, sarà confermato amministratore delegato. Nelle ultime settimane ad Arese (lo stabilimento resta chiuso una ventina di giorni a cavallo dell'anno) pattuglie di tecnici della Fiat hanno ispezionato i settori più delicati dell'Alfa Romeo, ma a quanto ci risulta oltre al check-up dell'azienda non si è andato. Fonti ufficiali fanno rilevare la delicatezza della transizione: formalmente fino al 31 dicembre proprietaria è l'Iri. Una cosa è certa: la 164, il gioiello sul quale l'Alfa punta per rilanciare in Italia e soprattutto all'estero (Stati Uniti compresi) la sua immagine nell'alta gamma del mercato, non sarà presentata a marzo al salone di Ginevra. Dovrebbe invece farcela per il salone autunnale di Francoforte. All'Alfa spiegano che ciò garantisce il lancio promozionale-pubblicitario del nuovo modello in condizioni di assoluta sicurezza, tre mesi non sarebbero stati sufficienti per metterla a punto nei minimi particolari. Ma subito si è pensato allo zampino della Fiat a causa della concorrenza della 164 con la Lancia Thema, che si colloca sullo stesso segmento di mercato.

Il mercato sia lontano dall'essere garantito è dimostrato anche dal versante pubblicitario. L'industria dell'auto investe circa mille miliardi (a prezzi di listino) su un totale di quattromila miliardi di fatturato pubblicitario nazionale. La Fiat è il maggior investitore in assoluto con 99 miliardi nel 1985, seguita a ruota da Procter and Gamble e Barilla. L'auto tiene in piedi i quotidiani: secondo dati Nielsen occupa quasi il 40% degli spazi, più del 25% degli spazi nelle tivù commerciali, il 10,5 nelle reti Rai. Motivo? La micidiale concorrenza fra pochi produttori obbligata allo scatenamento delle novità dei linguaggi pubblicitari, delle trovate, delle occasionali lancia di prodotti. Nel giro di qualche anno i grandi produttori ne perderanno uno o due per strada. La necessità per le case di trovare forme di collaborazione tecnologica e produttiva fa da contrappeso alle tendenze al mantenimento di distinzioni sul piano della meccanica, della prestazione, delle caratteristiche tradizionali di ciascuna marca. Non è un caso che proprio nella pubblicità automobilistica si cerchi di sperimentare nuovi linguaggi, nuove sintesi tra le caratteristiche dell'auto e le esigenze personali dell'acquirente. Anche se la Fiat in Italia controlla ormai il 60 per cento del mercato non deve dormire sonni tranquilli perché tutte le ricerche di marketing dimostrano che l'automobilista italiano è potenzialmente il più disponibile rispetto ai suoi colleghi europei, a comprare marche straniere. Non sembra essere molto cambiata la motivazione specifica di acquisto. Qualità, prezzo e prestazioni restano i più importanti fattori critici di attrazione, subito seguiti dal costo di esercizio e dal consumo. Posizionarsi su una motivazione o sull'altra è decisivo per una marca. Tra i suoi concorrenti (Bmw, Mercedes, Volvo, Audi, Lancia), la nostra Alfa Romeo si piazza al primo posto per le prestazioni in Francia. Per la qualità invece tirano la volata Bmw e Mercedes secondo da Volvo. Per la produzione di massa, Fiat si impone per prezzo e stile, Volkswagen per la qualità, Renault per il costo d'esercizio, Opel e Ford per prezzo e qualità.

È deceduto all'età di 92 anni il compagno ANIELLO DI GENNAIO iscritto al Pci dal 1921 e tra i fondatori del Partito nel napoletano. Per il servizio politico e componente del Cni, il compagno Di Gennaio è stato un luminoso esempio di militante e antifascista. I compagni della Sezione di S. Sebastiano alla quale era iscritto e quelli di Massa di Somma lo ricordano a tutti e in sua memoria sottoscrivono per l'Unità. S. Sebastiano al Vesuvio 28 dicembre 1986

Enzo, Rosaria, Maria, Emilio, Gabriele, Roberto e Paola a distanza di un mese ricordano con immutato affetto ed amore, il marito, il padre, il compagno CARLO DE MARCO e sottoscrivono per l'Unità. Napoli, 28 dicembre 1986

La compagna Luce Dozza nel 12° anniversario della scomparsa del caro papà GIUSEPPE DOZZA lo ricorda a tutti sottoscrivendo per l'Unità la somma di lire 250.000. Roma, 28 dicembre 1986

Il giorno 24 dicembre è deceduto il compagno LUIGI BELLI Nello stringersi addolorati a Maria, Elisio, Santina, Sergio, i compagni della cella del Csm, della sezione ENEL di Roma e della sezione di Porto S. Elpidio, ricordano l'impegno, il rigore, la profonda umanità dell'uomo e del militante. Roma, 28 dicembre 1986

Nel terzo anniversario della scomparsa del caro fratello GUIDO MAGGIONI le sorelle e la cugina Cesira che lo ricordano sempre con tanto affetto sottoscrivono la somma di 500.000 lire da destinare ai familiari e ai compagni dell'Unità. Si associano al ricordo del caro Guido i compagni della sezione delle Torrette. Ancona, 28 dicembre 1986

Il 25 dicembre ricorreva il secondo anniversario della scomparsa del compagno UGO MARIOTTI Giusti Massimo lo ricordano con immutato affetto e sottoscrivono in sua memoria 100.000 lire per l'Unità. Buonconvento, 28 dicembre 1986



Il Nuovo Pignone perde colpi Il Pci: ecco come rilanciarlo

Lo stabilimento di Bari a un bivio: sviluppo o crisi - Ci vuole più autonomia - Il nodo della commercializzazione - La conferenza di produzione organizzata dai comunisti

BARI — Poco alla volta le Partecipazioni statali stanno abbandonando la zona industriale di Bari. È un costante bollettino di guerra di dimissioni, privatizzazioni, cassa integrazione che scandisce la crisi più generale di tutta l'area (oltre 20mila addetti). Il «Nuovo Pignone» di Bari — opera nel settore meccanico ed elettronico — si trova in condizioni migliori, ma certo non è un'isola felice. Interamen-

te di proprietà Eni, 846 dipendenti, 65 miliardi di fatturato lo scorso anno, non una sola ora di cassa integrazione, lo stabilimento di Bari è una svolta cruciale della sua vita quasi trentennale: può continuare a perdere autonomia rispetto al gruppo con prospettive di crisi, o può ridiventare fattore di sviluppo per l'intera area industriale del capoluogo pugliese. Quest'ultima è la prospettiva indicata nel corso della conferenza di produzione dello stabilimento barese organizzata dalla sezione di fabbrica del Pci, cui hanno preso parte anche delegati della «Nuovo Pignone» di Firenze e di Vibo Valentia. Il problema dell'autonomia dello stabilimento di Bari è stato centrale nella relazione introduttiva di Tommaso Laviosa, segretario della sezione di fabbrica «Li Causi». «Dal 1980 ad oggi — ha ricordato Laviosa — è di-

27° Congresso del Pcus

Relazioni e documenti

La linea politica e gli orientamenti fondamentali dello sviluppo economico e sociale dell'Unione Sovietica negli anni novanta.

Lire 25.000

Editori Riuniti

MILANO — Settimana brevissima ma fruttuosa per la Borsa di Milano, che nelle uniche due sedute di lunedì e martedì ha messo a segno un rialzo dell'1,37%. Dalla settimana scorsa, quando sono cominciati gli affari del ciclo borsile del nuovo anno, il rialzo è più che apprezzabile: la media dei corsi si è infatti apprezzata del 6,17%, facendo tornare l'indice Mib sui livelli dell'aprile scorso. L'incremento dall'inizio dell'anno è del 61,7%.

Di rilievo, in queste ultime sedute del 1986, un certo ritorno agli acquisti da parte dei fondi comuni di investimento, i quali erano stati protagonisti nelle settimane precedenti del movimento al ribasso, costretti com'erano a vendere sotto il peso dell'ondata dei riscatti. I sottoscrittori volevano indietro i loro soldi: i fondi vendeva-

Per la Borsa settimana di crescita Nell'86 incremento di 60 punti

no, anche se certi prezzi si erano fatti più che interessanti. Ora che l'ondata dei riscatti si è smorzata, i gestori possono tornare a comprare. Della nuova situazione si sono avvantaggiati soprattutto i titoli guida, quelli che necessariamente formano il corpo centrale del portafoglio dei fondi. Le Fiat, che erano scese sotto le 13.000 lire, sono chiuse la settimana sopra le 14.000, realizzando in due giorni un progresso del 3,69%. I derivati hanno guadagnato un 1,64%, le Olivetti il 2,85. Sono invece restati al palo le Mediobanca,

titoli sono nel frattempo scesi verticalmente, azzerando in pratica gli onerosi sovrapprezzi imposti dalle società emittenti all'atto del collocamento. Ecco allora farsi avanti i grandi investitori, i quali evidentemente confidano che le società quotate manterranno fede all'impegno di premiare in qualche modo nel prossimo futuro i possessori di azioni risparmio.

In questo clima notevolmente rasserrenato volge così al termine uno degli anni più agitati nella storia recente di piazza degli Affari. Un anno distinto nettamente in due fasi: ai primi cinque mesi di incessante e dissennato rialzo hanno fatto seguito lunghi mesi di alti e bassi, nel corso dei quali si è fatta strada una maggiore razionalità tra i risparmiatori, spinti a selezionare con più discernimento i propri investimenti. La rivalutazione media del listino colloca la Borsa di Milano al primo posto nel mondo per il settore del risparmio. La rivalutazione media del listino colloca la Borsa di Milano al primo posto nel mondo per il settore del risparmio. La rivalutazione media del listino colloca la Borsa di Milano al primo posto nel mondo per il settore del risparmio.

Brevi

Confindustria, per l'87 occupazione -1,2%

ROMA — Le previsioni economiche delle industrie per il biennio 87-88 sono moderatamente positive. La produzione, secondo un'indagine sulle aspettative fatta dal centro studi della Confindustria — crescerà nell'87 del 2,2 e nell'88 del 2,9. L'occupazione continuerà a diminuire anche se a ritmo meno intenso. Ci sarà un meno 1,2 nell'87 e nell'88 un meno 0,8. La crescita economica sarà particolarmente forte al Sud che parte però da una base estremamente più arretrata rispetto al Centro-Nord. Il settore dove l'incremento della produzione sarà più alto è quello elettrico. Gli investimenti saranno complessivamente del 9,5 nell'87 e del 6,8 nell'88

Il calo dei tassi nell'86

ROMA — Un calo dei rendimenti di circa quattro punti percentuali per i buoni ordinari del Tesoro ed una riduzione dei tassi d'interesse bancari del 2-2,5 per cento: queste le dimensioni della discesa dei tassi nel 1986. Un'attenuazione che ha seguito, anche se moderatamente, l'andamento del tasso d'inflazione. Dello stesso ordine di grandezza, d'altra parte, è stato il calo del tasso ufficiale di sconto, pieno dell'intero sistema dei tassi d'interesse. A fine dell'85 lo sconto era al 15 per cento e nel corso dell'86 è stato rimosso tra volte sino a raggiungere nel maggio scorso il 12 per cento

UNIPOL ASSICURAZIONI

UNA GRANDE TRANQUILLITÀ PER CHI SI ABBONA ALL'UNITÀ

UNIPOL ASSICURAZIONI