

Borsa
-1,83%
Indice
Mib 968
(-3,2% dal
2-1-1991)



Lira
Ha perso
quota
nei confronti
delle monete
più forti



Dollaro
Scende
sempre
più giù
(in Italia
1118,55 lire)



ECONOMIA & LAVORO

Il preconsuntivo '90 del gruppo torinese fa registrare un risultato davvero modesto: 56.400 miliardi, solo l'8,4% in più sull'89. La lettera di Agnelli agli azionisti

Crollano i settori industriali, in particolare la produzione di auto (-153 mila vetture). Unica nota positiva che riequilibra il bilancio è l'attivo del settore finanziario

Anche per la Fiat è recessione



Gianni Agnelli

Il 1990 è stato un anno nero per la Fiat. Solo introducendo nel bilancio consolidato società come Toro e Rinascite risulta un aumento di fatturato (56.400 miliardi). In realtà i ricavi sono diminuiti, in particolare nell'auto e negli altri settori motoristici. «Sarà duro anche il 1991, poi verrà la ripresa», dice Agnelli, ma non nasconde una preoccupazione: continuano ad espandersi Germania e Giappone.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. Il primo titolo giovanile non avrebbe mai immaginato di dover dir grazie ad una società che si chiama «Toro», anche se non si tratta della squadra di calcio ma della compagnia di assicurazioni. È stato infatti il provvidenziale inserimento della Toro-Assicurazioni e dei supermercati La Rinascite nel bilancio consolidato della Fiat che ha risparmiato ad Agnelli il dispiacere di presentare risultati completamente negativi, dopo una sequela di anni trionfali in cui corso Marconi annunciava bilanci record e profitti a palate. Nel consuntivo provvisorio del 1990, esaminato ieri dal consiglio d'amministrazione della Fiat, risulta un fatturato di circa 56.400 miliardi di lire, contro i 52.019 del 1989. L'incremento è dell'8,4%, modesto se si pensa che un anno fa i ricavi risultavano cresciuti del 17,5% rispetto all'88. Ma se si

placati, da 1.670 a 7.500 miliardi. Ed anche se si tolgono da questa cifra i fatturati di Toro e Rinascite, il giro d'affari delle sole società finanziarie (di cui è capofila la Fidis) risulta cresciuto del 27 per cento (da 1.977 a 2.511 miliardi).

I ricavi delle attività industriali scendono invece del 2,9 per cento, da 50.349 a 48.900 miliardi. E se si guarda ai dati dei singoli settori, si vede che è crollato proprio il fatturato del «core business», della principale attività della Fiat: l'industria motoristica. I ricavi della Fiat-Auto, che da sola fa metà del fatturato dell'intera Fiat, calano del 3,6 per cento, da 28.424 a 27.406 miliardi, perché sono state vendute 152.900 automobili in meno. Poiché in Italia i tre marchi Fiat, Lancia ed Alfa Romeo hanno venduto lo scorso anno 123.000 vetture in meno, ciò significa che la flessione è avvenuta pure su altri mercati.

Cala del 6,2% il fatturato degli autocarri Iveco (da 8.158 a 7.650 miliardi), dell'11,3% quello dei trattori e macchine movimento terra (da 2.931 a 2.600 miliardi), del 15,9% quello della Teksid, la cui produzione prevalente sono getti in ghisa ed alluminio per autoveicoli, e dell'1,7% quello della Magneti Marelli. Crescono invece i ricavi di gruppi come Gi-

lardini (+18,5%), che comprende il settore difesa ed armamenti della Fiat; come il Comau (+5,2%) che fa impianti ed automazioni; come la Fiatimpresit (+2,2%) che solo in Italia ha acquisito 2.740 miliardi di nuovi ordini per costruzioni e infrastrutture civili; come la FiatAvio (+8%) che fa tra l'altro i motori RB199 per i velivoli Tomado.

In questo quadro di contrazione delle vendite, peggiorano tutti gli altri principali dati del bilancio consolidato. L'utile operativo, che un anno fa era di 4.837 miliardi, pari al 9,3% del fatturato, dovrebbe scendere al 4,3% del fatturato industriale, cioè a circa 2.100 miliardi. L'autofinanziamento gestionale si riduce da 8.093 a 6.030 miliardi. L'attivo finanziario crolla da 2.121 a soli 550 miliardi, perché gli stoccaggi di prodotti invenduti aumentano il capitale di funzionamento. Diminuiscono di 1.500 unità pure i dipendenti (anche se in teoria risultano cresciuti da 286 a 303 mila unità, contando quelli di Toro e Rinascite). Gli unici a non diminuire saranno i dividendi che incassano Agnelli e gli altri azionisti: nel bilancio civiltistico si troverà infatti modo di far risultare un utile netto superiore ai 1.211 miliardi dell'esercizio precedente.

In simili frangenti, non meraviglia che la tradizionale «Lettera agli azionisti» di Gianni Agnelli abbia toni dimessi. «Incertezza e preoccupazione» hanno dominato il quadro internazionale del 1990 ed ancor più domineranno il 1991 che si apre sullo scenario drammatico della guerra per il Kuwait. Per quest'anno, quindi, rimarrà una «situazione congiunturale difficile» che richiederà sacrifici. «D'altra parte», profetizza Agnelli, «il ciclo economico segnerà un'inversione di tendenza entro tempi non lunghi, dando luogo ad una nuova stagione di crescita generalizzata delle economie industriali». Per dimostrare che la Fiat si prepara all'appuntamento, elenca quindi minuziosamente gli accordi internazionali già conclusi (con Ford, New Holland, con Enasa, con i francesi della Cge, ecc.), i progetti per nuovi stabilimenti in Francia, in Usa e in altri paesi avanzati, mentre appare sempre più evidente «la fragilità del sistema italiano» per fattori strutturali di debolezza, ci sono due paesi che continuano vigorosamente ad espandersi: Germania e Giappone.



Il ministro delle Finanze Riccardo Ligouri

La «terza via» del Governo: tassati i guadagni, non le transazioni

Capital gain la maggioranza trova un'intesa

Il decreto sulla tassazione dei capital gain sarà modificato. Dopo le durissime polemiche dei giorni scorsi la maggioranza ha trovato l'intesa (con qualche riserva del Pri). I contribuenti avranno la possibilità di scegliere tra un'aliquota secca sui guadagni presunti, e la dichiarazione delle minusvalenze nel modello 740. Abbandonata l'idea del «superbollo», che avrebbe colpito le compravendite.

RICCARDO LIGOURI

ROMA. Alla fine la maggioranza ha trovato l'accordo. Al termine di una riunione che si è conclusa con una tesa sera, il ministro delle Finanze ha annunciato che - dopo settimane di polemiche - finalmente i cinque partiti di governo erano riusciti a trovare «la terza via» sulla tassazione dei capital gain. La mediazione cioè tra quanto previsto dal decreto varato il 29 settembre scorso e le proposte di alcuni esponenti della maggioranza, il socialista Piro e il dc Usellini in testa, decisamente orientate in un primo momento verso l'ipotesi di un «superbollo» alla giapponese. Verso un'imposta cioè che colpisce le transazioni, anziché le plusvalenze effettivamente realizzate tramite la compravendita delle azioni.

A quanto sembra quest'ultima soluzione sembra essere stata definitivamente scartata. Ogni operazione di vendita dei titoli sarà tassata con una percentuale fissa stabilita presuntivamente, alla quale sarà poi applicata un'aliquota. In altri termini, sarà ipotizzata una plusvalenza forfettaria sulla quale verrà poi applicata la tassa secca. Restano ancora da fissare, come ha precisato il ministro delle Finanze al termine del vertice, sia la percentuale che l'aliquota su cui si baserà il pagamento dell'imposta.

Accanto a questa forma di tassazione, al contribuente sarà offerta un'altra possibilità. Potrà scegliere di portare tutto nel 740, tramite una tassazione separata dall'Irpef. In tal modo avrà l'opportunità di «scancare» le minusvalenze, cioè le perdite, ma dovrà rinunciare ad uno dei tabù della Borsa: l'anonimato. Questa strada, ha sottolineato Ligouri, dovrebbe anche superare il problema di semplificare gli adempimenti degli intermediari, più volte dimostratisi poco entusiasti di dover assumere alle funzioni di sostituti d'imposta, come invece previsto dal decreto attualmente in vigore. «È stato raggiunto un accordo», ha dichiarato lo stesso Ligouri - «su una linea generale che è quella di tassare soltanto i guadagni di Borsa e non il volume degli affari (che invece sarebbero stati colpiti dal «superbollo», ndr). L'importante

era mettere d'accordo sui criteri generali del meccanismo. Tuttavia non tutti sembrano essersi «messi d'accordo». Non i repubblicani, almeno. Lo scioglimento della commissione Bilancio della Camera Girolamo Polliciano ha infatti dichiarato che il suo partito «vorà vedere prima il testo, perché questo è un argomento delicato». L'intesa raggiunta ieri sera, comunque, dovrebbe permettere al governo di reiterare, con le necessarie modifiche, il decreto, che scade alla mezzanotte del 27 gennaio.

La sconfitta dell'ipotesi del «superbollo» soddisfa invece il ministro delle Finanze del governo ombra, l'indipendente Vincenzo Visco: «Ora bisogna vedere di chi si tratta - è il suo commento a caldo - come funziona e se comporta davvero minori aggravii per gli intermediari. Resta comunque il problema della tassazione dei guadagni di capitale ottenuti fuori Borsa, per i quali una tassazione forfettaria non ha motivo d'essere».

L'accordo tra i partiti della coalizione di governo è giunto al termine di una giornata che sembrava dovesse segnare l'ennesimo rinvio. Convocato per le 17.30 del pomeriggio, il vertice era poi slittato di ora in ora per il concomitante impegno del ministro Formica al Consiglio dei ministri. Appena poche ore prima inoltre, conversando con i giornalisti al termine dell'inaugurazione dell'anno accademico della scuola centrale tributaria «Ezio Vanoni», lo stesso Formica non ha sembrato molto possibilista: «Ho sempre detto di essere aperto ad ogni discussione, ma devo constatare - è stata il polemico commento del ministro - che dal 29 settembre scorso il Parlamento non ha ancora trovato il tempo di parlare». Nel pomeriggio tuttavia, le agenzie di stampa già annunciavano una schiarita. In pratica, una retrocessione del presidente della commissione Finanze, Piro, sulla questione del «superbollo». «Non voleva essere - aveva dichiarato l'esponente socialista - un'imposta sulle transazioni. La mia proposta era quella di un'imposta presuntiva». Quella su cui alla fine si è trovata l'intesa.

Cgil Vertenza salario: prima un'assemblea

ROMA. Nella seconda giornata del comitato direttivo della Cgil - in gran parte dedicata al dibattito sulle iniziative per la pace nel Golfo - è proseguito il confronto sulle strategie della confederazione in vista degli appuntamenti dei prossimi mesi. Oltre all'avvio della stagione congressuale (per luglio è in programma il congresso Cgil, preceduto da quelli di categoria), da giugno scatterà la trattativa interconfederale sulla riforma del costo del lavoro e della contrattazione. È stato approvato un documento che tra l'altro dà mandato alla segreteria di convocare nelle prossime settimane un'assemblea nazionale del quadri Cgil, e propone a Cisl e Uil un seminario per impostare la trattativa di giugno. Anche ieri si è parlato dei contratti, e molti hanno criticato il tono o il contenuto dell'intervento del segretario generale, Trentin.

Carburanti Da domani gasolio più caro

ROMA. Il prezzo del gasolio per autotrazione aumenterà, da domani, di dieci lire al litro, mentre quello del gasolio per riscaldamento crescerà di 49 lire. Lo ha reso noto il sottosegretario alla presidenza del consiglio, Nino Cristofori, durante la conferenza stampa che ha fatto seguito alla riunione del consiglio dei ministri di ieri. «In sostanza», ha spiegato Cristofori - «è stato deciso di scaricare sul mercato l'aumento dei prezzi medi europei di tutti i prodotti petroliferi. Per quanto riguarda, in particolare, il costo della benzina, il sottosegretario ha precisato che questo rimane invariato dal momento che l'aumento del prezzo medio europeo è stato di sole 7,31 lire e non ha quindi superato la soglia delle otto lire: soglia minima al di sotto della quale non sono previsti aumenti del costo del carburante alla pompa».

La stretta, approvata dal Consiglio dei ministri, consentirà un risparmio di 8 mila miliardi. Nuovi tagli alla spesa pubblica. Sotto controllo ministeri ed enti locali

Il Consiglio dei ministri ha approvato un taglio del 25% per 6 mesi alle spese dei ministeri e nuove regole per l'utilizzo i fondi speciali della Finanziaria. Giro di vite anche per i comuni, con restrizioni ai mutui concessi dalla Cassa depositi e prestiti. «Monitoraggio della spesa» per Guido Carli, mentre Cirino Pomicino ha detto che il provvedimento dovrebbe comportare un risparmio di 8.000 miliardi.

ROMA. Nuova stretta del governo. Limitazioni alle spese ministeriali per beni e servizi, nuove regole per presentare disegni di legge la cui copertura è assicurata dai fondi speciali della finanziaria, restrizioni nell'attivazione di mutui presso la Cassa depositi e prestiti. È quanto prevede la direttiva del presidente del consiglio, approvata ieri dal consiglio dei ministri, riguardante la gestione del bilancio dello sta-

to e degli enti del settore pubblico allargato. «La direttiva», ha spiegato il ministro del Bilancio Paolo Cirino Pomicino - «avrà una portata analoga alla simile direttiva presentata lo scorso anno che ha consentito di ottenere sulla previsione del fabbisogno un risparmio dello 0,6%, corrispondente a circa 8.000 miliardi». Il provvedimento prevede, relativamente alle spese dei ministeri per l'acquisto di beni e servizi, di li-

mitare mediamente al 25% gli stanziamenti complessivi per gli impegni del primo semestre dell'anno in corso. Da questa restrizione saranno esclusi i pagamenti che devono necessariamente rispettare scadenze determinate in virtù di accordi internazionali o comunitari, nonché previste da contratti o convenzioni già stipulate. «Inoltre, i disegni di legge ministeriali - dispone la direttiva - che utilizzano gli accantonamenti inseriti nei fondi speciali della finanziaria, dovranno avere una autorizzazione della presidenza del consiglio e ottenere il parere del ministro del Tesoro».

«Le nuove norme per l'acquisto ai fondi speciali della finanziaria», ha ricordato il ministro del Tesoro, Guido Carli - «rispondono all'esigenza di distribuire nel tempo i disegni di legge, evitando di congestionare l'attività alla spesa e garantendo, nel contempo, che

siano così soddisfatti gli obiettivi del bilancio». La direttiva del presidente del consiglio inoltre colpisce anche i comuni, stabilendo che i mutui concessi dalla Cassa depositi e prestiti dovranno nel primo semestre del '91 essere limitati al 30% di quelli complessivamente autorizzati per l'intero '90. «Anche questo - ha detto Carli - affinché i mutui siano distribuiti nel tempo e contenuti nei flussi di risparmio postali. Bisogna correlare i flussi nelle due direzioni altrimenti diventa necessario accreditare alla tesoreria». Il ministro Carli ha poi affermato che la direttiva consentirà un «monitoraggio costante della spesa», mentre il ministro del Bilancio Cirino Pomicino ha ricordato i risultati raggiunti nel bilancio dello scorso anno - anche grazie all'analoga direttiva del presidente del consiglio. «Nel 1990 - ha aggiunto Cirino Pomicino - in termini di fabbisogno pri-

mario abbiamo rispettato l'obiettivo programmatico, passato dal 2,2 dell'89 al 1,1 del '90 e abbiamo infine portato il rapporto tra fabbisogno e pil dal 11,1% del 1989 al 10,7% del '90».

Il giro di vite del governo colpisce quindi pesantemente le spese dei ministeri. A questo proposito, dai consuntivi '89 dei singoli dicasteri, risulta che è l'interno quello più spendicco, con ben 1.160 miliardi di straordinari ed incentivi elargiti ai suoi 135 mila dipendenti (una media di 8 milioni 560 mila lire a testa). E questa cifra impallidisce rispetto ai 71 miliardi 608 mila lire di extra distribuiti in media ai 6.962 dipendenti del ministero degli Esteri. Poco da risparmiare c'è invece negli studi sul bilancio statale, visto che a questa voce il ministero del Tesoro riserva appena 2 milioni di lire.

La guerra del Golfo ha aggravato i conti della compagnia di bandiera che appare priva di strategie

Gli Scud di Saddam affondano il bilancio Alitalia

GILDO CAMPESATO

ROMA. Aeroporti trasformati in bunker, rotte medio-orientali cancellate con un colpo di spugna, collegamenti oltreoceani utilizzati da pochi «temerari», persino sulle linee interne viaggia solo chi ne ha veramente bisogno. Al punto che anche i telefoni di Fiumicino si degnano di rispondere già dopo pochi squilli. Un piccolo, inusitato segno di efficienza che assume però un sapore vagamente surreale nel desolato panorama in cui sono precipitati i nostri (e non solo) scali aerei. Per l'Alitalia è un duro colpo, come se uno degli Scud di Saddam Hussein fosse finito dritto dritto dentro il bilancio della compagnia di bandiera. Ancora alle soglie

del l'autunno l'amministratore delegato Giovanni Bisignani sperava di poter presentare i conti in nero. Ma ormai ci ha messo una croce sopra. Serviranno a poco anche gli esca-motage di bilancio sul tipo di quelli che hanno permesso di salvare le cifre di metà anno: vendite di aerei (da riprendersi subito dopo in leasing) così da corroborare i conti con una iniezione finanziaria precaria ma pure sempre ricostituente. Liturgie e trucchi di bilancio si sono dimostrati di fiato corto: il pareggio, e più ancora l'attivo, resteranno un vano miraggio. Ed il 1991 si annuncia anche peggiore del 1990, un anno che la lata, l'organismo che raccoglie i principali vettori ae-

rei del mondo, ha denunciato come il più nero degli ultimi 15 anni: le perdite delle compagnie vengono stimate in due miliardi di dollari. Secondo i calcoli di Bisignani, la botta del Golfo con il suo rincaro del prezzo del petrolio e l'aggravio dei premi assicurativi peserà sul bilancio del 1990 per 150 miliardi. Una cifra robusta, tanto più che Air France, ad esempio, ha valutato l'impatto Saddam in circa 220 miliardi di lire pur avendo una flotta doppia rispetto a quella della nostra compagnia di bandiera. Al di là del balletto delle cifre, comunque, Alitalia può consolarsi col fatto che tutte le compagnie di bandiera denunciano bilanci precari. Ma è una soddisfazione da poco. La crisi del Golfo ha soltan-

to aggravato una condizione di difficoltà che era nell'aria da tempo, sintomo delle difficoltà strategiche in cui si dibatte la compagnia di bandiera. «Si naviga a vista» ha denunciato nelle scorse settimane la Fli Cgil. In questo quadro andrebbe inserito il progetto di unificare i due catering (sono i «ristoranti» che preparano i pasti, oggi uno per le linee Alitalia, l'altro per le compagnie straniere): un'operazione meramente finanziaria per trasferire ad Aeroporti Romani poste passive che oggi gravano sul bilancio Alitalia e per sgravare la compagnia di 1.500 dipendenti. Insomma, i giochi della finanza avrebbero il meglio sui miglioramenti dei servizi ai passeggeri. Dubbi analoghi sono stati sollevati anche dal Pci

e dal Psi che hanno denunciato l'indeterminatezza e l'improvvisazione dei programmi dell'attuale gruppo dirigente. Le accuse sono state molto dure: «Esso mostra di non avere né la volontà né la capacità di arrivare alla scadenza del 1993 attraverso una seria politica di riorganizzazione aziendale». Sotto accusa Pci e Psi mettono in particolare l'amministratore delegato Bisignani: «L'azienda dice di essere organizzata sul modello divisionale ma essa continua ad operare sul modello funzionale con forte aumento della burocrazia interna, la limitazione dell'autonomia dei responsabili, la concentrazione di tutto il potere nelle mani dell'amministratore delegato». Accuse dure che mettono però il dito su un

riplegamento su se stessa della compagnia dopo gli sforzi dell'ex presidente Verri, tragicamente scomparso, di cancellare gli effetti nefasti della gestione Nordio. Secondo molti si starebbe tornando al passato e lo «spirito di azienda» che era riuscito ad imporre Verri starebbe rapidamente svanendo. I poleri di firma sono tornati saldamente a concentrarsi nelle mani dell'amministratore delegato e molte delle divisioni individuate dalla gestione precedente sono state cancellate con un colpo di spugna. Dal canto suo il presidente Principe svolge un mero ruolo di rappresentanza, limitandosi a qualche dichiarazione sulla necessità di aumentare le tariffe o a sfidare qualche necrologio. Se Nordio credeva assai

poco allo sviluppo di Alitalia, adesso sembrano infrangersi i piani di rilancio su cui puntava Verri. In effetti, Alitalia sembra una grande macchina afflosciata su se stessa. Soffre di una carenza strutturale di aeromobili. Un problema comune ad altre compagnie anche se forse meno urgente in un momento di calo verticale del traffico aereo. Tuttavia, superata la crisi del Golfo, il problema tornerà ad affacciarsi in tutta la sua gravità. Pochi aerei (ne mancano quasi una ventina), ma in compenso tanti piloti. Troppi: una sovrabbondanza di oltre 150 unità. Al punto che si è cercato di «affittarli» a qualche compagnia straniera. Ma proprio le intese con gli stranieri sono il punto più dolente, il

miro su quale si sono infrante tutte le strategie che miravano a dare dimensioni internazionali più adeguate alla nostra compagnia. Gli accordi commerciali con Iberia ed United Airlines, ad esempio, non hanno ottenuto i successi sperati. Anzi, a volte si sono dimostrati un vero fiasco. Ma soprattutto brucia l'incapacità di stringere alleanze strategiche che ci proiettino con la necessaria forza sui mercati mondiali. Una partnership con le altre compagnie europee non è stata esperta fino in fondo e forse nemmeno tentata. Ma anche i reiterati tentativi di mettere le mani su compagnie come Aerolíneas Argentinas si sono tradotti in un fallimento. Anche sul piano dell'immagine. Al punto che l'ambasciata Italia-

na a Baires si è lamentata per come sono state condotte le trattative. Il rischio è che l'avvicinarsi del mercato europeo e la conseguente caduta delle condizioni di monopolio e di privilegio tariffario possano sgretolare la palizzata posta a difesa della nostra compagnia di bandiera senza che essa sia in grado di reagire adeguatamente. Il risultato sarebbe un'Alitalia sempre più rinchiusa entro i propri confini, caparbiamente abbarricata alle proprie aree di esclusiva (si pensi alle polemiche sul rinnovo della convenzione), ma incapace di un disegno strategico che la ponga alla pari delle maggiori compagnie internazionali. Per il «sistema paese» non sarebbe proprio un bel successo.