

**Conti '91 Bnl**  
**Utili +3,2%**  
**Dividendo**  
**di mille lire**

ROMA. Utile netto '91 a 742 miliardi di lire (+3,2%) e corresponsione di un dividendo pari a mille lire per ogni quota di risparmio (il 10% del valore nominale). Questi i risultati del bilancio '91 della Bnl approvato dal consiglio di amministrazione. L'avanzo lordo Bnl (comprese le 4 sezioni di credito) è stato di 1.393 miliardi (1.204 per la sola azienda bancaria con un incremento del 22,8% rispetto al '90). Approvando il progetto di bilancio - si legge in una nota - il consiglio di amministrazione, presieduto da Giampaolo Cantoni, ha inoltre stanziato ad ammortamenti ed accantonamenti 1.319 miliardi, di cui 917 a fondo rischi. Il patrimonio netto della banca, risulta invece pari a 5.392 miliardi (5.480 miliardi dopo il recente versamento di 88 miliardi da parte del Tesoro) mentre i fondi rischi ammontano a 2.630 miliardi, di cui 2.083 di pertinenza dell'azienda bancaria (+10,6% rispetto a fine '90). Il rafforzamento patrimoniale - secondo Bnl - consente alla banca di superare ampiamente il livello minimo dei "ratios" stabiliti dalla Banca d'Italia. Per quanto riguarda la sola azienda bancaria la raccolta '91 da residenti è stata pari a 39.025 miliardi in crescita del 7,5% (46.688 miliardi invece la raccolta globale gli impieghi in lire a clienti delle filiali italiane hanno toccato quota 28.104 miliardi aumentando dell'11,3% (37.771 miliardi quelli di gruppo), gli impieghi in lire e valuta sono cresciuti del 10,8% a 42.832 miliardi (55.335 miliardi quelli in valuta comprensivi delle 4 sezioni incorporate). Per Cantoni «i dati rispecchiano la nuova realtà, confermano il recupero di produttività e di efficienza in atto da due anni e consentono un sensibile rafforzamento patrimoniale della banca, che ha dimostrato forte capacità di autofinanziamento e significativo inoltre il forte incremento di accantonamenti a presidio della qualità dell'attivo».

**Confindustria: il presidente uscente si schiera a favore della candidatura dell'imprenditore romano**

**«Dobbiamo evitare di scegliere sempre tra le solite quattro famiglie. E poi così formiamo personaggi nuovi»**

# Pininfarina appoggia la «nomination» di Abete

Sergio Pininfarina è favorevole alla candidatura di Luigi Abete al vertice della Confindustria. Lo ha dichiarato ieri a Ginevra, al salone dell'auto. E il fronte dei contrari? «Dobbiamo evitare di scegliere sempre tra le solite quattro famiglie». Tuttavia il 12 marzo le urne potrebbero rivelare l'area del malessere degli industriali che vogliono un uomo di polso per reggere i conti con la politica.

GIOVANNI LACCABÒ

MILANO. La corsa di Luigi Abete è ormai prossima al traguardo ed ormai neppure le residue sacche di resistenza di una fetta degli industriali del nord riusciranno a creare ostacoli di una qualche serietà, ma solo polemichette destinate ai margini. Ma queste considerazioni guardano l'ufficialità non le urne che il 12 marzo daranno il responso definitivo. E poiché in quella solenne occasione il voto del parlamento dell'imprenditoria sarà segreto, potrebbero emergere fronde di malcontento, soprattutto da parte di quella fascia dell'imprenditoria (del nord, appunto), che vuole un uomo di polso come Romiti che tenga alta la sfida a quel potere politico dal quale si sente incompresso. Un uomo di tempra consolidata tale da pilotare l'associazione nelle sfide del Duemila. Secondo costoro, la candidatura Abete non rientra nel «modello» tanto auspicato. Ma il fronte dell'uomo forte trova un ostacolo proprio nel presidente uscente, Sergio Pininfarina, che stavolta sfodera certezze divenute inusuali in

queste ultime settimane di sciabolate. «Sono convinto che, una volta formalizzata la designazione gli industriali si compatteranno. E sempre successo, anche con me». A parte l'inevitabile strascico dei rituali «amarcord», l'ottimismo di Pininfarina stavolta sembra corroborato da forti convinzioni che il lungo dibattito nel mondo dell'imprenditoria ha finito per consolidare. Pininfarina è stato colto quasi di sorpresa a Ginevra, al salone internazionale dell'auto e, dunque ben lontano dagli influssi di via dell'Astoria che invece inducono coprire il fragore delle armi dietro una coltre di riserbo esasperato. Accanto allo stand che rilancia nel mondo l'immagine del suo marchio, Pininfarina finalmente si dichiara in modo aperto a favore della designazione di Abete. La annuncia e la difende contestando l'opinione di chi vorrebbe al vertice della Confindustria un uomo di prestigio pari a Romiti. E a questo scopo si spinge ad attribuire alla sua organizzazione il piacere di



Sergio Pininfarina



Luigi Abete

«scoprire inediti talenti». Un'associazione è fatta per creare delle persone ed è quindi un suo grande merito se si rivolge a persone meno note e le porta ad un livello tale da poter essere presidente. Se così non fosse - sostiene - saremmo sempre legati a quei quattro personaggi ed alle solite quattro famiglie. È dunque un qualcosa che va aiutato, non contrastato. Pininfarina è in grado di escludere repentini cambiamenti di indirizzo? «La consultazione dei saggi è terminata

Secondo lo statuto la designazione verrà resa nota il 12 marzo giorno in cui si riunisce la giunta. Domanda sono venute meno le perplessità rivolte alla candidatura Abete? «Da quando esiste la Confindustria prima di fare un presidente gli industriali sono sempre stati vivaci e dialettici. Questa volta non ha fatto eccezione e direi che giustamente gli imprenditori in questa occasione hanno dato molta importanza alla carica, anche perché la Confindustria ha assunto più peso ri-

spetto al passato come soggetto politico». Una risposta «diplomatica», che tende a salvare la facciata accreditandone una inesistente uniformità. In realtà le perplessità sono notevoli il mugugno di quando in quando emerge forzato. I contrari alla candidatura Abete ora sono uomini riservatissimi. Come il presidente Smi, Luigi Orlando, che dichiara «desistite di ogni fondamento le illazioni» a lui attribuite. «Quel che penso l'ho detto ai saggi».



Il presidente della Volkswagen Carl Hahn

## Volkswagen a gonfie vele Anche nel '92

DAL NOSTRO INVIATO ROSSELLA DALLÒ

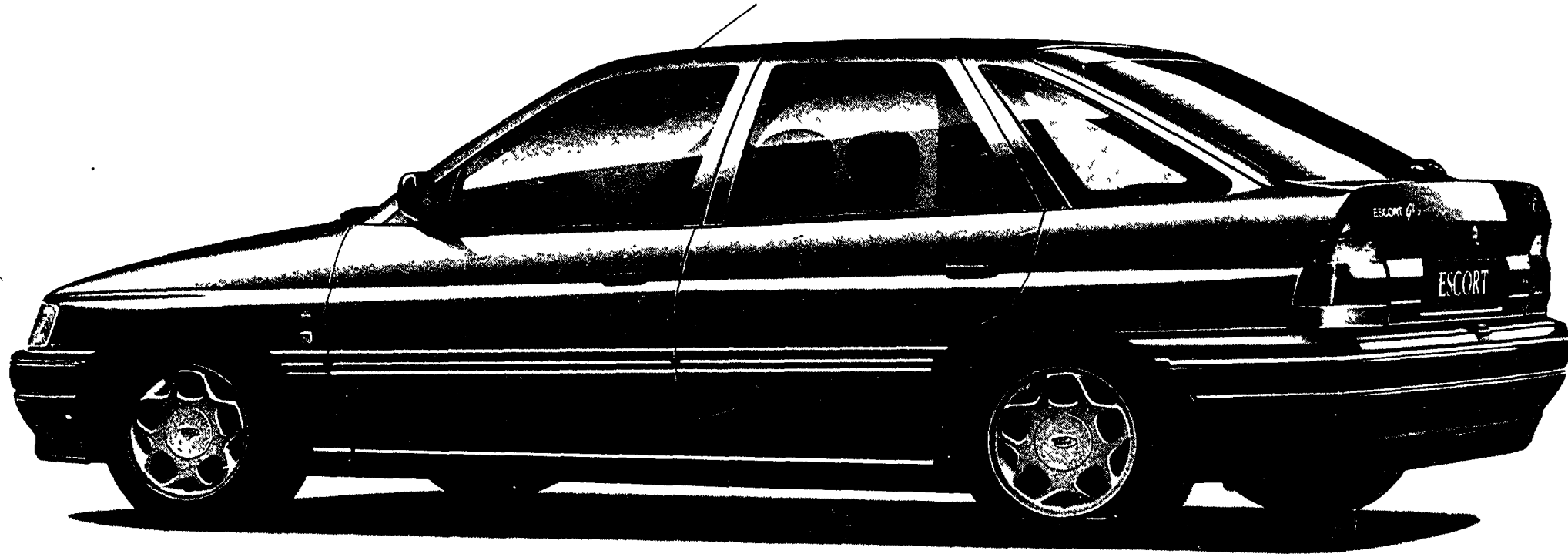
GINEVRA. «Oggi ho visto la nuova Cinquecento e devo dire che è una macchina formidabile». Con questa battuta finale che gratifica l'ultima nata di Casa Fiat forse al di là delle stesse attese di Corso Marconi (intorno alla vettura è un continuo tourbillon di giornalisti e fotografi di ogni provenienza) Carl Hahn ha voluto concludere il suo incontro con la stampa accreditata (ben 3500 da tutto il mondo) al 62° Salone internazionale dell'automobile che inaugura ufficialmente oggi a Ginevra. Straordinariamente brillante e lucido, il presidente della Vag - il più potente gruppo europeo e fra i primi a livello mondiale - non ha perso l'occasione ginevrina per tratteggiare la «mappa» mondiale dell'automobile presente e futura e fare il punto su stato e programmi dei «suoi» quattro marchi: Volkswagen, Audi, Seat e Skoda. Dopo avere ironizzato sulla sua possibile sostituzione a giugno, ai vertici del gruppo («solo se il successore sarà meglio di me» ma credo che il problema sia stato inquadrato nella maniera giusta per lo sviluppo dell'azienda»)

è riservato una battuta anche all'ipotesi di acquisizione della Porsche («sarebbe ora che una società del gruppo avesse un presidente tedesco») è passato alle grandi strategie. La soddisfacente conclusione del 1991 con un fatturato di un miliardo di marchi pari a quello del '90, e il buon andamento delle vendite nei primi due mesi di quest'anno lasciano presagire un consuntivo '92 in crescita. In gennaio e febbraio sono state consegnate ai clienti tutto il mondo 558.000 vetture con un aumento del 6% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno (ma allora c'era la crisi del Golfo in pieno atto nord). Lo stesso incremento percentuale è riscontrato in Europa dove le consegne hanno toccato le 413.000 unità e si è registrato inoltre il più cospicuo portafoglio ordini nella storia di Volkswagen e Audi. Da tutto ciò Hahn trae la convinzione che il '92 si chiuderà con 3,5 milioni di consegne contro i 3,3 milioni dello scorso anno. E in questa prospettiva l'Italia continua ad essere il

mercato «estero» più importante per il gruppo tedesco. Più cauta è invece la previsione che Hahn fa per il mercato totale europeo allineandosi con le dichiarazioni degli altri costruttori occidentali. «La normalizzazione in Germania - dopo la straordinaria congiuntura - porterà a un volume di vendite solo leggermente inferiore a quello del 1991 (13,5 milioni di vetture)». Ma se la «vivacizzazione congiunturale dell'Europa occidentale avverrà con lentezza - avverte - i nuovi Länder tedeschi non mostrano flessioni e l'Est è in sviluppo». «Dobbiamo molto alla Cecoslovacchia - cita Hahn - per la sua politica capace di sviluppare economia di mercato e portar ad esempio i progressi produttivi e qualitativi della Skoda (riscontrabili nei due modelli presentati a Ginevra: Favorit disegnato da Bertone e Foreman) che hanno contribuito al positivo bilancio della Vag nel '91. Stessi complimenti li ha riservati alla neonata Volkswagen Bratislava della quale sono uscite a Natale le prime Passat Variant». Più preciso sul ruolo dell'Est europeo è Bent-Axel Schlesinger presidente di Autogerma, distributore per l'Italia dei prodotti del gruppo tedesco. «I paesi orientali del vecchio continente non si possono ancora considerare un "mercato" a tutti gli effetti a causa dell'instabilità politico-economica tuttora persistente. Piuttosto sono un'area nella quale investire ora per il futuro. E sono anche un terreno interessante - è l'unico a dirlo così esplicitamente - per il mercato dell'usato». Una conferma, infatti viene da Bmw che nella sola Polonia ha venduto lo scorso anno circa duemila vetture. Ma ci sono anche altre prospettive sul piano mondiale per cercare di mantenere almeno stabili gli attuali livelli di produzione e vendita di auto «occidentali». Seppur difficili i paesi dell'America latina e la Cina (dove molti costruttori stanno investendo in fabbriche e joint venture) compresi Volkswagen e Audi che qui costruiscono Audi 100 Golf e Jetta per l'Oriente) sono i mercati del futuro. I giapponesi sono avvisati.



# Oggi con le nuove Escort il 16 valvole diventa per tutti.



Grazie a Ford è nato il 16 valvole da 105 CV che con l'esclusivo sistema HVT (High Velocity Tumble), aumenta la potenza ma non i consumi. Per te, un'elasticità mai provata più del 90% della coppia max disponibile già a 1800 giri, una sorprendente ripresa in quarta da 50 a 100 km/h in soli 10,5", una velocità massima di 187 km/h e un consumo di 8,2 l/100 km (ELA)

Alla tecnologia 16 valvole unisci la qualità di guida Escort telaio, tenuta di strada, linea aerodinamica, confort e l'alto livello di equipaggiamento Ford

Tutte le Escort 16v sono catalizzate.

Escort 16v 3 porte	18 363 000	Wagon 16v	19 579 000
Escort 16v 5 porte	18 853 000	Wagon 16v Ghia	20 467 000
Escort 16v Ghia 5 porte	19 740 000	Onon 16v	19 579 000
		Onon 16v Ghia	20 467 000

