Per il presidente del Cnel «la ripresa di primavera si vede». Più cauto Prodi. Toni rassicuranti della Confindustria: non servono manovre aggiuntive per risanare il buco '93

Da un mese e mezzo gli imprenditori battono su un unico tasto: la ripresa c'è. Ma l'Isco avverte: gli italiani sono pessimisti e i consumi e i risparmi sono in forte calo

Industriali ottimisti: «Niente stangate»

Ma la recessione resta e le famiglie italiane vedono nero

Gli industriali da un mese e mezzo a questa parte fanno di tutto per essere ottimisti sulle sorti della nostra economia. Ieri è la volta del presidente del Cnel, Rita: «Noi fin da settembre pronosticavamo la ripresa dopo l'inverno». Più Cauto Prodi. Gli italiani, invece, in base ad un'indagine Isco, sono pessimisti. E la Confindustria assicura: «Niente stangate per sanare il buco dei conti pubblici».

ALESSANDRO GALIANI

ROMA. Gli industriali sono ottimisti sulle condizioni economiche dell'Italia. O, almeno, così vogliono apparire. Gli italiani, invece, stando agli indicatori dell'Isco, rimangono guardinghi e pessimisti. D'altronde, da una parte c'è l'export che, grazie alla svalutazione delle lira, ha ripreso ad andare forte, e dall'altra ci sono la produzione e i consumi interni che calano a vista d'occhio. Non c'è quindi da stupirsi se industriali ed italiani non la pensino allo stesso modo.

E non è neanche un caso che, con cautela, a picoli passi, da Agnelli alla Confindustria, la parola d'ordine, dapprima sussurata poi detta con sempre più forza, sia quella di mettere al bando il pessimismo. «Non stracciamoci troppo le vesti», esordisce alla fine di febbraio l'amministratore delegato della Fiat, Cesare Romiti. E da allora, a piccole dosi, le iniezioni di fiducia si susseguono a ritmo continuo. L'ultimo segnale d'allarme lo lancia, il 2 marzo, il presidente della Confindustria, Luigi Abete, che ad Enzo Biagi confessa: «A settembre l'economia internazionale riparte. Se manchiamo quell'appuntamento andiamo a fondo». Poi Agnelli, da Francoforte, fa sapere che lui intravede dei «segnali positivi». E a metà marzo De Benedetti dice di «credere nell'Italia» e chiede al mercato 900 miliardi per la ricapitalizzazione dell'Olivetti. Anche Romiti, al megaconvegno degli industriali di Venezia, ribadisce: «C'è spazio per una ripresa». A fine merzo questa gara di ottimismo sfocia in una lite furibonda. Berlusconi rimprovera De Benedetti di averlo copiato e ricorda di essere stato il solo, in tempi non sospetti, a parlare di «Italia fuori dalla crisi». L'Ingegnere però non ci sta e replica che lui coi «Gabibbi» non ci parla. Segue una serie di contumelie a base di: «Incapace e truffatore!». E: «Zitto tu, industriale di regime!». Ai primi di aprile, nonostante il marco a quota mille, Assolombarda e Prometeia vedono «sintomi di ripresa».

E ieri è la volta del presidente del Cnel, Giuseppe De Rita ad annunciare una nuova primavera economica: «Solo qualche settimana fa nessuno voleva avallare il nostro ottimismo ma già a settembre avevamo pronosticato che dopo l'inverno ci sarebbe stata la ripresa. Adesso invece ci dà ragione anche la Confindustria e Romano Prodi». A dire il vero Prodi, in un'intervista data ieri al *Gr-2*, appare ancora piuttosto tiepido sulla ripresa e dice: «Siamo in una fase che i tedeschi chiamano di pre-primavera. Però può sempre arrivare la gelata. Adesso si tratta di darsi un progetto preciso per uscire dall'incertezza. E quindi fare i referendum e la riforma elettorale e poi stabilizzare l'orizzonte politico».

E gli italiani? L'Isco fa sapere che i suoi indicatori di fiducia, a marzo, segnalano una crescita del fronte dei pessimisti. L'87% dei cittadini intervistati è convinto che la crisi sia peggiorata e il 58% prevede un ulteriore aggravamento nei prossimi 12 mesi. Inoltre cresce l'area di coloro che si attendono un rincaro dei prezzi e si restringe la schiera di coloro che contano di poter risparmiare quest'anno. Un altro segnale negativo viene dal fronte dei consumi: cala il numero delle famiglie che intendono acquistare beni durevoli, abitazioni ed autovetture.

Sempre ieri, al Cnel, il direttore generale della Confindustria, Innocenzo Cipolletta, getta acqua sul fuoco del buco nei conti pubblici '93. «Gli scostamenti nel fabbisogno, – dice – che a fine anno saranno di 10-11mila miliardi, sono effetto della recessione e non sembrano tali da giustificare una manovra correttiva dei conti pubblici». Niente stangata, dunque, secondo la Confindustria. «Basteranno – aggiunge Cipolletta – degli interventi minuti da parte del governo». Poi, conferma che la crescita del Pil a fine d'anno sarà solo dello 0,2%. E chiede un abbassamento dei tassi e interventi pubblici a favore delle imprese e dell'occupazione.

Il presidente del Cnel Giuseppe De Rita

Vendite a rotoli: -20,8%. Arretra la Fiat, ma cresce la «Cinquecento»

Auto: a marzo peggio del previsto Il mercato si è ridotto di un quinto

Vendite crollate di oltre un quinto. È il risultato drammatico (anche per i possibili riflessi occupazionali) registrato in marzo sul mercato italiano dell'auto. Cala di nuovo la quota della Fiat e le vendite di vetture giapponesi superano quelle dell'Alfa Romeo. Va male anche nel resto d'Europa, ma con segnali di recupero che mancano nel nostro paese, mentre in Usa è già in atto un nuovo «boom».

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. Peggio del previsto. In marzo il crollo del mercato italiano delle automobili non è stato del 19 per cento, come anticipava lunedì l'Associazione europea dei costruttori, ma addirittura del 20,77%. Il dato definitivo è stato comunicato ieri dall'Anfia e dall'Unrae: il mese scorso si sono vendute nel nostro paese 189.940 autovetture, contro le 239.741 del marzo '92. Per avere un'idea di cosa significhi questo tracollo (e delle drammatiche conseguenze che potrebbe avere sui posti di lavoro) basti dire che quelle 49.800 auto vendute in meno corrispondono alla produzione mensile della più grande fabbrica italiana, la Fiat Mirafiori, quando lavora a pieno ritmo senza cassa integrazione.

Se poi si tien conto che quest'anno marzo ha avuto un giorno lavorativo in più, il calo medio giornaliero arriva al 24,2%. Una flessione superiore al 20% non si registrava da un ventennio, praticamente dalla prima crisi petrolifera provocata dalla guerra del Kippur nell'inverno '74-75. La diminuzione di vendite del 14% accusata in gennaio e febbraio faceva già temere che quest'anno non si arrivasse a 2 milioni di auto, contro le 2.350.000 consegnate l'anno scorso. Se ora si proietta il dato di marzo sull'intero 1993, non si arriva a 1.900.000 auto.

Non ci si può neppure consolare col fatto che la crisi imperversa in tutta Europa, con flessioni di vendite lo scorso mese del 15,9% in Germania, 9,2% in Francia, 27,7% in Spagna, 8,2% in Svizzera, 22,3% in Svezia, 23,6% in Danimarca, 8% in Olanda, 7% in Belgio e complessivamente dell'11,5% nell'intero continente. In molti di questi paesi infatti la crisi già rallenta rispetto a risultati ancora peggiori nei mesi scorsi. Significativo è il caso della Gran Bretagna, scesa due anni fa ai minimi storici ed ora in recupero (+12,7% in marzo). Se poi si va oltreoceano, si assiste all'inizio di un nuovo «boom» dell'automobile. Nel primo trimestre del 1993 le vendite in Usa sono cresciute del 10,2 per cento: del 3% quelle della General Motors, del 13,4% quelle della Ford, del 25,5% quelle della Chrysler e del 6,9% quella delle sette società giapponesi insediate negli States.

Siamo insomma di fronte alla conferma che il mercato italiano segue in ritardo il «trend» europeo e mondiale. Mentre altri cominciano a vedere l'uscita dal tunnel, noi piombiamo adesso nella peggiore delle recessioni: «È la conseguenza – scrive nella sua nota mensile l'Anfia, Associazione nazionale industrie automobilistiche – dei timori dei consumatori per la situazione in atto del sistema economico e politico del nostro paese, che determina, anche per i riflessi occupazionali e per i timori di un possibile ulteriore aumento della pressione fiscale, una riduzione della propensione ai consumi».

In questo panorama, vi sono ulteriori motivi di sconforto per l'industria nazionale, cioè per il gruppo Fiat. Per tre mesi, da dicembre a febbraio, era riuscito a rosicchiare qualche decimo di punto in più sul mercato italiano. In marzo la quota della Fiat è nuovamente scesa dal 44,32 al 43,4%. Ed a perdere sono soprattutto i marchi Alfa Romeo e Lancia, a conferma del fatto che la crisi colpisce maggiormente le vetture di media e grossa cilindrata. Nella classifica mensile delle dieci auto più vendute vi sono sei modelli Fiat, ma uno di questi, la nuova «Cinquecento», è costruito in Polonia. In quanto ai modelli fatti in Italia, le vendite della «Uno» sono diminuite rispetto a due anni fa da 35.800 a 23.800 unità, quelle della «Tipo» da 13.600 a 8.600, quelle della «Panda» da 16.400 a 9.800 e quelle della «Y 10» da 11.500 a 8.100.

Tra le case straniere, perdono terreno la Mercedes (la cui crisi è generale, tanto che in Germania il gruppo Daimler-Benz intenderebbe tagliare 7.000 posti di lavoro), la Ford, la Peugeot, la Renault. Guadagnano invece posizioni Volkswagen, Opel, Bmw. Ma l'exploit più impressionante è al solito quello dei giapponesi. La Nissan ha conquistato in marzo il 2,3% del nostro mercato, superando case come Mercedes, Seat, Audi, Volvo. Guadagnano terreno anche Honda, Mitsubishi e Toyota. E le nove case giapponesi complessivamente hanno raggiunto il 4,38% del mercato (erano solo al 2,68% un anno fa), sorpassando addirittura l'Alfa Romeo che è scesa al 4%.

I concessionari pessimisti «Nei prossimi mesi andrà peggio»

ROMA. Auto: il peggio deve ancora arrivare, parola di concessionari. A delineare il difficile scenario dei prossimi mesi è il Centro studi Promotor nella sua inchiesta congiunturale mensile fra i rivenditori di auto. Se per le autovetture nuove in marzo sono diminuite le consegne e gli ordini, le previsioni per i prossimi 3-4 mesi parlano di un ulteriore peggioramento rispetto a quelle formulate in febbraio. La crisi dovrebbe investire il mercato «a tutto campo», mentre si differenzierebbe rispetto alle classi di autovetture. Le piccole tengono, mentre in forte indebolimento viene valutata la domanda di auto medie e soprattutto grandi. Per l'usato si conferma un andamento non favorevole, ma comunque meno preoccupante di quello del nuovo.

In termini percentuali, il 74% dei concessionari interpellati da Promotor giudica basso il livello delle consegne di marzo, mentre le valutazioni negative sul volume degli ordini acquisiti nello stesso mese sono addirittura il 90%. Per quanto riguarda il futuro, l'evoluzione delle consegne a clienti nei prossimi 3-4 mesi viene stimata sfavorevolmente dal 62% delle aziende (il valore corrispondente in febbraio era 59% cento e 56% in gennaio). Le previsioni dei concessionari assumono tinte meno fosche se si parla delle «piccole» per le quali il 28% degli interpellati pronosticano un aumento delle consegne, il 53% una situazione di stabilità e solo il 19 una flessione.

Cinquecento

CHI PERDE DI PIÙ

RENAULT	–35,2
ALFA ROMEO	–30,04
LANCIA AUTOBIANCHI	–24,7
FORD	–24,2
FIAT	–20,7
VOLKSWAGEN	–16,5
CITROËN	–16,3

LA TOP TEN

Modello	unità
1) FIAT UNO	23.870
2) FORD FIESTA	14.244
3) FIAT PANDA	9.857
4) FIAT CINQUECENTO	9.471
5) VOLKSWAGEN GOLF	9.308
6) RENAULT CLIO	8.783
7) FIAT TIPO	8.652
8) AUTOBIANCHI Y10	8.136
9) OPEL ASTRA	7.503
10) FIAT TEMPRA	6.585

Il Pds chiede megaministero e fondo unico. Necci: allo Stato le infrastrutture a noi la gestione della rete

«Trasporti: serve un programma di governo»

Il Pds presenta il suo programma di governo dei Trasporti. Nella Conferenza iniziata ieri, «provocazione» di Necci che invita lo Stato a realizzare lui le infrastrutture, viste le difficoltà nel passare dalle parole ai fatti in tema di investimenti. Nella relazione di Mariani polemiche con l'Alitalia e per la crisi finanziaria del trasporto locale: sovratassa sulla benzina per investire su bus e metro e decongestionare le città.

RAUL WITTENBERG

ROMA. Non poteva mancare ieri un elemento di polemica nella conferenza nazionale dei Trasporti del Pds, che termina oggi con le conclusioni di Alfredo Reichlin. E lo ha offerto l'amministratore delegato della Fs-Spa Lorenzo Necci a proposito delle opere che non si riesce a condurre a termine, delle risorse che si stanziano e non si spendono. Siccome le maggiori difficoltà per lo sviluppo delle ferrovie si incontrano proprio nelle infrastrutture – dice Necci – tanto vale che lo Stato se ne faccia carico direttamente, raddoppi e quadruplichi come vuole. «Noi Fs saremo ben lieti di utilizzarle pagando il relativo canone allo Stato». In effetti per le Fs liberarsi di massicciate, binari, gallerie eccetera sarebbe finanziariamente una boccata d'ossigeno. Tuttavia l'amministratore delle Fs ha precisato che si trattava di una «provocazione intellettuale». Diretta a chi? Probabilmente la chiave di lettura sta negli intoppi che si frappongono alla realizzazone dell'Alta velocità, anche se Necci ha chiarito che l'ipotesi di una uscita delle Fs dalle infrastrutture non riguarda quelle per i supertreni, essendo queste per il 60% finanziate dai privati. Nel frattempo comunque Ercole Incalza, amministratore delegato della Tav (la società mista delle Fs per la realizzazione dell'Alta velocità) annunciava che entro il mese si darà il «via operativo» ai primi progetti perché per il 25 aprile è atteso il «parere di congruità» della Coopers and Lybrands, ed entro la fine del mese il Consiglio di Stato emanerà il suo verdetto sui contratti con i consorzi dei costruttori. E non sarà d'ostacolo l'Antitrust, in quanto la sua è «solo una indagine conoscitiva».

Ma veniamo alla conferenza che – come ha detto Gavino Angius della segreteria della Quercia nella tavola rotonda che ha seguito la relazione di Franco Mariani – ha presentato un vero e proprio programma di governo del Pds in materia di Trasporti: un settore «che il governo attuale non ritiene strategico». E invece nella relazione di Mariani di proposte ve n'erano, interessanti specialmente riguardo il reperimento delle risorse. Come pure v'erano frecciate polemiche come quella verso l'Alitalia, che all'esterno «lancia segnali tranquillizzanti» che però sono «inquietanti all'interno» ponendo problemi di «contenimento delle spese e di depotenziamento delle retribuzioni». E il pareggio di bilancio viene «conseguito con il concorso delle plusvalenze» derivanti dall'alienazione di cespiti per 101 miliardi. Sta di fatto che l'indebitamento finanziario è passato nel '92 da 1.124 a 1 600 miliardi. Mariani si è pure chiesto se impegnare 100 miliardi per acquistare il 30% della compagnia ungherese Malev darà dei risultati. Comunque l'Alitalia ha bisogno di essere ricapitalizzata dall'Iri, che fondi non ne ha. Allora la proposta del Pds è che il governo conceda all'Alitalia l'accesso al credito agevolato, e la compagnia di bandiera vi faccia fronte alienando «ad investitori istituzionali il suo pacchetto di controllo nella società Aeroporti di Roma».

Per l'Alitalia ha risposto il suo dirigente Enrico Graziani vantando l'incremento del fatturato '92 del 17%. E sulla Malev ha precisato che quei 100 miliardi servivano ad acquisire «il controllo effettivo della società», una compagnia con 20 miliardi di utile, aperta ai grandi mercati dell'Est.

Il Pds è preoccupato per le sorti delle ferrovie e del trasporto locale in aree metropolitane ormai al collasso. L'aver trasformato le Fs in Spa non risolve i probemi, tutto dipende da come si utilizza la nuova formula, cioè dall'operare con «logiche d'impresa». Ebbene, per Mariani, lo schema organizzativo adottato da Necci segna la permanenza di «vecchie logiche» spartitorie «tra gruppi di potere politico-sindacali» che appesantiscono la struttura e oscurano le varie responsabilità. Sull'Alta Velocità per il Pds occorre privilegiare le linee più congestionate e quelle che permettono il collegamento con l'Europa, permettendovi l'accesso alle merci.

Nel trasporto locale, le aziende di bus e metro sono al colasso finanziario. Ineludibile è l'intervento dello Stato per i debiti accumulati. Ma poi occorre individuare altre fonti. Ad esempio una addizionale sulla benzina – la «tassa di scopo» – da indirizzare verso gli investimenti. Altre risorse possono venire dall'uso del suolo pubblico, dalle tariffe autostradali, da «permessi a pagamento» per entrare nei centri urbani con l'auto privata. A questo proposito il ministro dei Trasporti Giancarlo Tesini, intervenuto alla tavola rotonda, ha detto che si tratta di un problema politico, sul quale occorre un largo consenso parlamentare. «Una sovratassa sul carburante potrebbe andar bene – ha detto – ma poi ci si rivoltano contro tutti gli automobilisti».

Miroglio-Gft, anche l'industria seppellisce gli anni 80

Come una grande impresa familiare sconosciuta al grande pubblico è riuscita ad annettersi il gruppo che controlla i «guru» della moda italiana. E ora compete con Benetton

DARIO VENEGONI

MILANO. Il gigante Gft, che ha legato le proprie fortune a una variegata coorte di stilisti, da Armani a Valentino, è finito nelle braccia del Gruppo tessile Miroglio (Gtm) di Alba, un nome sconosciuto ai più che di marchi altisonanti non ne ha mai usati, preferendo il proprio rassicurante «Vestebene». Anche l'industria, insomma, seppellisce definitivamente gli anni Ottanta. L'essere, alla lunga, stravince sull'apparire.

Raccontano che ad Alba la giornata sia passata senza segni di novità. I Miroglio hanno passato «il giorno dopo» in fabbrica, come sempre, come ogni giorno da una cinquantina d'anni a questa parte. Come quando il vecchio fondatore dell'impero, Giuseppe, si faceva vedere sulla porta del primo stabilimento, alla mattina, all'inizio del turno di lavoro. O come quando girava per i reparti, salutando gli operai che conosceva uno per uno.

Il percorso di Giuseppe Miroglio, del resto, fu esattamente l'opposto di quello di molti «colleghi» che dalla fabbrica si sono, col passare degli anni, spostati verso la distribuzione e il commercio. Lui veniva da una famiglia di commercianti che decisero di affrancarsi dalle scelte dei fornitori, per produrre in proprio i tessuti e i capi di cui avevano bisogno.

Il rapporto con i dipendenti è sempre stato diretto, improntato a un deciso paternalismo. La Miroglio ti segue nel lavoro, con la formazione e con l'avviamento alla produzione. E non smette di occuparsi di te quando vai in pensione, o in mille occasioni della vita di ogni giorno. Ad Alba tutti sanno delle donazioni del Miroglio per l'ospedale, per l'assistenza pubblica, per gli infermi.

Con i sindacati il rapporto è corretto, ma niente di più. Il vecchio Giuseppe considerava le organizzazioni dei lavoratori poco più che degli intrusi nella sua azienda, e i figli non vanno oltre un freddo sistema di relazioni «a norma di contratto». Allora come oggi l'azienda cerca un contatto diretto con i dipendenti, che nel frattempo sono passati da poche centinaia a oltre 6.000, in Italia e all'estero.

Quando il fondatore decise di ritirarsi, e di lasciare spazio ai figli Carlo (oggi presidente) e Franco (l'amministratore delegato), scrisse una lettera di commiato e di incitamento che fu consegnata personalmente a ciascuno dei dipendenti insieme a una medaglietta d'oro, nel corso di una commovente cerimonia ad Alba. Sulla medaglia due mani si stringevano, a simboleggiare la collaborazione e la solidarietà, due imperativi che il vecchio Giuseppe lasciava in eredità a tutto l'impero.

L'azienda era a conduzione familiare, e tale è rimasta. Nel consiglio di amministrazione (di 7 membri), 4 sono Miroglio: oltre ai figli di Giuseppe hanno già fatto l'ingresso in azienda Edoardo e Nicoletta, figli di Franco. La terza generazione si sta insomma facendo le ossa.

Non hanno creato finanziarie nei mari del Sud, non hanno comprato giornali nè assicurazioni. Gli utili del gruppo sono stati massicciamente investiti nell'azienda, rendendo possibile una campagna di acquisizioni e di decentramento che non ha conosciuto pause. Sui 78 miliardi di utile netto realizzati nel '91, per esempio, solo 2 e mezzo sono stati distribuiti come dividendi.

«La nostra forza, ci ha detto qualche tempo fa Franco Miroglio, è quella di aver sempre investito in nuove tecnologie e di aver scelto vent'anni fa la strada del decentramento. Certe produzioni non si possono realizzare in Italia. Chi non l'ha capito per tempo adesso passa dei guai». Negli ultimi quattro anni il gruppo ha investito circa 400 miliardi per il rinnovamento tecnologico dei propri impianti. Un investimento sostanzialmente pagato con gli utili operativi, che oggi dà alla società di Alba un indubbio vantaggio competitivo.

L'altra voce fondamentale della ricetta Miroglio è il decentramento. Si è cominciato prima creando unità specializzate per singole operazioni produttive alle quali venivano delegate quote di produzione, specie nell'abbigliamento (tanto che nella sola provincia di Cuneo il gruppo è arrivato a contare una trentina di stabilimenti autonomi). In un secondo tempo si è passati al decentramento di intere produzioni all'estero, dove la manodopera costa meno: si è cominciato con la Grecia, nel '72, per poi passare all'Egitto e alla Tunisia.

Il gruppo è ormai fortemente integrato: parte dalla filatura per passare alla tessitura per arrivare al prodotto finito. I suoi capi di abbigliamento (esclusivamente femminili) hanno occupato fin qui una fascia medio-bassa del mercato. Nella tessitura le sue specializzazioni spaziano dal cotone alle fibre artificiali, e specialmente al poliestere.

Da questa sponda da «parente povero» i Miroglio hanno raccolto le munizioni per il grande colpo, e oggi mettono le mani sul Gft, il gruppo delle «griffes» degli stilisti. L'integrazione tra le due realtà non potrebbe essere più promettente: il gruppo dei Rivetti porta in dote il suo patrimonio di grandi firme e di confezioni di alta qualità che ad Alba mancavano. Inoltre, schiude ai Miroglio il mercato dell'abbigliamento maschile. E apre, infine, una finestra sul mercato americano.

I due gruppi, si assicura, rimarranno autonomi e distinti. Il che non toglie che insieme costituiscano un gigante che lotta per il primo posto in Italia. Spalla a spalla con i Benetton, molte miglia avanti ai Marzotto e a tutti gli altri.

Franco Miroglio, amministratore delegato dell'omonimo gruppo