

# Economia lavoro

## Male auto e veicoli industriali, bene aviazione, chimica e macchine agricole

Ecco, in sintesi, l'andamento del gruppo Fiat. Auto: ricavi, 24.350 miliardi, poco meno del fatturato globale del gruppo. Rispetto al '92 la perdita è stata dell'11,3%. Fiat auto con i tre marchi, Alfa Romeo, Lancia e Fiat, ha venduto 1.675.000 vetture e veicoli commerciali (11,2% mercato europeo). Veicoli industriali (Iveco): ricavi per 7.120 miliardi (-11,5%). Macchine per agricoltura e costruzioni (New Holland): ricavi per 5.677 miliardi (4,585 nel '92). Prodotti metallurgici (Teksid): 1.233 miliardi (+ 6,1%). Componenti veicolistici (Magneti Marelli): 2.922 miliardi (2.881 nel '92). Accumulatori (Ceac): 1.180 miliardi (+ 9,4%). Aviazione (Fiat Avio): 1.650 miliardi (+ 34%). Prodotti e sistemi ferroviari (Fiat Ferroviaria): 310 miliardi (282 nel '92). Chimica-fibre-biologgeria (Snia Bpd): 2.235 miliardi (+ 9,7%).



Gianni Agnelli e Cesare Romiti

Veio Sabatini

# L'anno più nero della Fiat

## 1.800 miliardi di perdite e debiti in crescita

La Fiat archivia il peggiore anno della sua storia centenaria: nel 1993 il gruppo torinese ha chiuso i bilanci con una perdita consolidata di circa 1.800 miliardi; sono diminuite le quote di mercato in Europa nel settore dell'auto; è aumentato l'indebitamento nonostante la vendita della Rinascente e l'aumento di capitale. Lanciato un prestito obbligazionario a premi: in palio tra i sottoscrittori 200 auto. Preoccupata «lettera agli azionisti» di Gianni Agnelli.

DARIO VENEGONI

TORINO. «Annus horribilis» il '93 per la Fiat, che chiuderà i conti con una perdita consolidata prossima ai 1.800 miliardi. Lo ammette il presidente del gruppo Gianni Agnelli nella tradizionale «Lettera agli azionisti» di inizio anno: il fatturato ha conosciuto una contrazione del 2%; l'indebitamento del gruppo è aumentato di quasi 1.000 miliardi, pur contando il colossale aumento di capitale avviato a fine anno, i ricavi della vendita della Rinascente e dell'alleanza dell'intero pacchetto di azioni acquistate negli ultimi anni; le quote di mercato europeo nell'auto sono diminuite dall'11,9 all'11,2% nonostante la spinta alle esportazioni impressa dalla svalutazione della lira.

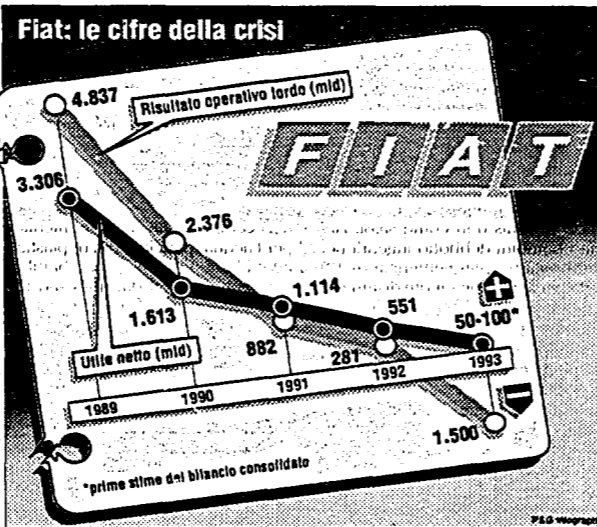
Per far fronte alle necessità di finanziamento il consiglio di amministrazione della Casa torinese ha escogitato una formula inedita, che bene si attaglia a questi tempi di lotterie e di «ruote della fortuna»: un prestito obbligazionario decennale a tasso fisso da 1.000 miliardi, abbinato all'estrazione di 100 «Coupé» e di

### Aspettando il '96

La Fiat conferma il programma di aggiornamento della gamma dei suoi prodotti e punta a tornare in paraggio alla fine di quest'anno (ma la «lettera agli azionisti» non se la sente di assumere esplicitamente questo impegno). Per vedere davvero dei segni di ripresa, avverte il presidente della società, bisognerà ancora attendere a lungo: «Le prospettive per il '94 restano ancora fortemente criti-

che. I tempi della ripresa economica in Europa sono tuttora incerti. In ogni caso, quando si presenterà, il miglioramento congiunturale sarà molto graduale e sempre soggetto a pause anche di lunga durata». In sostanza, bisogna stringere la cinghia e prepararsi a resistere fino al '96, quando torneranno tempi migliori.

In questo contesto Gianni Agnelli conferma agli azionisti (perché governo e sindacato intendano) che «la grave caduta della domanda del mercato impone l'adozione di misure dolorose di adeguamento del numero degli addetti ai nuovi livelli di produzione». Lo stesso Gianni Agnelli mostra preoccupazione per il forte



governo Ciampi (pur senza citarlo esplicitamente): «Per l'Italia, scrive, sembra ormai iniziata una fase di recupero, certamente non breve e non facile. I risultati fin qui ottenuti dovranno essere consolidati». Neppure una parola, invece, è dedicata al terremoto di Mani Pulite, che pure ha sfiorato tanto da vicino anche il vertice torinese. L'argomento è evidentemente tabù: il gruppo dirigente «si limita a rievocare le «dita» e a sperare che non emergano nuove grane».

Il testo esamina al contrario sulle prospettive delle attività industriali, ribadendo la necessità di drastici interventi per riportarle in attivo. Le difficoltà investono tutti i comparti, a cominciare da quello automobilistico che resta il centro degli interessi del gruppo. La Casa torinese ha perso quote di mercato in Europa e diminuito di oltre l'11% i ricavi.

Ma anche il comparto dei veicoli industriali, «giunto al quarto anno consecutivo di caduta»: il fatturato è sceso dell'11,5%, con il taglio di 3.500 posti di lavoro. Tengono invece l'aviazione (+ 34% il fatturato), il ferrovio (+ 9,9) e le macchine agricole (- 23,8). Qualche dispiacere arriva persino dall'editoria, con una contrazione dell'8,8% nel fatturato.

In attesa di tempi migliori il gruppo continua a «fare cassa» cedendo partecipazioni non strategiche. Altri 430 miliardi affluiranno nelle casse dell'Ill da una cessione di un ulteriore 10% della Gaibani alla Bsn. Al gruppo Agnelli rimane solo un 20% della società alimentare milanese, che potrebbe anche essere ceduto in un secondo tempo.

### Elogi a Ciampi

Prima di illustrare i conti delle società, Gianni Agnelli spende qualche parola di elogio per l'operato del

governo Ciampi (pur senza citarlo esplicitamente): «Per l'Italia, scrive, sembra ormai iniziata una fase di recupero, certamente non breve e non facile. I risultati fin qui ottenuti dovranno essere consolidati». Neppure una parola, invece, è dedicata al terremoto di Mani Pulite, che pure ha sfiorato tanto da vicino anche il vertice torinese. L'argomento è evidentemente tabù: il gruppo dirigente «si limita a rievocare le «dita» e a sperare che non emergano nuove grane».

Il testo esamina al contrario sulle prospettive delle attività industriali, ribadendo la necessità di drastici interventi per riportarle in attivo. Le difficoltà investono tutti i comparti, a cominciare da quello automobilistico che resta il centro degli interessi del gruppo. La Casa torinese ha perso quote di mercato in Europa e diminuito di oltre l'11% i ricavi.

Ma anche il comparto dei veicoli industriali, «giunto al quarto anno consecutivo di caduta»: il fatturato è sceso dell'11,5%, con il taglio di 3.500 posti di lavoro. Tengono invece l'aviazione (+ 34% il fatturato), il ferrovio (+ 9,9) e le macchine agricole (- 23,8). Qualche dispiacere arriva persino dall'editoria, con una contrazione dell'8,8% nel fatturato.

In attesa di tempi migliori il gruppo continua a «fare cassa» cedendo partecipazioni non strategiche. Altri 430 miliardi affluiranno nelle casse dell'Ill da una cessione di un ulteriore 10% della Gaibani alla Bsn. Al gruppo Agnelli rimane solo un 20% della società alimentare milanese, che potrebbe anche essere ceduto in un secondo tempo.

# Agnelli: così usciremo dalla crisi

NOSTRO SERVIZIO

TORINO. Efficienze, ristrutturazioni e nuovi modelli dovrebbero consentire alla Fiat di ripresentare i conti in sostanziale pareggio già alla fine di quest'anno, anche se per il '94 le prospettive restano ancora «fortemente critiche» sotto il profilo della congiuntura internazionale. Ecco in sintesi i passi salienti della lettera agli azionisti presentata ieri dall'avvocato Agnelli al consiglio di amministrazione della Fiat.

**La politica.** «Ci auguriamo che le prossime elezioni possano costituire un momento importante del rinnovamento del sistema politico ed istituzionale italiano. Tuttavia, è realistico attendersi tempi non brevi per l'avvio di tutte le riforme con le quali si darà piena attuazione alla seconda repubblica». «Al punto in cui siamo, la variabile «tempo» nelle decisioni politiche sarà un elemento di estrema importanza nel determinare la velocità e l'intensità dell'uscita del paese dall'attuale fase di crisi».

**L'94 anno ancora difficile.** «I miglioramenti che pure si avvertiranno in alcune aree, avranno in Europa un'influenza graduale e complessivamente modesta. L'economia italiana potrà certamente beneficiarne, ma dipenderà da noi, dalla nostra capacità di continuare il risanamento sia nel settore pubblico, sia nelle singole aziende, la possibilità di valorizzare appieno tutte le occasioni che ci si offriranno per spingere sull'acceleratore della cre-

scita».

**L'Europa.** «La crisi è gravissima», e si è espressa «per la prima volta in questo dopoguerra con la contemporanea diminuzione del prodotto lordo, dei consumi privati, degli investimenti», mentre a livello di consumi delle famiglie, «particolarmente forte e generalizzata in tutti i paesi, con l'eccezione della Gran Bretagna, è stata la flessione della spesa per i beni durevoli». Di questa situazione «è drammatica conseguenza» per il presidente della Fiat il forte aumento della disoccupazione che è cresciuta di quasi 5 milioni di unità in dodici mesi, raggiungendo un livello medio di circa il 10,5 per cento, «un dato - ha osservato - che forse più di altri esprime il processo di impoverimento della società europea».

**L'Italia.** «Per l'Italia sembra essere ormai iniziata una fase di recupero, certamente non breve e non facile, perché i risultati fin qui ottenuti, dovranno essere consolidati». «Sarebbe un errore grave pensare che la soluzione dei nostri problemi sia già in fase avanzata. Per proseguire sulla via del risanamento appare quanto mai necessaria una forte iniziativa politica che sappia coniugare precise misure di rigore con grandi e credibili programmi di rilancio sostenuti non da un ritorno alle vecchie

prassi di finanza facile, ma dalla costruzione delle condizioni strutturali per la crescita di competitività dell'intero sistema economico». Agnelli è convinto, del resto, che «solo in questo modo sarà possibile avviare il superamento di quelle aspettative negative di consumatori ed imprenditori che sono alimentate dall'incertezza collegata all'instabilità del quadro politico».

**La vertenza sindacale.** Agnelli ricorda che era indispensabile «l'adozione di misure dolorose di adeguamento del numero degli addetti ai nuovi livelli di produzione». Interventi destinati a «ridurre in via permanente costi di struttura non più sostenibili e a ottenere un assetto produttivo degli stabilimenti più efficace».

**La Fiat.** «Tutto lascia pensare che stiamo superando il punto più basso della crisi». «Per uscire bene, è necessario non allentare la tensione verso il conseguimento dei nostri obiettivi di contenimento dei costi e di profondo rinnovamento organizzativo. Il pronto riequilibrio del conto economico del gruppo è condizione indispensabile per poter finanziare in modo ottimale l'impegnativo piano di investimenti avviato: un piano la cui piena realizzazione, ne siamo certi, non solo avrà importanti ritorni in termini economici, ma conquisterà con i fatti e le realizzazioni, la fiducia nei mercati della Fiat».

La casa tedesca raddoppia le sue dimensioni

# Rover alla Bmw per 2mila miliardi

ALESSANDRO GALIANI

ROMA. I tedeschi della Bmw si mangiano un bel pezzo di auto inglese. A suon di marchi si sono presi l'80% della Rover, pagandola 800 milioni di sterline in contanti, cioè 2.030 miliardi. Un colpo a sorpresa, che ha lasciato con un palmo di naso i giapponesi della Honda. La casa nipponica detiene il 20% della Rover, per la quale produce motori (70mila l'anno) e sospensioni ed era pronta ad alzare la sua quota al 47%. Ma è stata bruciata sul tempo dalla Bmw, l'unica casa tedesca a conduzione familiare, che ha rilevato il prestigioso marchio inglese dalla British Aerospace, la cui intenzione è quella di concentrare le sue attività nella difesa e nell'aeronautica e che nel 1988 aveva acquistato la Rover dallo Stato, impegnandosi a non cederla per cinque anni.

Ora il duo Bmw-Rover vale circa un milione di vetture l'anno (la Fiat nel '93 ne ha sfornate un milione 170mila). La Rover ha prodotto l'anno scorso 442mila auto (il 3,1% del mercato europeo) e la Bmw 533mila. L'accordo ha preso in contropiede la Honda, che si è detta dispiaciuta ma ha anche fatto sapere che per ora non intende cedere la sua quota. In ogni caso, qualora cambiasse idea, la Bmw ha già detto di essere pronta a rilevarla.

La casa tedesca, fino a qualche tempo fa, se la passava piuttosto male, al punto che la Fiat si era offerta di acquistarela. Poi la Bmw si è rimessa in sesto, occupando una nicchia di mercato, quella delle auto di lusso, che consente ampi margini di utile. Nel '93 il suo fatturato è calato del 7,5% ma l'azienda ha preannunciato ugualmente «un risultato molto positivo». Dunque, vende meno, come tutti in questi anni di crisi dell'auto, ma continua a fare utili e può permettersi di acquistare in contanti, attingendo dal cash flow, una casa come la Rover, che controlla i marchi Rover, Land Rover, Mg, Triumph e Austin e ha 33mila dipendenti.

Le due case continueranno a mantenere separati i marchi e gestioni. E non si pesteranno i piedi a vi-

ceda. La Rover copre un ampissimo raggio di modelli, dai piccoli (Mini, 114, 214), ai cabriolet, ai coupé, alle grandi ammiraglie (serie 800). Inoltre è leader europeo nel settore dei fuoristrada, coi famosi Land Rover. Insomma, è una casa che tira. Vende bene in Inghilterra, dove il mercato, caso unico in Europa, è in ripresa. E in Italia è ben piazzata, copre l'1,42% del mercato e nel '93 rispetto a un tracollo del 20% delle vendite ha perso solo l'8,5%.

E la Bmw? Diciamo che è una casa «specialista», che occupa un segmento di mercato diverso da quello della Rover, un segmento che va dalle auto tipo D (corrispondente alla nostra Dedra) fino a quelle tipo H, le grandi ammiraglie da 3mila di cilindrata e con allestimenti di gran classe. Insomma, la Bmw è una tipica auto di lusso sportiva e la Rover, invece, è un'auto confortevole, con buoni spunti di motore. Ma quello che più attrae della casa inglese è la sua estesa rete di vendita e il fatto che è un gruppo in crescita e con buoni bilanci. Per la Bmw è anche importante aver messo le mani su una casa che produce da tempo auto di piccola cilindrata e che ha una gamma molto vasta di modelli.

In Italia la Bmw può contare sull'1,80% del mercato e insieme alla Rover arriva adesso ad oltre il 3%, poco meno dell'Alfa (4,1%). In Inghilterra invece, con quest'ultima partenza,

l'unica casa a rimanere sotto il controllo di un gruppo britannico (Vickers) è la vecchia Rolls Royce. Le altre hanno tutte cambiato bandiera. La Jaguar è stata presa dalla Ford, la Lotus dalla Bugatti e Nissan, Honda e Toyota da tempo ormai, coi loro stabilimenti, producono auto gialle in terra inglese. In Italia i sindacati non manifestano timori e fonti automobilistiche fanno intendere che con questa mossa la Bmw va a far concorrenza a Goli, Escort e Titta, mentre in Germania entra in rotta di collisione con la Mercedes. Il titolo Bmw alla Borsa di Francoforte è salito del 7,6%. Intanto la Peugeot prevede un aumento del 7% delle vendite nel '94.

## MERCATI

BORSA	
MIB	1.059 + 3,22
MIBTEL	10.726 + 3,81
COMIT 30	155,8 + 3,40
IL SETTORE CHE SALE DI PIÙ	
COMUNICAZIONI	+ 7,22
IL SETTORE CHE SCENDE DI PIÙ	
ALIMENTARI-AGR.	- 0,09
TITOLO MIGLIORE	
MAGNETI W	+ 13,25
TITOLO PEGGIORE	
BROGGIAR W	- 8,04
LIRA	
DOLLARO	1.697,52 + 1,04
MARCO	974,19 - 2,60
YEN	15,57 + 0,09
STERLINA	2545,43 + 6,12
FRANCO FR.	286,89 - 0,43
FRANCO SV.	1.159,90 + 3,08
FONDI INDICI VARIAZIONI %	
MONETARI	- 0,01
OBBL. ITALIANI	- 0,03
OBBL. ESTERI	- 0,04
BILANCIATI ITALIANI	+ 0,42
BILANCIATI ESTERI	+ 0,08
AZIONARI ITALIANI	+ 0,33
AZIONARI ESTERI	+ 0,05
BOT RENDIMENTI NETTI %	
3 MESI	7,10
6 MESI	7,45
1 ANNO	7,05

**COMPAGNIA ASSICURATRICE LAVORO E PREVIDENZA**

**LAVORO** Gestione speciale Lavoro

**Composizione degli investimenti:**

Categorie di attività	al 30/09/93	%	al 31/12/93	%
Titoli emessi dallo Stato	L. 26.390.027.500	71,25	L. 33.245.777.500	73,09
Obbligazioni ordinarie italiane	L. 10.046.412.500	28,75	L. 10.576.712.500	24,14
Totale	L. 37.037.240.000	100,00	L. 43.822.490.000	100,00

Pubblicazione al sensi della circolare ISVAP n. 71 del 26.3.1987

**PREVIDENZA** Gestione Speciale Previdenza

**Composizione degli investimenti:**

Categorie di attività	al 30/09/93	%	al 31/12/93	%
Titoli emessi dallo Stato	L. 5.033.910.000	75,12	L. 6.342.926.100	63,71
Obbligazioni ordinarie italiane	L. 1.667.400.000	24,88	L. 3.612.697.000	36,29
Totale	L. 6.701.310.000	100,00	L. 9.955.623.100	100,00

**PREVIDENZA 20** Gestione Speciale Previdenza Polizze Collettive

**Composizione degli investimenti:**

Categorie di attività	al 30/09/93	%	al 31/12/93	%
Titoli emessi dallo Stato	L. 4.112.930.000	73,21	L. 5.256.060.000	78,12
Obbligazioni ordinarie italiane	L. 1.505.437.500	26,79	L. 1.471.998.500	21,88
Totale	L. 5.618.367.500	100,00	L. 6.728.058.500	100,00

Pubblicazione al sensi della circolare ISVAP n. 71 del 26.3.1987