

CONGIUNTURA

Inflazione «europea», +1,7%

MARCO TEDESCHI

A dicembre i prezzi al consumo armonizzati per i paesi dell'Unione Europea hanno registrato, per l'Italia, una variazione dello 0,1% rispetto al mese precedente e del +1,7% rispetto allo stesso periodo 1997 (+1,7% anche a novembre). La variazione media degli indici dei prezzi degli ultimi 12 mesi è stata così del 2%. Gli incrementi maggiori rispetto a novembre '98 hanno riguardato l'alimentazione e bevande analcoliche (+0,2%) mentre si è avuto un calo nei trasporti (-0,2%). Su base annua, invece, registrati incrementi superiori alla media per i servizi sanitari e le spese per la salute (+5%) e per le bevande alcoliche e tabacco (+4,5%).

LAVORO

€conomia

RISPARMIO

LA BORSA

MIB	1001+1,727
MIBTEL	23711+0,547
MIB30	34672+0,656

LE VALUTE

DOLLARO USA	1,138
LIRA STERLINA	0,691
FRANCO SVIZZERO	1,612
YEN GIAPPONESE	132,100
CORONA DANESE	7,435
CORONA SVEDESE	8,880
DRACMA GRECA	320,980
CORONA NORVEGESE	8,578
CORONA CECA	36,827
TALLERO SLOVENO	188,500
FIORINO UNGHERESE	249,240
SZLOTY POLACCO	4,161
CORONA ESTONE	15,646
LIRA CIPRIOTA	0,581
DOLLARO CANADESE	1,726
DOLL. NEOZELANDESE	2,110
DOLLARO AUSTRALIANO	1,808
RAND SUDAFRICANO	6,881

I cambi sono espressi in euro. 1 euro = Lire 1.936,27



Fiat '98, l'anno della grande frenata
Quasi dimezzati gli utili. Fresco: «Lavoriamo per il rilancio»

MILANO Una seconda parte dell'anno negativa soprattutto per il mercato dell'auto causa la fine degli incentivi ha condizionato, come previsto, i conti del gruppo Fiat nel '98 fino a quasi dimezzare i profitti. Vediamo. I ricavi sono ancora lievemente cresciuti e si sono attestati a 88.000 miliardi (+1,5% rispetto al '97, tenendo conto che non vi è più la Snia Bpd), ma l'utile ante imposte è sceso da 4.036 miliardi a 2.500 e l'utile operativo è stato di 1.600 miliardi contro i 3.299 dell'anno precedente. I dati sono contenuti nella sua prima lettera agli azionisti firmata dal presidente Paolo Fresco. Che ammette: «I risultati non soddisfano le nostre aspettative e i nostri obiettivi». Poi parla di una «seconda parte dell'anno assai difficile», aggiungendo che per il '99 non ci si attende una congiuntura più favorevole. Ma assicura che le iniziative già avviate per far fronte alle difficoltà dovrebbero permettere di ottenere, già quest'anno, «risultati operativi in miglioramento».

«Il '98», spiega Fresco in una breve «premessa» alla lettera - ha co-

munque dimostrato la forza complessiva del Gruppo, una forza che ci permette di generare utili anche in un momento sfavorevole per un settore di business fondamentale come l'auto». Fresco sottolinea la «struttura patrimoniale solida», ma, spiega, l'andamento complessivo del Gruppo non ha permesso di centrare l'obiettivo della «creazione di valore», come invece era avvenuto l'anno precedente. Ad incidere sfavorevolmente sui conti sono stati tre fattori: la crisi dei mercati in via di sviluppo (in particolare del Brasile); la fine degli incentivi fiscali in Italia, che ha avuto ripercussioni oltre che sulle vendite anche sui prezzi; il notevole rallentamento del mercato dei trattori agricoli in Gran Bretagna e, negli ultimi mesi dell'anno, in Usa. Le difficoltà hanno portato a un taglio di 12.500 persone, pari

al 50% dell'intera forza lavoro, nel settore auto in Brasile; 5 mila persone sono però state trasferite in altre aziende del gruppo e in aziende esterne.

In Brasile la Fiat ha venduto 145 mila vetture in meno rispetto al '97 (quando erano state 508 mila). In calo anche le vendite in Polonia (160.000 auto contro 178.000), mentre in Italia è scesa la quota di mercato, passata dal 42,6% al 39,3%. In questi ultimi due casi la causa principale è stata l'aggressiva concorrenza dei coreani che hanno sfruttato la svalutazione della moneta. Il settore auto, che da solo vale 48 mila miliardi di lire di ricavi (50.700 nel '97), è così andato «in rosso» nonostante i buoni risultati ottenuti sui principali mercati europei. Ciò non indurrà la Fiat a rallentare i propri investimenti e il lancio di nuovi mo-

delli (nel '99 le nuove Dedra e Punto). Una politica di rinnovamento che per l'Alfa ha già significato il 40% in più di vendite. La strategia Fiat, che nel '99 celebra i suoi cento anni di vita, dunque non cambia: concentrazione sul «core business», attenzione alla creazione di valore e all'eccellenza competitiva, globalizzazione. «Abbiamo le risorse, le strategie e le persone per farlo con i nostri mezzi», sostiene Fresco rilevando i buoni risultati di Iveco, Fiat Avio e Toro Assicurazioni. E ribadisce l'attenzione per «acquisizioni e alleanze», a patto che siano «economicamente e strategicamente attraenti». Nessuna indicazione concreta sulle prospettive. Solo una precisazione sulla Volvo (acquistata dalla Ford per 11 mila miliardi). La Fiat ha fatto alla Volvo un'offerta «amichevole» e «rilevante» (assai superiore ai 7 miliardi di dollari indicati da alcune fonti giornalistiche internazionali). «La trattativa», aggiunge il presidente della Fiat - si è poi fermata nel momento in cui la Volvo ha preso la decisione di vendere solo la divisione automobilistica».

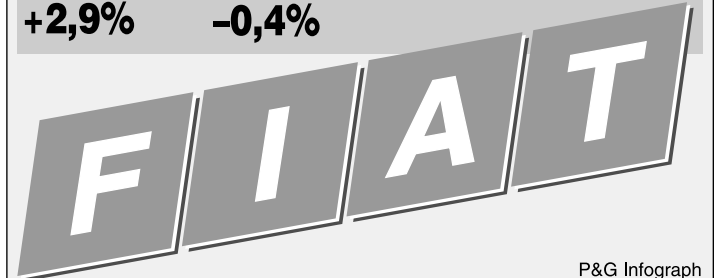
PAOLO FRESCO «I risultati non soddisfano le nostre aspettative e gli obiettivi»



I CONTI DELLA FIAT

Valori espressi in miliardi di lire

UTILE ANTE IMPOSTE	UTILE OPERATIVO
1997 4.036	1997 3.299
1998 2.500	1998 1.600
FATTURATO	CASH-FLOW OPERATIVO
1998 88.000	1997 8.957
+1,5%	1998 6.800
La causa della "frenata"	
Ricavi settore auto	
1997	50.734
1998	48.000
REDDITIVITÀ OPERATIVA SUL FATTURATO	
1997	1998
+2,9%	-0,4%



P&G Infograph

L'ANALISI

La «splendida solitudine» comincia a far paura

MICHELE URBANO

MILANO La prima lettera agli azionisti di Paolo Fresco salito quest'estate al trono di presidente Fiat dopo il lungo regno di Cesare Romiti ha il taglio esplicito della rassicurazione. Della serie: è vero che gli utili si sono dimezzati, ma comunque la Fiat guadagna. Affermazione senz'altro vera ma rovesciabile. Nel senso che una dieta dimagrante di profitti così rapida crea più allarme che tranquillità. Tanto più se il soggetto è la principale industria privata italiana.

Certo, le cause che hanno drasticamente alleggerito i margini di profitto sono note e non addebitabili al management Fiat. La fine degli incentivi alla rottamazione

spiega la caduta del mercato italiano dove la Fiat controllandolo per il 40% ha inevitabilmente pagato in termini assoluti - il prezzo più alto rispetto ai concorrenti. C'è poi la crisi economica di quel Brasile dove la Fiat è pure leader di vendite. Ma c'è anche una politica delle alleanze di cui si fa fatica a scorgere l'orizzonte.

È significativo che nella sua lettera agli azionisti il presidente Paolo Fresco senta la necessità di precisare che l'offerta per la Volvo, intesa come auto-camion, era molto di più di quei dodicimila miliardi (mille in più di quanto pagato dalla Ford per la sola divisione auto) di cui la stampa ha parlato. Fresco in questo modo lancia ai mercati finanziari non una ma due messaggi. Il primo è - a dispetto

di chi sostiene il contrario che non sono pochi - che la Fiat i soldi per inserirsi da protagonista nel gioco delle mega-fusioni è in grado di tirarli fuori. Il secondo è che la trattativa con Volvo è stata vista seriamente dagli uomini Fiat e che l'operazione è saltata solo perché la Volvo non ha voluto rifiutandosi di cedere l'intero gruppo, ossia auto e camion. Spiegazioni che tecnicamente hanno una validità oggettiva.

Rimane il fatto che la Fiat rischia di rimanere in splendida solitudine in un mercato come quello automobilistico che impone le concentrazioni - e quindi economie di scala sempre più grandi - sia per assorbire meglio la crisi dei mercati sia, soprattutto, per poter disporre di quelle enormi risorse finanzia-

rie necessarie per gli investimenti a lungo termine sui nuovi mercati emergenti. Né le orgogliose affermazioni della famiglia Agnelli tipo «le alleanze non sono indispensabili per la Fiat» modificano di un millimetro una situazione che mese dopo mese rischia di diventare più difficile. L'analisi è presto fatta. Possibilità di alleanze in Usa non ne esistono. Meno che mai in Asia almeno fino a quando il quadro generale della crisi che coinvolge le sue principali economie non si sarà chiarito. E quindi rimane l'Europa. Dove però, a questo punto - escludendo la disinteressata Volkswagen - rimangono solo la Bmw e le francesi Renault e Peugeot. Non ci sono alternative. O meglio, l'alternativa è continuare nella tradizionale po-

litica Fiat di alleanze sul prodotto. Così come ha fatto con Teksid per le fonderie o per Renault per i bus. O così come farà con la Mitsubishi per un nuovo modello fuoristrada. Non solo. La stessa politica l'ha sviluppata in India con una joint-venture con la famiglia Doct per la produzione di auto su modello Fiat, in Russia con un accordo - slittato di sei mesi - con la Gaz e, nel futuro prossimo venturo, in Cina.

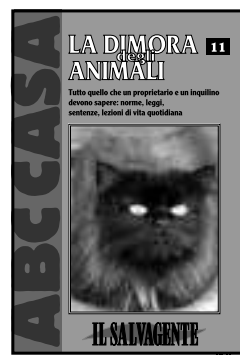
Autostrade Si complica la cessione?

ROMA Il testo dell'atto aggiuntivo della convenzione con autostrade, varato ieri dal cda Anas e inviato ai lavori pubblici, modifica in maniera significativa la bozza del ministero. Secondo «Milano Finanza», è di fatto abolita la commissione esterna sugli appalti della società, soluzione scelta per evitare contrasti con l'Unione europea. L'iter della cessione sembrerebbe, dunque, complicarsi.

IL PICCOLO HA DEI DISTURBI?
"IL SALVAGENTE" VI DICE COME FARE



MALESSERI
Un milione di bambini è a letto con la febbre. Un manuale suggerisce come devono comportarsi i genitori in questo caso (e negli altri)



QUESTA SETTIMANA
in omaggio con il giornale l'undicesimo volumetto di "ABC casa"
• Cani e gatti in condominio
• Perché dire no ai pesci
• E a proposito di criceti...

OMEOPATIA
Scompiglio per una sentenza della Corte costituzionale. Dopo il chiarimento restano tanti problemi aperti.

