
flusso dei capitali necessari agli investimenti; lo abbiamo dimostrato alle rappresentanze sindacali ai vari livelli; lo accetta l'accordo 17.2.1978 con la formulazione citata in apertura. La strada al risanamento è stata dunque anche **contrattualmente** aperta; ne registreremo obiettivamente le tappe, positive e negative.

Vediamo ora i punti salienti del passato esercizio, che svilupperemo più oltre con le consuete analisi.

La produzione è stata al livello del 1976, molto inferiore ai programmi. La conflittualità della «piattaforma» aperta il 21.2.1977 e conclusa con l'accordo del 17.2.1978 l'ha frenata in molti modi: con le fermate per scioperi, 150 per un totale di 15 giorni di mancata produzione; con i concomitanti aumenti di assenteismo e col blocco degli straordinari; con ulteriore deterioramento della produttività e della mobilità. In particolare sono state colpite le produzioni dei nuovi modelli, al Nord l'Alfetta 2000 e la Giulietta, al Sud la Sprint, aggravando l'onere del «defasamento» dai modelli cessati ai nuovi. In taluni mercati, tra l'altro, i nuovi modelli si sono dovuti introdurre in ritardo. Le vendite ne hanno quindi risentito e sono risultate lievemente al di sotto del 1976, ma con una diminuzione all'interno ed un ulteriore aumento all'estero.

Tutti codesti fattori — produzione e vendite stazionarie, mancato apporto dei modelli nuovi, produttività in regresso, effetti indotti di un anno di vertenza sindacale (periodo senza precedenti nella nostra azienda), ricavi esteri non allineati all'inflazione dei costi interni, spostamento delle vendite dal mercato interno all'esportazione — hanno interrotto l'attenuazione delle perdite verificatesi nel 1976 e le hanno riportate al livello 1975, sia pure, ma ciò non conforta, in lire rimpicciolite.

La perdita «operativa», cioè sulla produzione Alfa Romeo, è stata, con immutati cautelativi criteri di valutazione, di L.mildi 33 circa (contro un pareggio nel 1976) su un fatturato di L.mildi 630; essa comprende L.mildi 48 circa di ammortamenti e L.mildi 41 circa di oneri finanziari pertinenti la gestione operativa.

A questa perdita operativa vanno aggiunti

- gli oneri finanziari (L.mildi 8) per il finanziamento delle perdite in attesa dell'aumento di capitale, che è stato versato il 23 dicembre 1977 e quelli sul pacchetto Alfasud (L.mildi 8), per un totale di L.mildi 16 circa;
- il 51% della svalutazione del capitale Alfasud, per un importo di L.mildi 50 circa.

La perdita di bilancio, somma di queste tre ben differenziate poste, che singolarmente dimensionano e mettono a fuoco la portata dei nostri tre problemi — e cioè, gestione industriale Alfa Nord, gestione Alfasud, costo della temporanea sottocapitalizzazione per perdite pregresse in attesa di ripianamento — sale così a L.mildi 100 circa.

Il consueto allegato quadro dell'industria e del mercato mondiale dell'automobile mostra che nel 1977 si è nell'insieme ritornati, in anticipo rispetto alle passate previsioni, ai livelli del 1973. Il Kippur appare alle spalle, ma sono mancati gli sviluppi prima di allora attesi. Non tutti i paesi hanno recuperato in eguale misura: a fianco della ripresa in Francia, Germania R.F., USA e Giappone, l'Italia e il Regno Unito, le cui economie sono più disestate da crisi sociali, sono rimaste indietro. Sembra comunque prospettarsi una contenuta espansione della domanda automobilistica mondiale per effetto più del rimpiazzo e dell'aumento della popolazione, che non di una maggiore densità di macchine in rapporto alla popolazione come avvenuto fino al 1973.

Con questo sfondo, il 1978, iniziatosi con la fase conflittualmente più dura che ha portato all'accordo del 17.2.1978, ha purtroppo visto ancora produzione e vendite inaridirsi. E' stata anche impedita l'uscita dagli stabilimenti della produzione finita: lo ricordiamo soprattutto per sottolineare il cambiamento di clima che, pur tra lentezze e difficoltà, si è verificato dopo il 17.2.1978. La ripresa di una normalità produttiva è venuta dapprima in Spica ed Apomi; in Alfa Nord verso fine marzo; sta germogliando in maggio in Alfasud. Una continuata normalità produttiva significa soluzione più sollecita dei problemi che si ripropongono incessantemente in ogni complesso produttivo e costituisce la base di partenza per l'arrampicata sulle accessibili pareti del risanamento.

I nuovi modelli, la migliorata qualità, la maggiore produzione disponibile — vogliamo qui ricordare i combattuti «sabati» della Giulietta come segno che il risanamento non è un miraggio — hanno parallelamente riattivato l'afflusso degli