

Martedì 14 marzo 2000

2

IN PRIMO PIANO

l'Unità



IL PERSONAGGIO

Paolo Fresco e la svolta americana all'ombra della Mole Antonelliana

Si dice «best in class» ed è la filosofia industriale che Paolo Fresco ha portato nel Gruppo Fiat, da quando, nel giugno del '98, ne è diventato presidente. Una strategia imparata dal suo «maestro», quel Jhon Welch numero uno della General Electric quando lui era il numero due.

È stato proprio Fresco a volerlo nel consiglio di amministrazione della Fiat, che oggi delibera l'alleanza con la General Motors. Non a caso un partner americano. Nel feb-

braio scorso agli studenti della Business school della New York University, Fresco ha spiegato: «Vogliamo avere un ruolo di leadership attorno al core business, essere o primi o

secondi». In questa logica vanno lette tutte le operazioni che hanno ridisegnato il gruppo torinese nel biennio '98-'99 e quella che ora ha condotto allo scambio azionario e industriale con Gm.

Fresco - con la collaborazione dell'amministratore delegato Paolo Cantarella e, ovviamente, con l'assenso di Giovanni e Umberto Agnelli - ha puntato innanzi tutto a ridurre la diversificazione della Fiat (11 settori si sono ridotti da 11 a 10) e, poi, ad accrescere l'in-

ternazionalizzazione. «Il nostro impegno - ha detto presentando al cda il bilancio '99 - è quello di porre tutti i settori in condizione di raggiungere posizioni di eccellenza competitiva, intesa come leadership nei mercati serviti, nella soddisfazione ai clienti e nella creazione di crescente valore per gli azionisti».

Sotto la regia di Fresco il gruppo torinese ha portato a termine, tra il '98 e il '99 più di 30 importanti operazioni, impegnando 12 mila miliardi di

lire. La cessione più rilevante è stata quella della Snia Bpd, cioè del Settore della chimica e delle fibre, venduta con una Opv da 1.000 miliardi nel '98. Poi sono stati ceduti pezzi di attività della Magneti Marelli, della Teksid, della Comau, dimesse o ridotte le partecipazioni in Impregilo, Fisia, Sintop, Gemina. Trattative sono in corso anche per cedere la maggioranza di Fiat Ferrovie alla Gec-Alstom. La Fiat ha recuperato capitali per piazzare due colpi in Usa (evidente la

conoscenza di questo mercato da parte di Fresco): Case, che si è fusa con la New Holland per dare vita alla Cnh, leader mondiale nelle macchine agricole e delle costruzioni; Pico, acquistata da Comau, operazione che ha consentito di raggiungere la leadership nel campo dei sistemi di carrozzeria, anche grazie all'acquisto di Renault Automation.

La Fiat ha anche lanciato due Opa per rafforzare il controllo su Comau e Toro. Un impegno nella trasformazione

del Gruppo che ha anche riguardato l'information technology con lo sbarco su internet: nei mesi scorsi è stata creata (insieme con Ifil) Ciao Holding, che gestisce il portale CiaoWeb. Proprio ad internet sarebbe inoltre dedicata una parte dell'accordo con Gm, con l'ingresso della Fiat nel mercato della subfornitura online. Di undici anni più anziano è Paolo Fresco, nato a Milano nel 1933 da padre marchigiano e madre friulana. Una carriera da top manager quasi interamente vissuta negli Stati Uniti, dove, passo dopo passo, ha scalato il vertice della General Electric, dopo una laurea in legge conseguita all'università di Genova. Ma dagli Stati Uniti nel '98 torna in Italia al vertice della Fiat, nel cui consiglio di amministrazione siede dal 1996.

D'Alema: «È un accordo positivo»

Ma il premier chiede garanzie per lavoro e produzione in Italia

DALL'INVIATO

MARCELLA CIARNELLI

SANTIAGO Dell'accordo tra la Fiat e la General Motors, Massimo D'Alema era stato messo al corrente nella serata di sabato, in Cile, poco prima di recarsi al palazzo presidenziale della Moneda per partecipare alla cerimonia di saluto al presidente Ricardo Lagos, appena insediato. In Italia era già notte fonda ma il presidente della Fiat, Paolo Fresco, che nel pomeriggio non era riuscito a mettersi in contatto con il premier italiano, lo ha voluto informare personalmente della lettera di intenti firmata in una suite dell'hotel "Four Seasons" di Milano da Richard Wagoner, numero uno del colosso americano e dallo stesso presidente dell'azienda torinese.

«Si tratta di un'operazione importante non solo industriale ma finanziaria. Il primo aspetto, ovviamente, mi interessa di più poiché i riflessi finanziari sono questioni che riguardano strettamente la Fiat», ha commentato ieri il presidente del Consiglio, poco prima di concludere la sua visita ufficiale in Cile. «È un grande accordo sul quale, prima di esprimere un giudizio definitivo intendo avere il massimo delle informazioni. Ed è per questo, che molto presto, appena rientrato in Italia, incontrerò i vertici della Fiat per conoscere tutti i dettagli. Quello che mi appare chiaro è che si è costituito il più importante gruppo automobilistico del mondo. Nell'ambito di questa collaborazione, avendo ben presente che la General Motors è un colosso rispetto all'azienda italiana, sarà importante impegnarsi per salvaguardare la presenza del gruppo Fiat in Italia e valutare le prospettive che dall'accordo possono derivare per il nostro Paese in termini di occupazione e di investimenti».

L'asse Torino-Detroit piace, dunque, al presidente del Con-

siglio. «Era inevitabile - ribadisce - che la Fiat dovesse andare ad un accordo internazionale nel settore dell'auto. È stato fatto con il più grande gruppo del mondo e questo rappresenta, per tutti noi, un motivo di speranza». Tra gli aspetti che D'Alema dovrà approfondire c'è sicuramente la clausola che consentirebbe la totale acquisizione da parte degli americani del gruppo italiano. Il presidente del Consiglio su questo non si sbilancia. «Mi devono spiegare tutto bene. Appurerò in un dialogo diretto con la Fiat i termini dell'accordo». Con i dati in suo possesso insiste che la cosa che gli interessa di più è capire «le prospettive degli impianti produttivi che operano nel nostro Paese, dell'occupazione, del programma di collaborazione scientifica e industriale».

Paolo Fresco è, dunque, atteso a Palazzo Chigi. Lui, ma anche i membri della famiglia Agnelli che in questi mesi hanno sovente incontrato il presidente del Consiglio. Ed è facile intendere che, al di là degli argomenti resi noti, l'accordo con gli americani deve essere stato sempre un tema centrale del confronto. Affari di questo genere non vanno in porto nel giro di pochi giorni. Probabilmente se ne cominciò a discutere quando D'Alema, nel luglio scorso, andò a Torino per partecipare ai festeggiamenti per il centenario della Fiat. Nel settembre, poi, fu Paolo Fresco ad andare a Roma e a trattarsi per più di un'ora nello studio del premier. Ufficialmente, in quell'occasione, l'argomento della conversazione riguardò l'Opa Generali su Ina e la riforma del Tfr. E prima dell'avvio della giornata inaugurale del Congresso Ds, arrivò al Lingotto Gianni Agnelli. Il saluto del "padrone di casa"? Probabilmente, già si parlò un po' «americano» in quell'incontro dietro il palco segnato da un «I care».



La conferenza stampa per illustrare i punti dell'accordo

I MINISTRI

Fassino «ambasciatore» dell'intesa che piace al governo

FERNANDA ALVARO

La dichiarazione ufficiale l'afidava alle agenzie che lo interpellano mentre si muove da un incontro all'altro a San Paolo in Brasile. «È un accordo importante soprattutto per Torino e per il Piemonte. Quella è un'area che storicamente si è già affermata come uno dei maggiori poli industriali del mondo. Ora, grazie alle relazioni di integrazione che si realizzeranno con la General Motors e il loro indotto, quello di Torino diventerà un polo di eccellenza». Parla Piero Fassino, ministro del Commercio estero, torinese trapiantato a Roma per far politica e far governo. Parla Piero Fassino, «l'ambasciatore», l'uomo che ha tenuto costantemente i contatti tra la capitale dell'auto e quella della politica. Informante Palazzo Chigi di quel che si stava per decidere a Corso Marconi. Delle trattative in Europa e oltreoceano. Della scelta per i partner americani.

Allora nessuna sorpresa? No, sembra proprio di no. All'industria, le comunicazioni erano costanti. Soprattutto negli ultimi giorni. Questa volta il Governo sapeva. Non incontrò al vertice, ma contatti. Sapeva e approvava la strategia degli Agnelli. La strategia, non i particolari, che D'Alema vuole conoscere e che Fresco gli spiegherà al suo rientro dal Cile.

Piero Fassino, «l'ambasciatore», si dice soddisfatto della svolta americana della Fiat. Può dirsi soddisfatto, ma non lo fa, di aver ritessuto i rapporti tra

il Governo e il simbolo del capitalismo familiare di casa nostra, messi a dura prova nelle Opas bancarie e nella scalata Telecom.

E così il coro è unanime. I ministri di D'Alema parlano di «svolta storica del capitalismo italiano», dell'«accordo migliore di tutti» e comunque «altamente positivo». E se qualche preoccupazione deve trasparire, è quella legata al tema occupazionale. Anche su questo il premier vuol capire bene.

È il ministro del Tesoro a dire il primo sì da Bruxelles. Si a un accordo «altamente positivo» perché dà il via a «un processo di concentrazione che permetta di affrontare nuovi mercati e dia il necessario apporto finanziario», spiega Giuliano Amato, ma niente di più. Né sulla scelta della Gm: «dal punto di vista italiano la scelta del partner riguarda la Fiat, si tratta del loro mestiere», né sullo scambio delle quote azionarie: «non è mio mestiere fare questo». Sempre da Bruxelles parla il responsabile del Lavoro. Piace a Cesare Salvi il fatto che «l'accordo faccia prevalere l'elemento produttivo su quello puramente finanziario». Piace a Salvi che tra le diverse opzioni, «che esistevano oggettivamente», sia prevalsa l'opzione «più attenta al momento produttivo». Auspica, il ministro del Lavoro che ora l'intesa «si caratterizzi molto come rilancio del ruolo dell'industria nazionale, naturalmente con le alleanze che la globalizzazione richiede» e produca positive conseguenze sul piano occupazionale.

In particolare modo dove ce n'è bisogno, nel Sud: «L'industria automobilistica - dice - soprattutto nel Mezzogiorno, ha un ruolo importante da svolgere, anche al fine della crescita occupazionale».

Da Milano, dove è in corso un convegno sulla «new economy», parla il ministro Letta: «Oggi si vola una pagina importante della storia del capitalismo italiano - dice il responsabile dell'Industria - Credo fosse il miglior risultato raggiungibile. Abbiamo sempre avuto fiducia nella leadership della casa torinese sapendo che non è un'azienda privata normale, ma una parte importante del sistema produttivo e della storia italiana, dell'impresa italiana nel mondo». Timori per l'occupazione? «Credo che i timori possano esserci - risponde - ma dipendono tutti dai modi con i quali questa prospettiva di crescita, dentro e fuori dal settore specifico, verrà sviluppata». Da Palazzo Chigi arrivano le parole del sottosegretario alla presidenza, Enrico Micheli: «L'attuale passaggio era un atto obbligato per il gruppo Fiat. Considerando che attualmente la grande competizione globale nel mondo dell'auto è riservata ad alcuni selezionati produttori che devono avere massa critica e grandezza adeguata alle sfide del mercato. Comunque, per dare un giudizio più completo sul piano industriale bisogna attendere i particolari dell'accordo». Sperando che «i particolari» non rovinino quella che ieri, comunque, sembrava «la scelta migliore».

SEQUE DALLA PRIMA

DA TORINO UNA SFIDA...

Non perdiamo di vista i pericoli, ma concentriamoci soprattutto sulle opportunità che può offrire, ci auguriamo anche per l'occupazione dei lavoratori. Nell'industria dell'auto non si vanno affermando né i «campioni nazionali», né un'industria strettamente europea: le aggregazioni sistano costruendo su base davvero globale. E questo evento di mostra come, in un'epoca di trasformazione che ha ridotto il peso del vincolo finanziario per la produzione - e tanto più in Italia, con i processi di privatizzazione delle banche, di ammodernamento dei mercati finanziari negli aspetti fiscali e normativi, di sempre maggiore contenimento del debito pubblico che libera risorse finanziarie - il modello di capitalismo familiare si vada indebolendo.

Una spinta decisiva per modificare questo modello è stata fornita dalle riforme strutturali introdotte negli anni di governo del centro-sinistra. Non a caso, accanto alla Fiat, altri competitori si stanno affermando come punto di forza del paese, in grado di costituire punti di riferimento della nostra economia e poli della competizione internazionale. Sull'onda delle privatizzazioni, il settore delle telecomunicazioni è in grado di affermarsi come tale; Generali, con la recente acquisizione dell'Ina, può costituire uno dei tre poli assicurativi dell'economia europea.

Molto è in movimento, anche a seguito del cantiere normativo in corso, nel settore elettrico e in quello delle fonti dell'energia, dove l'Eni mantiene la sua posizione. Nel settore aerospaziale sono in vista importanti alleanze internazionali. In Italia è in atto, inoltre, un processo spontaneo di ingresso nel nuovo mercato delle reti della comunicazione e della tecnologia dell'informazio-

ne, che è da seguire con attenzione e assecondare con grande determinazione.

Il vertice di Lisbona sarà di enorme importanza per noi, perché è su scala europea che si decideranno le sorti in questo settore. E, contrariamente a quanto potevamo pensare qualche anno fa, non siamo gli ultimi della classe.

Perché questo passaggio sia fonte di rafforzamento dell'economia italiana e sia base per l'affermazione di un vero pluralismo del mercato, all'operatore pubblico rimangono una serie di compiti dopo i tanti già assolti in questa legislatura, grazie ai quali l'economia italiana è stata rimessa in movimento. In primo luogo, mantenere fluido, con assetti normativi e fiscali ad hoc, il passaggio di soglia delle imprese. In secondo luogo, favorire tutte le integrazioni possibili di new e old economy, favorendo la prima con poche norme regolatrici che non interferiscano nello sviluppo dei mercati. In terzo luogo,

lanciare a tutto tondo una politica per la ricerca, riformando quella pubblica, defiscalizzando le spese di quella privata, favorendo soluzioni innovative per il venture capital e l'incubazione di nuove imprese. Infine, tenere la barra nel processo di riduzione fiscale, legandolo ai comportamenti virtuosi delle imprese, vale a dire alla loro patrimonializzazione, al loro investimento, alla loro apertura ai mercati finanziari, al loro progredire verso forme giuridicamente più complesse.

L'Italia è un immenso cantiere in cui decisioni pubbliche e sviluppi nel settore privato stanno portando a una nuova epoca dell'economia, a un suo vero e proprio rinnovamento.

Governare tutto ciò con lungimiranza e con un intervento non intrusivo mirato a pochi punti strategici retti da una visione dei destini del paese, mantenendo la coesione e l'equilibrio sociale, è un compito che solo la sinistra può assolvere.

WALTER VELTRONI

IL 2000

I prossimi appuntamenti sui mercati europei

ROMA Sono state la nuova Fiat Punto e la Lybra, nuova ammiraglia della Lancia che sostituisce la Dedra, a trainare le vendite degli ultimi mesi del '99 e dei primi due del 2000 della casa automobilistica di Torino. Ma le cose sono andate molto bene nell'anno da poco concluso anche per la Gm. Il 1999 europeo del colosso americano General Motors (che nel vecchio continente è presente prevalentemente con il marchio Opel) si è chiuso in bellezza (con un utile netto di 803,7 miliardi di lire contro i 796,1 del '98). Merito soprattutto del buon successo sul mercato della nuova Astra e della Zafira, la vettura monovolume multiuso a sette posti che peraltro fa concorrenza alla Multipla della

Fiat. Ma le novità per le due case automobilistiche non finiscono qui. Entrambe avevano annunciato lo scorso anno un programma d'investimenti molto aggressivo per rafforzare la propria posizione in Europa: 20 mila miliardi per lanciare 19 nuovi modelli tra il 1998 ed il 2002 la Fiat e 8 miliardi di dollari (circa 16 mila miliardi di lire) tra il 1999 ed il 2003 la General Motors.

Investimenti che, tradotti in prodotto, hanno rappresentato per la Fiat, nel '98, il lancio della nuova Seicento, disponibile anche nella versione elettrica, della Multipla, veicolo dalle forme inedite a sei posti suddivisi secondo il nuovo concetto di 3+3

(disponibile in diverse popolazioni: Gpl, bipower ed ibrida elettrica-benzina) e della 166, nuova ammiraglia dell'Alfa Romeo per la cui realizzazione la Fiat ha investito 750 miliardi.

Il 1998, invece, è stato per il marchio europeo della General Motors l'anno della nuova Astra edella Corsa Station Wagon. Oltre alla Zafira, la prima monovolume 7 posti del segmento C, nel '99 la Opel ha anche lanciato la nuova versione della Vectra ed ha esordito in Europa con la Oldsmobile Alero, un'automobile di classe media che in alcuni paesi europei è commercializzata con il marchio Chevrolet. Per la Fiat il '99, oltre al ritorno della Punto ed al lancio della Lybra, ha segnato anche il restyling della Fiat Marea e della Marea Weekend, oltre che l'introduzione della nuova gamma delle Alfa Romeo 145 e 146. Molte le novità anche per il nuovo secolo. È di prossima introduzione sui mercati europei la nuova Astra coupé, erede della Calibra, realizzata in Italia presso le Carrozzerie Bertone.

