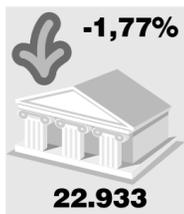


USA, VERSO UN NUOVO TAGLIO DEI TASSI



petrolio



euro/dollaro



MILANO C'è attesa negli Usa per le decisioni che la Federal Reserve potrebbe prendere, oggi, sui tassi d'interesse. L'istituto, presieduto da Alan Greenspan, dovrebbe annunciare una riduzione del tasso di sconto, l'undicesima dall'inizio dell'anno, di un quarto di punto. Il costo del denaro potrebbe così scendere all'1,75% e sarà il più basso negli Usa dagli Anni Cinquanta.

La Federal Reserve ha già tagliato dieci volte quest'anno il tasso di sconto, complessivamente di quattro punti e mezzo, dal 6,50% al 2% attuale. Mentre Greenspan s'appresta a passare di nuovo all'azione, il Congresso resta, invece, in stallo sulla manovra di stimolo dell'economia che dovrebbe accompagnare, sul piano politico, l'iniziativa finanziaria. Il vicepresidente americano Dick Cheney ha definito il capo della maggioranza al

Senato Tom Daschle, un democratico, "un ostruzionista", affermando che più veloce sarà l'azione del Congresso meno gente perderà il lavoro e più in fretta l'economia si rimetterà sui binari giusti. Per favorire la ripresa Casa Bianca e Congresso sono ai ferri corti. Il presidente George W. Bush, repubblicano, ha puntato il dito contro il Senato, dove i democratici sono maggioranza. I negoziati nel Congresso fra repubblicani e democratici sono di fatto bloccati. La Casa Bianca propone una manovra da 75 miliardi di dollari (oltre 150 mila miliardi di lire) e la Camera ne ha già approvata una per 100 miliardi di dollari, mentre il Senato non s'è pronunciato.

Repubblicani e democratici sono divisi sulla natura delle misure: incentivi alle imprese perché assumano, per gli uni; sussidi sociali, per gli altri.

economia e lavoro

-20

Allarme occupazione: in tre anni ristrutturati o chiusi 18 stabilimenti. Male i conti 2001, aumento di capitale da 1 miliardo di euro

L'emergenza recessione scuote la Fiat

Il consiglio vara misure drastiche. Lascia Testore, responsabile dell'auto, arriva Boschetti

Marco Ventimiglia

MILANO Si parlava, a ragione, di un'importante operazione finanziaria della Fiat nel corso di un consiglio d'amministrazione straordinario anticipato di due giorni rispetto al previsto mercoledì. Ma nessuno, o quasi, si aspettava che la riunione svoltasi ieri al Lingotto sotto la presidenza di Paolo Fresco potesse divenire l'occasione per una clamorosa resa dei conti, culminata con le dimissioni dell'amministratore delegato di Fiat Auto, Roberto Testore.

L'uscita di scena del manager, innescata dalla contrazione delle quote di mercato del colosso torinese, ha rischiato di relegare in secondo piano le importanti decisioni scaturite dal consiglio d'amministrazione, prima fra tutte la chiusura o ristrutturazione di diciotto stabilimenti, due dei quali in Italia, nel periodo 2002-2004 (15 entro il 2003). Un piano che pone gravissimi interrogativi occupazionali, con la previsione già formulata di 6.000 lavoratori in eccedenza al di fuori dell'Italia.

Del resto, che in casa Fiat si respiri un'atmosfera particolarmente pesante lo testimonia anche l'aumento di capitale varato ieri. Un miliardo di euro (circa duemila miliardi di lire) il cui rastrellamento sul mercato dovrebbe ripartire un po' d'equilibrio nei conti del gruppo torinese. L'aumento riguarderà in opzione tutte le categorie di azioni, con contestuale emissione di warrant per la sottoscrizione di azioni ordinarie. Verranno offerti titoli nel rapporto di 3 nuovi ogni 25 posseduti, di qualsiasi categoria, al prezzo di 15,5 euro ciascuno. Ifi ed Ifil, le finanziarie di casa Agnelli, hanno già annunciato che parteciperanno per la quota di loro competenza all'operazione sul capitale.

Ma non basta. Sempre impegnato sul fronte del risanamento finanziario, il consiglio di amministrazione ha varato un programma di dismissioni per 2 miliardi di euro nel 2002. Il perimetro delle possibili cessioni comprende - come si legge nella nota diramata in serata - attività non-core di carattere industriale, finanziario, immobiliare e di servizio.

Operazioni sul capitale, dismissioni, ma anche una profonda revisione dell'area centrale di business. Fiat Auto, infatti, verrà divisa in quattro differenti unità. La decisione del vertice del gruppo, con l'intento di valorizzarne maggiormente i marchi, dividerà la società in Fiat/Lancia, Alfa Romeo, Sviluppi Internazionali e Servizi. Ciascuna unità sarà trasformata in una vera e propria azienda responsabile dei propri risultati economici e finanziari e dotata al proprio interno delle strutture di sviluppo produttivo, produzione, marketing e commerciale.

Per provvedere all'ampio piano di ristrutturazione industriale, nell'esercizio 2001 sono stati accantonati costi straordinari per circa 800 milioni di euro, con il conseguente impatto sui conti dell'anno in corso. Il risultato netto consolidato del gruppo sarà infatti negativo. Gli oneri sostenuti per la ristrutturazione incideranno anche sul risultato operativo 2001, che dovrebbe comunque essere positivo per circa 300 milioni di euro.

Tornando all'uscita di scena di Testore, non si è trattato di un ad-



L'ingresso di uno stabilimento Fiat. In basso, Roberto Testore, amministratore dimissionario di Fiat Auto

divo particolarmente sereno, come si deduce dalla lettura del relativo comunicato: «In seguito al cambiamento organizzativo di Fiat Auto, Roberto Testore, al quale era stata offerta una posizione di rilevante importanza nell'ambito del Gruppo, ha dichiarato la propria volontà di perseguire altre sfide manageriali e ha quindi rassegnato le proprie dimissioni che saranno operative a fine anno». Non secondario deve essere stato il ruolo dell'«amico americano» della famiglia Agnelli, quella General Motors che possiede il 20% di Fiat Auto e che ha evidentemente cominciato a chiedere conto delle cattive notizie sul fronte dei risultati gestionali.

Al posto di Testore in Fiat Auto subentrerà ora Giancarlo Boschetti, attuale amministratore delegato di Iveco. Una poltrona, quest'ultima, che verrà invece occupata dall'ingegner Michel de Lambert, già operante in Iveco.

il sindacato

Decisioni gravi e ancora manca un piano industriale

MILANO È forte la preoccupazione a Torino per le decisioni assunte ieri sera dal consiglio di amministrazione straordinario della Fiat. Preoccupazioni per le conseguenze che si potranno avere sull'occupazione e sul tessuto sociale della città. Troppo scarse, anche se già inquietanti, le prime notizie sul piano di ristrutturazione filtrate ieri dalle agenzie per poter dare un giudizio compiuto su tutta l'operazione.

Claudio Sabattini, segretario generale della Fiom, non ritiene al mo-

mento di poter commentare «notizie così serie e importanti solo sulla base di lanci d'agenzia». «Già da oggi - aggiunge Sabattini - prenderemo con il sindacato le iniziative necessarie per avere dati precisi sulle intenzioni della Fiat. Ma già da subito abbiamo una grande preoccupazione».

Claudio Stacchini, segretario della Quinta lega Mirafiori-Rivalta, giudica «incredibile» che la Fiat assuma decisioni di questa portata senza che ci siano certezze sulle pro-

spective industriali del gruppo. «Il grande assente dal consiglio di amministrazione della Fiat di ieri sera - aggiunge Stacchini - è stato il piano industriale. Le difficoltà della Fiat non derivano da una crisi della gestione finanziaria, ma dai ritardi nelle scelte industriali, che non possono essere colmati da operazioni sui gruppi dirigenti. Temiamo che si possa ripetere la sciagurata vicenda dell'Olivetti. La Fiat deve decidersi a fare l'imprenditore, ma da due anni la dirigenza di corso Marconi rifiuta al sindacato e alle altre istituzioni cittadine un confronto sulle prospettive industriali, anche dopo l'accordo con la General Motors. La cosa è molto sospetta, se avesse progetti di investimenti per il futuro non fuggirebbe al confronto».

«Un'operazione tutta da decodi-

ficare che ci obbliga, comunque, a tutelare la redditività dei nostri stabilimenti». Questa la presa di posizione del sindaco di Torino, Sergio Chiamparino. «La Fiat proprio in queste ore - ha detto Chiamparino, intervenendo nel pomeriggio all'apertura del congresso della Camera del lavoro torinese e quindi prima che si avessero i primi dettagli sul piano della Fiat - sta assumendo decisioni serie che riguardano misure di riorganizzazione manageriale e finanziaria che sono comunque un segnale di difficoltà. Questo conferma che dobbiamo orientare la nostra scelta per tentare di costruire un assetto dei nostri stabilimenti e del ciclo produttivo dell'auto e motoristica che offra minori punti di debolezza possibili alla redditività».

bru.ca.



La contrazione della quota di mercato nel vecchio continente e una gamma di veicoli ormai da rinnovare alla base del ribaltone al Lingotto

Così Torino si scoprirà alla periferia dell'Europa

TORINO Al di là delle motivazioni "ufficiali" o "ufficose", le dimissioni di Roberto Testore sono l'ulteriore testimonianza di un momento difficile per la Fiat Auto. Le qualità dell'uomo non sembrano in discussione ma sono evidenti i segni di una "sofferenza" dell'azienda torinese. Le cause sono molte e, in primo luogo, sono dovute sia alla crisi che da qualche tempo sta interessando tutto il mercato mondiale dell'auto sia alle incertezze sull'andamento dell'economia dopo l'11 settembre. A tutto questo va aggiunta la competitività e l'aggressività delle case concorrenti a quella di Torino la recessione che ha coinvolto mercati strategici per Fiat co-

me Polonia, Turchia, Argentina e Brasile. Per quanto riguarda la gamma prodotti, la Fiat Auto è da qualche tempo alle prese con un faticoso e costoso processo di rinnovamento di immagine e di contenuti che se ha già dato ottimi risultati con l'Alfa Romeo (con le sue 147, 156 e 166), è ancora in fase di attuazione con Lancia (la quale tra qualche mese affiancherà alla piccola Y e alla Lybra, la nuova ammiraglia Thesis e, per fine 2002, il monovolume Phedra). Per la marca Fiat, infine, se la Punto pare "inossidabile" nel gradimento dei clienti così come la Seicento e, con loro, la veterana Panda e se la Stilo ha già raccolto 80.000 ordini in poco meno di un mese, è oggettivamente vero che il resto della gamma sembra aver bisogno di un rinnovamento che, peraltro, lo stesso Testore aveva avviato. A partire da quella versione station wagon della Stilo che arriverà, anch'essa, nel 2002 ad una vettura più grande da famiglia il cui nome di progetto è "Large" (in produzione per il 2003).

Ma allora perché Roberto Testore si sarebbe dimesso? Tutto sommato la Fiat Auto lasciata ieri dall'amministratore delegato non sta né peggio né meglio di altre case costruttrici. E altrettanto dicasi per i suoi prodotti che spesso hanno un'immagine inferiore alle loro qualità oggettive. La risposta vera, al quesito è, insomma, ben protetta nelle segrete stanze del Lingotto e di Mirafiori. Pare, anzi, che sia stato fatto più di un tentativo per convincerlo a cambiare idea. Dimissioni a parte, è comunque un dato

di fatto che in Europa la Fiat ha perso fette di mercato. Se un tempo lottava con la Volkswagen per il primato delle vendite, in dieci mesi (da gennaio a ottobre 2001) si è dovuta accontentare del 9,5% che, raffrontato con il 10,2% dello stesso periodo del 2000, ha significato una perdita di quote pari ad un meno 4,5%. In Italia, poi, sino all'inizio degli anni '90 (quando peraltro Testore era ancora alla guida della Comau) Fiat Auto viaggiava con percentuali vicine al 50% di penetrazione, mentre nel 2002, se tutto andrà bene, manterrà un 35%. Certo, la domanda è in calo, ma lo è per tutti. Anche la concorrenza è forte, ma i numeri sono quelli. Si possono leggere con qualsiasi tipo di lente, anche la più benevola, ma il risultato non cambia. Ed è tutto in negativo.

Inoltre, la riduzione delle vendite ha portato anche all'utilizzo della cassa integrazione. Per alcuni questa misura era stata annunciata nel corso dell'anno, ma nel 2002 il suo utilizzo potrebbe essere accentuato. La Fiat ha sempre parlato, salvo l'annuncio dell'avvocato Agnelli sulle 100.000 auto da "tagliare", soprattutto di riduzioni degli stock, motivando la Cig con operazioni di risanamento dei conti. Invertendo l'ordine dei fattori, però, il risultato non cambia e cioè gli impianti sono rimasti fermi e gli operai a casa.

Esaminando la situazione della Fiat Auto, resta ancora da parlare dell'accordo con la GM. Nei giorni scorsi, al Motorshow di Bologna, un Testore sereno e tranquillo e che non faceva trasparire nulla di quanto sarebbe accaduto (ma che, forse già sapeva) aveva giudicato l'intesa con gli americani con questa frase: «Le cose stanno andando meglio del previsto e si sono aperte opportunità nuove». In realtà le cose sono andate diversamente, con la crisi della tedesca Opel ha imposto un rallentamento dei progetti in corso. E' certo, però, che Fiat e GM, assieme, produrranno in Polonia un nuovo motore diesel ad iniezione diretta che equipaggerà tutte le piccole dell'asse Torino - Detroit. E, poi, ci sarà un pianale per auto medio-grandi. Un po' poco per un accordo di questa portata. Ma chissà che il nuovo amministratore delegato, Boschetti, non decida di spingere sull'acceleratore delle "collaborazioni". L'ha fatto all'Iveco, potrebbe ripetersi alla Fiat Auto.