

mercoledì 12 dicembre 2001

oggi

rUnità

3



L'uscita di lavoratori dalla Fiat Mirafiori di Torino

Massimo Burzio

TORINO L'incertezza della situazione in casa Fiat, le decisioni adottate dal consiglio d'amministrazione dell'azienda torinese, le possibili ricadute sull'occupazione, preoccupano Sergio Cofferati. Ma per il segretario della Cgil ci sarebbe, soprattutto, un altro grave problema: l'assenza di un piano strategico sui prodotti del gruppo. In più, il segretario confederale ha ribadito la chiusura del sindacato a qualsiasi tipo di trattativa sulla "mobilità lunga". Insomma niente licenziamenti mascherati, né prepensionamenti o altro.

Il giorno dopo il ribaltone del Lingotto, in una Torino che definisce chocata dall'annuncio della nuova organizzazione interna della Fiat e dalle sue probabili conseguenze è forse riduttivo, Sergio Cofferati è intervenuto al Congresso Provinciale della Cgil e, incontrando i giornalisti, ha detto: «E' utile che, in una situazione di crisi di mercato cedente, una grande azienda punti a riorganizzarsi ed a rendere disponibili delle risorse per provare a rilanciare la sua attività. Le incognite del progetto che è stato presentato, però, sono davvero pesanti. Da un lato, - ha spiegato Cofferati - non è chiaro quale sarà l'assetto futuro dell'azienda perché per le dimissioni annunciate non è stato precisato di quale attività si tratta e i valori indicati sono assai rilevanti. Dunque, potrebbero cambiare davvero le geografie del gruppo Fiat, almeno per come si è venuto a consolidare nel corso degli anni». Il che potrebbe significare un rischio più che a livello occupazionale: «Quando un'azienda dismette delle attività - ha detto Cofferati - in queste ci sono delle lavoratrici e dei lavoratori. Anche se non è automatico

Un'assemblea degli azionisti Fiat a Torino del Zennaro/Reuters

Marco Ventimiglia

MILANO Piazza Affari non ha affatto gradito, anche perché non è per niente carino deporre delle cattive notizie sotto l'albero di Natale. E così, ieri i titoli del gruppo Fiat sono finiti direttamente all'inferno, senza nessun accenno di purgatorio. I numeri conclusivi della seduta parlano da soli: l'aumento di capitale e la ristrutturazione annunciata dal colosso torinese sono costati in Borsa oltre 1.800 miliardi di lire (936 milioni di euro). A tanto ammontano le perdite in termini di capitalizzazione segnate dalle società del gruppo.

In particolare, la sola azione Fiat ordinaria ha perso il 6,63% del suo valore, chiudendo la seduta con un prezzo di 17,79 euro. A questo va aggiunto l'autentico croll



Cofferati: no ai licenziamenti mascherati

Niente prepensionamenti e mobilità lunga. Troppe incognite nel piano del Lingotto



lo registrato dalle Fiat privilegiate, (-7,24% le privilegiate) ed Ifil (-5,04% le ordinarie, -3,83% le risparmio). Un gran brutto bilancio, ma tutto sommato persino accettabile alla fine di una giornata che si era aperta sotto i peggiori auspici con l'azione ordinaria Fiat subito so-

che alle dimissioni corrisponda la perdita di posti di lavoro, non è, però, nemmeno automatico che le dimissioni portino al mantenimento dei livelli».

A questo proposito, poi, Cofferati ha fatto riferimento alla frase "utilizzando tutti gli strumenti di flessibilità disponibili" adoperata dalla Fiat nei suoi comunicati per parlare di "contenimento degli organici in Italia" e ha avvertito che:

Sorprende la mancanza completa di una riflessione sulla qualità del prodotto della società



«L'uso di questa formula un po' sibillina non tranquillizza». Ma ad inquietare Cofferati e gli altri segretari confederali Angeletti che parla di «ultima corsa per la Fiat» e Pezzotta, ci sono altri fatti: «Il problema più rilevante è la totale assenza, nel progetto della Fiat, di una riflessione, di una intenzione esplicita sul prodotto. Recuperare competitività, per un gruppo come la Fiat, in un mercato che si restringe è indispensabile ma la competitività non passa solo dalla riorganizzazione degli assetti». Al costruttore torinese, servirebbero: «Innovazione, rilancio dei prodotti e l'introduzione di modelli organizzativi in grado di valorizzare al meglio le risorse umane. E questa riflessione sul prodotto nel progetto presentato da Fiat non c'è. Vedremo negli incontri che sono stati chiesti - alcuni, allargati, anche a

livello locale come ha rivelato ieri il segretario generale della Camera del lavoro di Torino, Vincenzo Scudiere - quali sono gli ulteriori strumenti di conoscenza che l'azienda riterrà di voler offrire a noi così come agli azionisti». Al riguardo, tra l'altro, Cofferati ha aggiunto che: «L'annuncio fatto da Fiat pare volutamente tranquillizzante per l'Italia ma certezze non ce ne sono. La riorganizzazione da sola è utile ma non sufficiente e potrebbe mettere l'azienda in una fase, successiva ma non lontana, di nuova difficoltà».

Cofferati, infine, ha escluso qualsiasi margine di discussione per la cosiddetta "mobilità lunga". Un progetto che sarebbe, invece, nel cassetto sia dell'esecutivo Berlusconi sia della stessa Fiat e che potrebbe essere avviato nei primi mesi del 2002: «Abbiamo detto al Go-

verno che siamo contrari ad ipotesi di mobilità lunga come quelle presentate in un emendamento alla Finanziaria. L'estensione nel tempo dei prepensionamenti ha già fatto danni nel passato e finirebbe di alterare pesantemente il mercato del lavoro. Non mi pare che questo sia un percorso da intraprendere, ammesso e non concesso che l'azienda lo abbia chiesto». Il pericolo, infatti, sarebbe la reimmersione nel mondo del lavoro di un numero altissimo di cinquantenni che, appunto, con il prepensionamento rischierebbero di prestare la loro opera e la loro competenza professionale senza tutele adeguate e, sicuramente, con salari non equi. Per liquidare l'argomento, Cofferati ha scelto una frase lapidaria: «Prepensionamenti e mobilità lunga sono strumenti che hanno fatto il loro tempo».

Fiat non supera l'esame della Borsa

Crollano i titoli, persi 1800 miliardi. Cantarella: con Gm alleanza strategica

spesa dalle contrattazioni a causa di un ribasso superiore al 10%. Imponenti anche i volumi delle contrattazioni: ieri è passato di mano il 4,75% del capitale ordinario. Sono stati scambiati 17,37 milioni di azioni ordinarie contro una media giornaliera nell'ultimo mese di 1,5 milioni di pezzi.

Ma i contraccolpi della vicenda Fiat si sono fatti sentire pure Oltreoceano. Wall Street ha infatti sonoramente bocciato General Motors, il gigante americano che detiene il 20% di quella Fiat Auto che si trova al centro del ciclone, come confermano le clamorose dimissioni dell'amministratore delegato Roberto Testore. Il titolo Gm ha aperto la seduta con una flessione del 5% proseguendo poi in cattive acque. A metà giornata il calo risultava ancora superiore al 4%, il che significa una perdita di capita-

lizzazione, più di 2.000 miliardi, addirittura superiore a quella di un alleato, Fiat, che non è mai stato così scomodo. E dire che la maggioranza degli analisti americani ha accolto ieri positivamente il piano di rilancio varato dal gruppo torinese.

Quanto agli operatori di casa nostra, il timore per le dimensioni della crisi che ha investito il Lingotto si è sommato alla delusione per la mancata conversione delle azioni di risparmio e privilegiate in titoli ordinari Fiat. Quest'ultima misura, infatti, veniva giudicata più efficace dell'aumento di capitale per incidere in maniera significativa sul debito.

Ieri, dopo il cruento consiglio del giorno precedente, è sceso in campo l'amministratore delegato della Fiat, Paolo Cantarella, con il comprensibile intento di rassicura-

re i mercati. «Fiat non intende scendere nel capitale di General Motors - ha dichiarato il manager nel corso di una conferenza call con gli analisti -. Il bond convertibile in azioni Gm per 2,2 miliardi di dollari serve solo a tagliare il debito, che alla fine del 2002 sarà di circa 3 miliardi di euro».

«La nostra alleanza con General Motors - ha proseguito Cantarella - è molto importante e non abbiamo intenzione di ridurre la nostra partecipazione». L'amministratore delegato, ribadendo che alla fine del 2001 l'utile operativo sarà di circa 300 milioni di euro, ha però aggiunto che la distribuzione di un dividendo agli azionisti «dipenderà dalle condizioni del mercato». Altro dettaglio che non ha cercato di contribuire a rialzare il morale in Piazza Affari.

Cantarella si è anche sofferma-

to su un aspetto strettamente legato alla riduzione del debito, vale a dire il piano di dimissioni da realizzare l'anno prossimo per un ammontare complessivo di 2 miliardi di euro. «Nel piano di cessioni - ha dichiarato il manager - le ultime attività non cedute di Magneti Marelli hanno un'importanza marginale. Altri settori di attività si presentano invece molto più appetibili per il mercato».

Infine, per quanto riguarda l'annunciata riorganizzazione della Fiat Auto in quattro unità separate, nel giudizio di Cantarella si tratta di «un riassetto che punta innanzitutto ad ottenere un miglioramento del rating riconosciuto alla società». Esigenza reale, perlomeno a giudicare da quanto accaduto proprio ieri con l'agenzia Fitch che ha deciso di ribassare il rating di Fiat da «A» a «BBB».

Segue dalla prima

I sindacati e i lavoratori sono giustamente in ansia per l'occupazione e la tenuta delle fabbriche in Italia. La Borsa, vista la prima reazione, non si fida granché. In più bisogna considerare quello che non appare, cioè la fortissima preoccupazione del sistema creditizio per il grado di deterioramento dei conti e per l'enorme esposizione del gruppo torinese.

La caduta della Fiat nell'anno 2001 rischia di avere ripercussioni definitive. E, questa volta, al contrario delle crisi precedenti, non c'è più Enrico Cuccia, non ci sono, almeno per ora, gli uomini di Mediobanca vicino ai vertici della Fiat. E' un fatto importante questo, che aiuta a comprendere la delicata fase di passaggio del gruppo. Oggi il Lingotto esclude Mediobanca dalle operazioni sul capitale. Si affida ad altre banche importanti italiane (San Paolo Imi, Unicredit, Intesa, Mediocredito centrale) e straniere (Deutsche Bank, Schoederer Salomon Smith Barney, Merrill Lynch), ma non usa piazzetta Cuccia. E' un episodio rilevante, che non

La situazione finanziaria è molto delicata. Divergenze nella famiglia Agnelli sull'aumento di capitale mentre si vende la Juventus

Il peso dei debiti e la rottura con Mediobanca

solo segna la lontananza tra due poteri che hanno gestito la finanza e l'industria del Paese nel dopoguerra, ma rappresenta per la Fiat una rottura sostanziale col suo passato.

Nel 1993 la Fiat si trovò in una crisi congiunturale - più o meno ogni dieci c'è una recessione dell'auto, il capitalismo non consente cicli più lunghi... -, allora Agnelli e Cesare Romiti si affidarono a Mediobanca per costruire una gigantesca operazione finanziaria, con un aumento di capitale di 4200 miliardi, finalizzata al risanamento e al rilancio. Il piano, ideato da Cuccia e dal suo delirio Vincenzo Maranghi, era costruito per lasciare agli Agnelli il controllo dell'azienda, richiamando da fuori capitali tedeschi. Così arrivarono i tedeschi della Deut-

sche Bank, i francesi di Alcatel, e le salmerie tricolori di Mediobanca e delle Generali. Per qualche tempo questi azionisti seri ed ingombranti restarono in casa Agnelli, poi esaurito l'accordo vennero salutati.

Qualche anno prima, nel 1980, all'epoca dei 35 giorni di Mirafiori e della marcia dei 40mila colletti bianchi, era stata ancora Mediobanca a sostenere Romiti nella profonda ristrutturazione del gruppo. E, tanto per concludere questo breve richiamo alla memoria, sarà utile ricordare che negli anni Settanta, dopo il doppio shock petrolifero, i capitali libici arrivarono in casa Fiat grazie alle mosse di Cuccia e quest'ultimo, a metà degli anni Ottanta, preparò con la Deutsche Bank l'uscita di Gheddafi da Torino con un collocamento record di azioni (per la storia:

in Borsa si ricordano ancora i morti e i feriti di quell'operazione quando le azioni Fiat vennero piazzate a 16mila lire).

Questo per dire come, anche dopo la caduta del Muro e l'uscita di Romiti dal Lingotto, è difficile immaginare che la Fiat e gli Agnelli se la possano cavare allegramente senza Mediobanca. Ieri in piazzetta Cuccia hanno certamente guardato il piano messo a punto dal Lingotto. E, probabilmente, hanno rifatto i conti della Fiat sulla base dell'insegnamento del maestro Cuccia. Quale insegnamento? Il banchiere sosteneva che i debiti sono sempre certi e prima o poi qualcuno li deve pagare. Per cui in Mediobanca, che detiene il 3,16% della Fiat come "partecipazione strategica", si continua a misurare l'indebitamento nel suo comples-

so, senza far troppo affidamento alla posizione finanziaria netta di un'azienda (cioè i debiti meno l'attivo). Se si applica la formula Cuccia ai conti della Fiat risulta che il gruppo torinese è gravato da un indebitamento di circa 35 miliardi di euro. In più in Mediobanca, dove ci sono dei contabili tremendi, ci aggiungono i debiti di Italenergia (la società con la quale la Fiat ha scalato Montedison) che sono almeno altri 5-6 miliardi di euro e, a cascata, andrebbero considerati i debiti di Montedison (8-9 miliardi di euro). E' vero che Italenergia non deve essere consolidata nel bilancio Fiat, ma è altrettanto vero che l'Unione Europea ritiene la Fiat azionista di controllo del gruppo energetico, altrimenti non avrebbe autorizzato il take over se la maggioranza fosse

stata dei francesi di Edf. Questi padroni che fanno le scalate, vogliono comandare ma poi rifiutano i debiti sono un po' strani. Come Tronchetti Provera che fa il presidente di Telecom, il capitalista moderno e poi non vuole consolidare l'Olivetti perché ci sono i debiti. Ma insomma, signori...

Per farla breve la Fiat, dalla capogruppo fino alle province più estreme, deve fronteggiare debiti per circa 50 miliardi di euro, un po' meno di 100mila miliardi di lire. Certo, poi la Fiat vuole vendere la Magneti Marelli, l'Eridania e altro. Ma, come diceva Cuccia, prima bisogna trovare i compratori, incassare i contanti e poi si possono ridurre i debiti. Gli Agnelli, azionisti di maggioranza, sono in grado di sostenere questo sforzo, oppure siamo arrivati a una svolta? Pare che non tutti in famiglia fossero d'accordo su questo esborso. Comunque gli Agnelli offrono 300 milioni di euro per difendere il loro 30% della Fiat. E, forse non è casuale, la famiglia sta vendendo un pezzo di Juventus per racimolare un po' di miliardi. Servono per l'aumento di capitale Fiat? Rinaldo Gianola