

Sull'andamento delle quotazioni pesano l'indebitamento e le previsioni di mercato

La Fiat cade in Borsa L'auto non esce dalla crisi

Il Lingotto ha chiuso a 12,9 euro, il minimo dal 1993

Angelo Faccinotto

MILANO Mai così in basso dal 1993. Ieri in Piazza Affari il titolo Fiat ha toccato - a quota 12,9 euro - i nuovi minimi. L'andamento dei grafici è impietoso. Da venerdì scorso il Lingotto ha lasciato sul terreno qualcosa come il 10 per cento. Solo a febbraio, all'epoca dell'aumento di capitale, le azioni del gruppo torinese venivano offerte ai sottoscrittori a 15 euro e 50, oltre un euro meno rispetto a quella che era la quotazione di mercato corrente. Mentre appartengono decisamente ad un'altra era i circa 35 euro cui venivano scambiate, giusto due anni fa, all'epoca dell'accordo con General Motors.

Ma quali sono le cause di questa debacle? Ci sono i timori relativi al debito Fiat, anzitutto, a tener lontani - e a far fuggire (gli scambi in questi giorni sono stati molto sostenuti) - gli investitori. Timori rafforzati dal possibile declassamento del rating sul credito a breve da parte di Standard & Poor's. E dall'insistente tam-tam di Borsa, secondo il quale, a rivedere giudizi e stime su Torino, sarebbero anche diverse banche d'affari. Straniere, ma anche italiane.

Secondo gli analisti, le principali attività del gruppo rimangono sotto una pressione pesante, mentre l'indebitamento non è sceso con l'attesa celerità. E le dimissioni, decise per rastrellare, entro fine 2003, 3 miliardi di euro non hanno ancora dato i frutti attesi. Così come il piano del contenimento dei costi.

Non è tutto, però. Se l'altro giorno questi timori avevano segnato pesantemente il titolo, ieri, a rafforzare la tendenza, in Piazza Affari si sono via via fatti largo, ed hanno pesato, i nuovi dubbi sull'andamento del mercato. E sui risultati trime-

strali, che il Lingotto presenterà il prossimo 14 maggio.

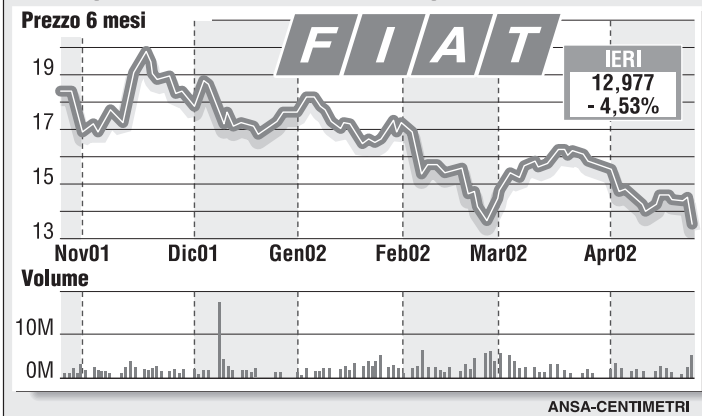
Qualche dato. Le automobili che escono dagli stabilimenti italiani - cioè dalle fabbriche targate Fiat - sono sempre di meno. In marzo, rispetto allo stesso mese del 2001, il calo della produzione è stato del 10,7%. E le previsioni per aprile sono ancora peggiori. Visto che, stando ai dati elaborati dal Centro studi Promotor, si parla di una riduzione probabilmente superiore al 13% registrato nel primo trimestre.

Segnali di ottimismo, in giro, non se vedono proprio. Le immatricolazioni, in tutta Europa, sono date in netto calo rispetto a un anno fa. Il numero delle auto italiane esportate è sceso del 14,6 per cento. E il mercato interno - che poi costituisce lo sbocco principale per le auto con marchio Fiat, Lancia e Alfa Romeo - ha fatto registrare il mese scorso un calo delle immatricolazioni del 18,4 per cento. Tanto che per fine anno le previsioni parlano di un meno 15 per cento per quel che riguarda le immatricolazioni e, in termini assoluti, di un numero di vetture prodotte inferiore al milione e 271mila del 2001.

Non è un caso che giusto la scorsa settimana il gruppo torinese abbia annunciato, per maggio, altra cassa integrazione un po' in tutti gli stabilimenti ed altri tagli di produzione. Stile compreso. Cioè compresa quella che era stata annunciata come la vettura del rilancio (e che invece arranca).

Così come non è un caso che, sempre nei giorni scorsi, i vertici del Lingotto abbiano dichiarato che non è aria da integrativo. Sebbene il contratto aziendale sia scaduto ormai da più di due anni. E questo è un altro capitolo. Destinato a far parlare di sé nelle prossime settimane.

Il Lingotto a Piazza Affari negli ultimi sei mesi



A Verona è in corso la manifestazione Transpotec-Logitec. Tra dubbi e preoccupazioni, anche segni di ripresa

Ma camion e furgoni offrono qualche speranza

Massimo Burzio

VERONA Un mercato che sembra riflettere, in modo quasi speculare, l'andamento discontinuo dell'economia. E' quello dei veicoli commerciali e industriali leggeri e pesanti e che alterna cifre con segno positivo a dati negativi. Segno, questo, di una situazione che gli stessi esperti del settore faticano ad interpretare. Secondo gli ultimi dati ufficiali, infatti, le vendite 2001 dei grossi camion oltre le 16 tonnellate, in Italia, sono cresciute del 2,41% con 29.833 immatricolazioni totali. In compenso, a gennaio la domanda è crollata del 35,37% con 1.531 unità contro le 2.369 dello stesso mese del 2001. Al contrario, invece, le consegne dei commerciali leggeri sino a

3,5 tonnellate - i furgoni, per intenderci -, da gennaio a marzo 2002 sono aumentate del 4,32% assestandosi a quota 54.834 vendite. In questo caso, il trend positivo è, però ed almeno, in netta controtendenza con il saldo finale del 2001 che era stato pari ad un - 8,5%. Per furgoni e derivati commerciali da vetture, tra l'altro, la ripresa è ormai costante da ottobre dello scorso anno inizialmente grazie alla Tremonti bis e, poi, alle politiche commerciali di spinta all'acquisto messe in atto dai costruttori.

E' insomma assai difficile capire cosa stia accadendo in questo comparto. L'occasione per fare il punto della situazione delle vendite dei mezzi da lavoro arriva in questi giorni dal Transpotec - Logitec di Verona. Il Salone ha aperto i battenti gio-

vedi 25 aprile e chiuderà domenica. Nel centro fieristico veneto - 150.000 metri quadri tutti occupati - sono presenti ben 800 espositori di tutto il mondo e si prevede che i visitatori arriveranno a sfiorare le 100.000 unità.

Il mondo del trasporto si è dato appuntamento sulle rive dell'Adige per una manifestazione che, al di là delle incertezze della domanda, mostra quantomeno una grande vitalità ideativa e una gran voglia di "lottare". E forse potrebbe essere proprio questo "spirito" - riscontrabile presso i grandi costruttori ma anche nelle piccole aziende - ad aiutare il settore. A differenza di altri saloni europei, poi, il Transpotec-Logitec sembra crescere continuamente in dimensioni e presenze. Se alcune manifestazioni espositive spe-

cialistiche faticano a sopravvivere, quindi, Verona pare lievitare. E anche se gli "affari" che qui si fanno non sono tantissimi, resta il fatto che questa è una vetrina importante che contribuisce a tenere vivo e vitale un comparto economico che diversamente sarebbe terribilmente depresso com'è quello delle vetture.

Tutto questo, però, non deve indurre ad un eccessivo ottimismo. Le incertezze per il 2002 ci sono e restano tutte. I grandi costruttori sono in affanno, i carrozzieri e gli allestitori hanno ordini in netto calo. In più l'autotrasporto, soprattutto quello italiano, subisce difficoltà che variano da quelle legate ai valichi e trafori - la questione del Bianco ne è un esempio lampante - all'aumento dei costi, alla non armonizzazione delle normative dei vari Paesi europei.

Il presidente della Fiat Paolo Fresco e l'amministratore delegato Paolo Cantarella



Pininfarina, licenziato il delegato Fiom

TORINO È stato formalizzato ieri il licenziamento di Mario Bertolo, operaio della Pininfarina e delegato della Fiom-Cgil, annunciato la scorsa settimana proprio a ridosso dello sciopero generale del 16 aprile. E subito è scattata la protesta di Fiom, Fim e Uilm.

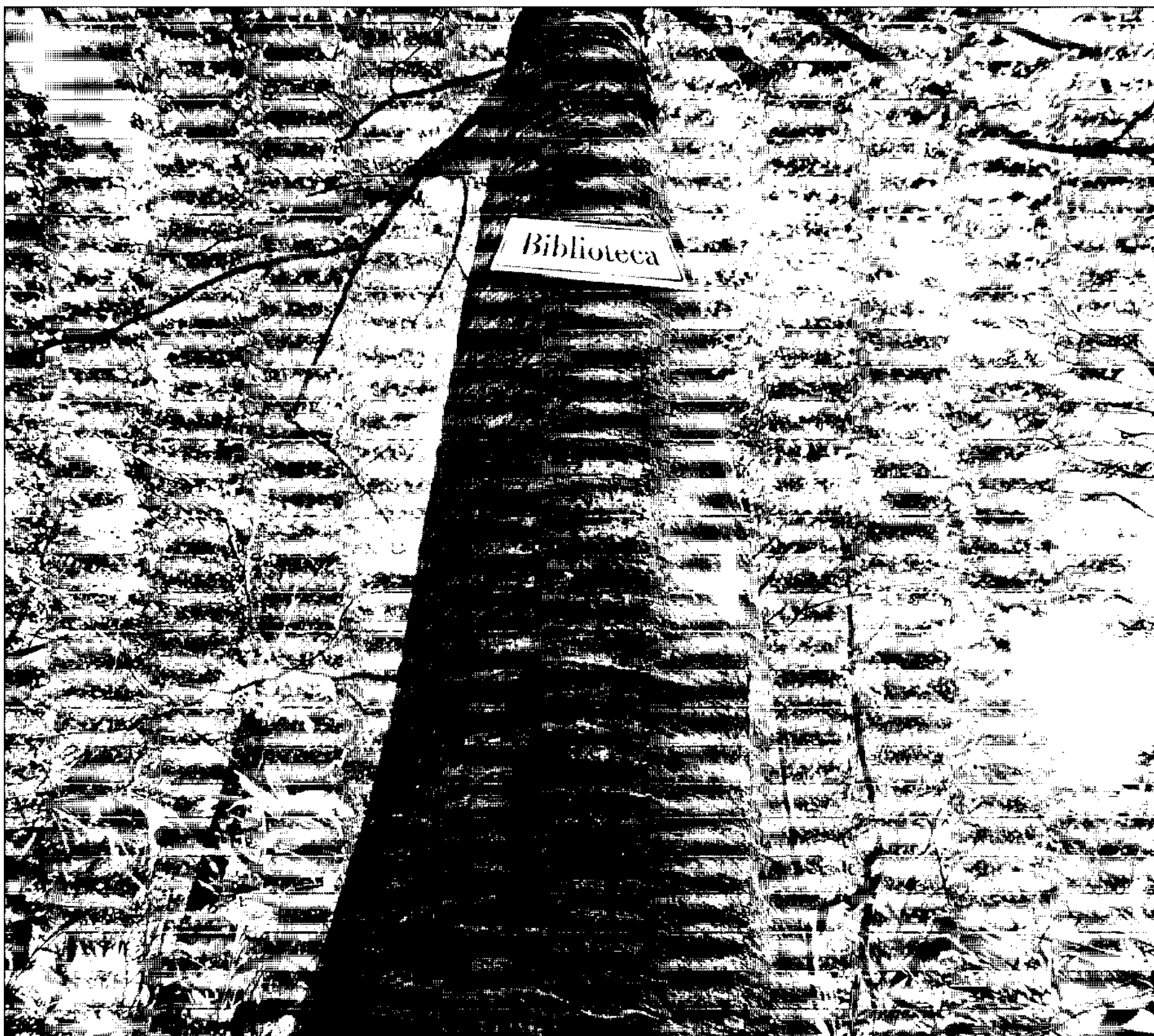
Le tre organizzazioni sindacali hanno indetto per la prima settimana di maggio - davanti allo stabilimento di Grugliasco - una manifestazione dei lavoratori di tutte le aziende metalmeccaniche della zona Torino Ovest.

«Con oggi (ieri, ndr) si chiude una prima fase di lotta - ha osservato il segretario della Fiom di Torino, Giorgio Airaudo - che ha portato 18 ore di sciopero in una sola settimana. Ora l'iniziativa di protesta si estenderà».

Airaudo ha poi aggiunto che «la Fiom ha già avviato la procedura per chiedere l'applicazione dell'articolo 18 per il reintegro del lavoratore ingiustamente licenziato».

Ieri lo stabilimento Pininfarina era chiuso perché l'azienda ha dato ai lavoratori il ponte tra il 25 aprile e il Primo maggio attraverso il ricorso ai permessi aziendali retribuiti.

Mercoledì Mario Bertolo era tornato in fabbrica, dopo dodici giorni di assenza, per partecipare a una assemblea dei lavoratori nella sua funzione di rappresentante sindacale.



Per uno studente disabile non è affatto una metafora.

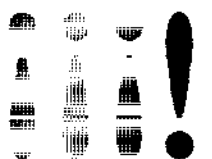
PERCHÉ SE DAVANTI LA BIBLIOTECA CI FOSSE ANCHE SOLO UN GRADINO, PER UNO STUDENTE DISABILE, QUESTA DIVENTEREBBE UNA PROVA ALTRETTANTO DIFFICILE DA SUPERARE.

PER QUESTO È NATO L'UFFICIO ACCOGLIENZA DISABILI: PER SUPERARE OGNI BARRIERA, ARCHITETTONICA E SOCIALE E PER FAR SÌ CHE L'IMMAGINE QUI SOPRA DIVENTI DAVVERO UNA METAFORA. PER TUTTI.

Tel. 0577/232038
e-mail: angelaccio@unisi.it



www.unisi.it



UFFICIO ACCOGLIENZA DISABILI
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI SIENA

Facoltà di intendere e valere