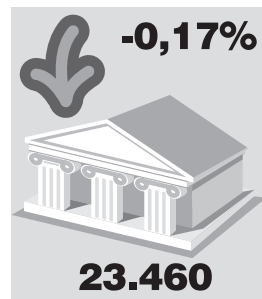


Competitività, l'Italia resta ferma al 32° posto**petrolio****euro/dollaro**

MILANO Restano gli Usa il paese più competitivo del mondo, seguiti a sorpresa dalla Finlandia che si guadagna il secondo posto scalzando Singapore, scivolata al quinto posto e sorpassata anche da Lussemburgo e Olanda. È questa la nuova classifica del World Competitiveness Yearbook 2002 pubblicato dall'Istituto di Lo-sanna IMD che classifica ancora una volta l'Italia, per il terzo anno consecutivo, al 32° posto, ultima degli europei e dei paesi industrializzati insieme a Portogallo (32) e Grecia (36). Agli ultimi posti della lista Indonesia, Venezuela e Argentina, quest'ultima sprofondata in fondo alla classifica dal 43° posto dello scorso anno.

Il rapporto continua ad assegnare all'Italia voti bassi per l'efficienza della sua amministrazione pubblica (risalita comunque al 39° posto dal 40° dello scorso

anno), e alle infrastrutture (con un peggioramento al 31° posto dal 28°). Migliorata invece la performance economica del Paese classificata al 21° posto dal 25° dello scorso anno.

Il rapporto sottolinea comunque dei punti di forza, in tutto venti. Ad esempio, grazie al boom della New Economy e del settore tecnologico, spiegano gli esperti di Losanna, l'Italia si colloca prima per l'aumento percentuale di brevetti concessi ai residenti registrato nell'ultimo anno.

Da primato (terzo posto) anche la produttività nel settore servizi e il rapporto studenti-insegnanti nella scuola secondaria; mentre si confermano asso nella manica del paese l'imprenditoria (5° posto) e la creazione di nuove imprese (8° posto).

l'Unità
ONLINE
nasce sotto i vostri occhi ora dopo ora
www.unita.it

economia e lavoro

l'Unità
ONLINE
nasce sotto i vostri occhi ora dopo ora
www.unita.it

Agnelli: non vendiamo la Fiat Auto*Confermati Fresco e Cantarella. Il titolo risale in Borsa, ma la crisi è profonda***Massimo Burzio**

TORINO La Fiat non cambia i vertici, non vende il settore auto e la Borsa ha esagerato. È toccato, ancora una volta, a Gianni Agnelli intervenire pubblicamente per rintuzzare le voci inquietanti sul futuro della più grande industria privata colpita da una difficile crisi di mercato e da un indebitamento pericoloso. Certo il periodo non è roseo, ammette l'avvocato, ma la ristrutturazione procede, gli uomini sono quelli giusti e gli azionisti offrono il loro appoggio.

Ieri Agnelli ha convinto la Borsa che dopo aver colpito la Fiat per giorni e giorni ha risollevato il titolo fino a un guadagno di oltre il 4%. Ma non basta. I sindacati sono preoccupati, i lavoratori e Torino temono per il lavoro.

Per ora non ci sono novità nell'intesa con General Motors. Non ci sarà un altro aumento di capitale per ricostituire, ad 1,8 miliardi di euro, il capitale sociale della Fiat Auto. Lo ha deciso la Fiat Auto Holding B.V., la società di diritto olandese che controlla interamente la Fiat Auto e che è composta da due soli azionisti: Fiat all'80% e General Motors al 20%. Come prevede la legge, quindi, il capitale sociale della Fiat Auto è stato prima azzerato e subito immediatamente ricostituito. Un adempimento, questo, che è obbligatorio quando le perdite di una società superano, come nel caso della Fiat Auto, un terzo del valore del capitale sociale e che sarà attuato utilizzando unicamente le risorse economiche interne alla Fiat Auto Holding B.V.

I rapporti di forza tra Torino ed il suo socio americano, insomma, restano per ora invariati. E, soprattutto, la Fiat Auto non sarà venduta alla stessa General Motors. Almeno prima del luglio del 2004 e cioè la data in cui la Fiat potrebbe esercitare l'opzione di cessione del proprio 80% ad un "ragionevole prezzo di mercato" così come prevedono gli accordi siglati due anni fa. Il Lingotto ha sgombrato il campo dalle illusioni riguardanti un cambio dei propri vertici circolate nei giorni scorsi. Agnelli ha

detto: "L'Avvocato Fresco e l'Ingegnere Cantarella stanno operando con tutta la mia fiducia e quella dei principali azionisti. Alla prossima assemblea degli azionisti, nella quale è prevista la scadenza del Consiglio d'Amministrazione al termine del triennio, l'Ifi e l'Ifil proporranno la conferma per i prossimi tre anni del Presidente Avv. Fresco e dell'Amministratore Delegato, Ing. Cantarella". La re-investitura dei due manager, insomma, è arrivata in un altro giorno difficile per la Fiat. Il Financial Times aveva pubblicato, ieri mattina, un articolo in cui avanzava l'ipotesi che la Fiat si disimpegnasse dall'auto e vendesse tutto alla GM a cau-

Per l'avvocato il nervosismo di Piazza Affari in questi giorni è francamente esagerato



Il presidente della Fiat, Paolo Fresco, con Giovanni Agnelli e l'amministratore delegato Paolo Cantarella. Ansa

sa delle proprie difficoltà economiche. A ben vedere, si trattava quasi di un invito a cedere, visto che il testo del Financial Times diceva: "Potrebbe la Fiat, il più grande Gruppo industriale italiano, uscire dal mercato dopo 100 anni? Quello che per i tradizionalisti sarebbe un tragico avvenimento ha preso consistenza la settimana scorsa dopo la decisione della Standard & Poor's di mettere sotto osservazione il rating - la valutazione del livello di affidabilità ed efficienza di un'impresa ai fini della concessione di crediti ndr. - della società in vista di una possibile riduzione". In buona sostanza un'indicazione ad abbandonare l'auto. Un fat-

Ripianate le perdite e ricostituito il capitale sociale del settore auto, General Motors è al 20%

to, quello dell'addio alle automobili, che il giornale britannico definiva: "Un anatema per i vecchi Agnelli ma forse accettabile per la generazione più giovane".

L'articolo del Financial Times ha prodotto un altro crollo in Borsa. Ma Agnelli ha smorzato il dramma: "Il nervosismo del mercato borsistico per quanto riguarda il titolo Fiat mi pare francamente esagerato. La situazione economica generale e il negativo andamento di alcuni mercati, in particolare quello dell'auto, influiscono naturalmente sui conti dell'azienda. Nello stesso tempo la riorganizzazione avviata alla fine dello scorso anno prosegue con grande intensità. Voglio ancora una volta ribadire che crediamo nello sviluppo della Fiat Auto, la cui ristrutturazione procede con incisività". Più chiaro di così, Agnelli non poteva essere. Ieri mattina il titolo era ulteriormente sceso del 4%, dopo l'intervento dell'avvocato era salito ad un + 1% per poi arrivare, in serata, a un progresso del 4,03%. Gli investitori, per ora, puntano ancora su una Fiat targata Torino. Ma sino a quando?

Grande preoccupazione tra i sindacati e i lavoratori per le voci sul futuro della casa torinese. Chiesto un tavolo di confronto

«Il gruppo deve restare in mani italiane»**Giovanni Laccabò**

MILANO I sindacati si schierano contro la ventilata vendita della Fiat Auto alla General Motors. Lo ribadiscono i segretari generali di Cisl e Uil, Savino Pezzotta e Luigi Angeletti, mentre la Cgil cede la parola al nuovo leader della Fiom Gianni Rinaldini. Per Pezzotta «la vendita non l'abbiamo messa nel conto perché la Fiat fino all'altro giorno ha negato questa possibilità». Tuttavia «è bene che la Fiat rimanga italiana, pur nel quadro della globalizzazione, e se ci sono problemi di mercato è bene che si apra un confronto

col sindacato». Anche Angeletti è nettamente contrario alla vendita, anche se non la esclude: «È nel conto: si mettono sempre nel conto anche gli eventi negativi e questo sarebbe drammaticamente negativo: una piccola catastrofe perché è l'ultimo grande gruppo industriale privato di questo paese. E uno sviluppo industriale duraturo e di qualità si fa solo attraverso le grandi imprese». Interpellato sulle considerazioni del Financial Times, Angeletti sorride: «Speriamo che perda la scommessa. Perdere l'ultima grande impresa che abbiamo significa fare un passo indietro. Vorrà dire che nei prossimi 20-30 anni un set-

tore come l'auto, con la ricerca e l'innovazione, vale a dire tutto ciò che c'è di meglio, verrà fatto da qualche altra parte, sicuramente non in Italia. Ecco perché sono contrario». Secondo Angeletti «i problemi di Fiat sono seri: hanno scommesso su un processo di internazionalizzazione interessante, ma in paesi che subito dopo hanno conosciuto una crisi notevole, dal Brasile all'Argentina, alla Russia. Poi c'è un altro problema: tirano fuori dieci modelli e solo due sono buoni, non dal punto di vista tecnologico, ma per la risposta del mercato. Una volta - conclude Angeletti - ho suggerito loro: quando disegnate una mac-

china, prima di metterla in produzione fatela vedere a vostra moglie e vedete se è disposta a comprarla». Delle gravi preoccupazioni suscitate in Italia dal Financial Times si fa interprete il segretario generale della Fiom, Gianni Rinaldini: «L'articolo lascia pensare che negli ambienti finanziari londinesi si dia per scontata l'intenzione del gruppo Fiat di disfarsi a breve di Fiat Auto, e che il punto in discussione sia il prezzo di vendita». Per Rinaldini «vengono confermate anche in questo modo le gravi preoccupazioni che la Fiom ha ripetutamente espresso sui processi in atto negli stabilimenti della stessa Fiat Auto».

Ed inoltre «è del tutto evidente - prosegue il leader Fiom - che l'auto, ben lungi dall'essere un prodotto maturo, costituisce un prodotto destinato ad essere investito da una fortissima innovazione. Solo chi sarà capace di dotarsi di un'adeguata strategia potrà reggere la competizione internazionale nei prossimi anni. È questa la sfida di politica industriale che riguarda la Fiat e l'intero Paese». Rinaldini conclude con una proposta: «Sviluppare subito un confronto con le organizzazioni sindacali, a partire dalla piattaforma aziendale presentata due anni orsono».

Per Giorgio Cremaschi, segreta-

rio Fiom, «si sta riproponendo in grande la vicenda Olivetti»: la Fiat verrà «prima ceduta e poi saranno chiuse le fabbriche». È necessario mettere in campo un intervento generale di politica industriale che chiami direttamente in causa il governo, a meno che non si intenda assistere alla fine dell'ultima impresa industriale italiana.

Per una rapida ripresa del confronto sindacato-azienda è anche Roberto Di Maulo, segretario del Fismic, che tuttavia non prende posizione contro la vendita a Gm. Secondo Di Maulo è giusto preoccuparsi ma senza allarmismi: «Serve un confronto tra azienda e sindacato per monitorare costantemente lo stato di salute del gruppo e le iniziative che si renderanno necessarie». Un percorso di confronto che «è già stato delineato nell'ultimo comitato di consultazione e che deve essere sviluppato con spirito partecipativo».

Le nuove immatricolazioni in Italia hanno registrato una forte flessione nei primi tre mesi dell'anno. Anche la ripresa di primavera finora non si è vista

Mercato in caduta in Europa e aprile sarà ancora negativo

TORINO In Italia tre mesi di vendite in caduta libera e quasi altrettanto in Europa sul mercato dell'auto. Nel nostro Paese, ad esempio, in gennaio, il calo totale delle consegne è stato pari ad un -8,76% rispetto allo stesso mese 2001. A febbraio, ecco un -10,4% che in marzo è balzato, addirittura, ad un negativo del 18,4%. In Europa, poi, se il decremento è stato "accettabile" in gennaio e febbraio (-1,3% e -1,4%) è stato certamente più marcato in marzo (-7,4%).

Le previsioni per aprile, almeno in Italia, non sono certo buone. Il Centro Studi Promotor di Bologna ha monitorato un livello di afflusso

di potenziali clienti nei saloni che è stato definito come "basso" dall'84% dei Concessionari di tutte le marche. A giorni, comunque, dovremmo anche conoscere sia le quote precise di aprile per ogni singola Casa - peraltro mancano ancora quelle di marzo per un misterioso problema informatico del Ministero dei Trasporti - sia la raccolta ordini di maggio. Ma anche questa dovrebbe essere stata del tutto deficitaria.

Il che significa che anche i due mesi della primavera, che di solito sono caratterizzati da una buona tendenza all'acquisto di vetture nuove, non invertiranno, certamente e



La sede torinese della Fiat. Ansa

salvo fatti "miracolosi", il trend negativo di questo 2002.

L'auto, insomma, se non è in gravissima crisi è quantomeno molto "in affanno". Le cause di questo processo recessivo sono tante e vanno da una situazione economica generale non brillante e che non induce a nuovi acquisti, alla saturazione dell'offerta, dai costi dei carburanti e di gestione, ai problemi di traffico e dell'ambiente. Sembra quasi ci sia "sempre una buona ragione" per non comperare un "quattro ruote".

A pagarne le conseguenze più pesanti, sono soprattutto le Case più esposte in processi di ristrutturazione o con gamme prodotti meno

appetibili di altre. E qui è la Fiat quella che pare maggiormente colpita dal problema. Da gennaio a marzo, in Europa, ha visto cadere la domanda di proprie auto di oltre 72.000 unità (-16,7%). In Italia, pur se manca il dato specifico per i già citati "guai" della Motorizzazione nel computo per Marca delle nuove immatricolazioni, dovrebbe esserci stata la frenata più massiccia.

Quasi fosse il mercato domestico, quello da sempre trainante, a penalizzare di più il costruttore nazionale. E nella ricerca delle motivazioni di questo rallentamento, quasi tutti hanno trovato una facile "colpevole". È la Stilo che non ven-

derebbe come tutti si aspettavano, specie a Mirafiori. Eppure la vettura è sulla media, in certi casi al di sopra, delle proprie concorrenti. Ha, quindi, pregi e difetti come tanti altri modelli stranieri più celebrati ma non riesce a dare, ancora, i risultati che servirebbero alla Fiat per uscire dal guado. La storia del mondo dell'auto, però, è piena di andamenti ciclici della domanda e anche di vetture "partite piano" e che poi hanno recuperato. Potrebbe anche accadere alla "media" della Casa torinese. I prossimi modelli, però, sarà obbligatorio partano subito "alla grande".

m.b.