

mbtel

+1.5%

23.178

petrolio

Londra

\$ 27.10

euro/dollaro

0,9062

Sciopero ferrovie, domenica 19 garantito il servizio minimo

MILANO La Commissione di Garanzia «corregge» la Rai e ribadisce che anche per lo sciopero di 24 ore nelle ferrovie, indetto dall'Orsa tra sabato 18 e domenica 19 maggio, «verrà rispettata una soglia minima di prestazioni».

In una nota, l'organismo di garanzia afferma di aver «richiesto alla Rai», in seguito ad una notizia diffusa «dai telegiornali secondo la quale lo sciopero sarebbe stato effettuato senza alcun treno garantito», che «l'utenza venga correttamente informata del fatto che, durante lo sciopero festivo, pur non essendo assicurate fasce orarie viene tuttavia garantito un numero minimo di treni a lunga percorrenza come, per altro, è indicato nell'orario ufficiale delle Fs».

Riassumendo per il prossimo fine settimana è previsto che durante lo sciopero previsto (24 ore a partire dalle 21 di sabato 18 maggio fino alle 21 del giorno successivo) circolerà un treno su due di media e lunga percorrenza. Lo comunica Trenitalia, precisando che dalle 18 di domenica circoleranno i treni previsti dall'accordo coi sindacati. Trenitalia invita dunque i clienti a verificare l'effettiva partenza del proprio treno sul sito trenitalia.com o chiamando il numero di telefono di «Fs informa» all'8488-88088.

Infine c'è anche da annotare un altro sciopero, questa volta nel settore aereo e che coinvolge solo una piccola compagnia: quello di 4 ore per Alpi Eagles, dalle 10 alle 14 di giovedì 16 maggio. Lo ha indetto il sindacato degli assistenti di volo Avia.

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

Fresco: adesso la Fiat è scalabile

Conti ancora in rosso. Il gruppo prepara prepensionamenti e tagli all'occupazione

Massimo Burzio

TORINO Se le azioni Fiat continueranno ad essere "sottovalutate", ci potrebbe essere il rischio di una scalata e quindi un passaggio di controllo del gruppo. È un'ipotesi, certo, e ad escluderla è proprio Paolo Fresco, il presidente della Fiat che rispondendo alla domanda di un'azionista durante l'assemblea ha affermato: «Le azioni Fiat sono sottovalutate, non c'è dubbio. Basta fare la somma delle parti del gruppo e togliere i debiti finanziari. La cifra ottenuta indica che c'è forte sottovalutazione. Questo può fare venire appetiti: tutte le società con un controllo sotto al 51% sono scalabili». Fresco, poi, ha ricordato che: «La Fiat ha un azionista di riferimento molto forte con oltre il 30% - la Famiglia Agnelli ndr - Ma siamo scalabili come altri. La risposta migliore è che il mercato riconosca il vero valore delle azioni e renda l'attacco inattuabile e inopportuno». Sulla prima assemblea degli azionisti Fiat alla quale è mancato, per i noti problemi di salute, Giovanni Agnelli è quindi "piombata" anche

questa ipotesi. Ma la vera notizia è quella del collocamento in Borsa, entro l'anno, della Ferrari. Che dovrebbe, tra l'altro, essere stata vissuta in tempo reale negli Usa, visto che l'avvocato avrebbe seguito via internet gran

parte dell'assemblea. Ma vediamo poi punti quanto emerso dall'assemblea. Il trimestre - I conti del primo trimestre 2002 confermano il difficilissimo momento della Fiat. Da gennaio a marzo il gruppo ha registrato un ros-

so di 529 milioni di euro a fronte di un fatturato di 14.100 milioni di euro (-45 rispetto al corrispondente periodo del 2001) mentre il risultato operativo è stato in negativo per 299 milioni di euro.

L'auto. È qui la grande crisi Fiat. Da solo, questo settore ha perso 429 milioni di euro soprattutto a causa del calo delle vendite (-14,9%) e del fatturato (-11,2%). Al 31 marzo, quindi, l'indebitamento netto ha raggiunto i

6,6 miliardi di euro con una crescita di 570 milioni rispetto all'inizio dell'esercizio. Fresco e Cantarella hanno annunciato nuove azioni di risanamento finanziario e 20 nuovi modelli entro il 2005 che richiederanno, ogni anno, un investimento di 2,4 miliardi di euro. La Fiat Auto, comunque, dovrebbe, secondo quanto ha rivelato Fresco «ottenere positivi livelli di redditività entro il 2004 grazie ad un piano rigoroso tanto sul fronte dei costi quanto sul livello dei ricavi». Un apporto importante a quest'azione di «salvataggio» dei conti Fiat Auto sarebbe dovuto anche alle sinergie con la General Motors che ad oggi hanno raggiunto un valore di 272 milioni di euro. I rapporti di forza con il socio americano però non dovrebbero, per ora, cambiare né sono previste altre alleanze con gruppi diversi da General Motors.

Il lavoro. Oggi Cantarella incontrerà il sindaco di Torino e nel pomeriggio, a Roma, i sindacati. In questa occasione potrebbero essere annunciati ulteriori ricorsi a «strumenti di flessibilità». E quindi ipotizzabile non soltanto un nuovo massiccio ricorso alla

cig ma anche ulteriori «messe in mobilità».

L'indebitamento. Ammonta, per tutta la Fiat, a 6,5 miliardi di euro. Il risanamento dei conti procede molto più lentamente del previsto e, soprattutto, le perdite dei primi tre mesi di quest'anno sono andate ben oltre le previsioni, anche quelle più negative. La quotazione Ferrari, l'aumento di capitale della Cnh (macchine per agricoltura e costruzioni) dovrebbero far incassare un miliardo di euro. Poi ci sarà la vendita, pare entro giugno, di Teksid Divisione Alluminio e Comau o, quantomeno, la ricerca di nuovi soci portatori di capitali. In pratica, nel 2002, le dimissioni arriveranno a 2 miliardi di euro e ad 1 miliardo nel 2003.

Il pareggio. Obiettivo per il 2002 è il pareggio di bilancio con un indebitamento netto dimezzato rispetto al 2001. La ripresa, quindi, dovrà avvenire tutta nella metà di quest'anno.

Il bilancio. Il bilancio 2001 è stato approvato e quindi vanno in archivio le relative perdite che, complessivamente, sono state pari a 791 milioni di euro.



Vendute 100mila «Stilo» gli ordini a quota 160mila Boccia il portale Ciaoweb

MILANO Taglio dei costi a parte, per far tornare Fiat Auto alla redditività nel 2004 è necessario che i modelli prodotti siano in grado di incontrare i gusti del pubblico. Cosa che negli ultimi tempi - dati di mercato alla mano - non sembra essere granché riuscita. Al riguardo, rispondendo alla domanda di un'azionista, l'amministratore delegato, Paolo Cantarella, ha dichiarato che a fine aprile erano state consegnate 100mila «Stilo» - l'ultima nata col marchio Fiat - mentre alla stessa data gli ordini risultavano 160mila. Boccia invece, sempre da Cantarella, il portale Ciaoweb. «Lo ritenevamo un business interessante. In realtà questo modello non ha funzionato e Ciaoweb ha accusato perdite per 3 milioni di euro l'anno scorso». Con un costo complessivo dell'iniziativa pari a 25 milioni.



Paolo Fresco e John Philip Elkann ieri al Lingotto durante l'assemblea degli azionisti Fiat per la prima volta senza la presenza di Gianni Agnelli PincA/Ap

il sindacato

Il Lingotto preoccupa la Fiom «No a chiusure di stabilimenti»

MILANO Non sono servite a tranquillizzare il sindacato le affermazioni fatte dai vertici Fiat all'assemblea degli azionisti. Anzi. A preoccupare maggiormente sono l'aggravamento dell'indebitamento registrato dall'inizio dell'anno e l'ampliamento del ventaglio delle dimissioni di settori industriali previste. Ampliamento che, per di più, va di pari passo con le difficoltà da parte del Lingotto a trovare acquirenti.

Così la Fiom, ieri, ha preso posizione con un documento approvato

all'unanimità dal suo comitato centrale. Ed ha lanciato un avvertimento. Chiaro. Non saranno accettati interventi di riduzione dell'occupazione, né nuove chiusure di stabilimenti, «ma solo scelte industriali che diano un futuro ai lavoratori».

«Le dichiarazioni rilasciate dalla presidenza Fiat - sostiene l'organismo dirigente del sindacato dei metalmeccanici Cgil nel suo documento - confermano le gravi preoccupazioni che noi abbiamo sul futuro del gruppo». Preoccupazioni incentrate

anzitutto sui rischi di deindustrializzazione legati alle dimissioni che, oltre alla perdita di un patrimonio industriale «fondamentale per l'Italia», avrebbero gravi ripercussioni sui livelli occupazionali. Di più. «Le scelte del consiglio di amministrazione - sostiene la Fiom - confermano una strategia basata unicamente sulla riduzione dei costi. Questa strategia per noi è inaccettabile in quanto si tramuterebbe in un'ulteriore riduzione dei diritti fondamentali». Per contrastare queste scelte giudicate inaccettabili, la Fiom propone una mobilitazione di tutte le forze politiche e sindacali «che abbiano l'obiettivo di mantenere e sviluppare la natura industriale del gruppo in Italia, valorizzando i necessari investimenti che servono per innovare i prodotti garantendo gli stessi standard tecnologici

esistenti negli altri gruppi». La crisi Fiat, insomma, non può essere vista come «un fatto privato». Nel processo di trasformazione, oltre al sindacato che finora è stato escluso da ogni confronto, secondo le tute blu Cgil, vanno coinvolti anche governo ed istituzioni locali. Che devono attivare interventi mirati soprattutto allo sviluppo della ricerca e all'innovazione.

All'assemblea di ieri sono intervenuti direttamente anche alcuni lavoratori-azionisti dell'Alfa Romeo di Arese. Dura la loro accusa: «Non si è saputo gestire tre marchi assieme (cioè Fiat, Lancia e Alfa Romeo) e per anni si è penalizzato il marchio Alfa. E nonostante ciò si vogliono far pagare gli sbagli ai lavoratori». A loro ha risposto Paolo Cantarella affermando che «la business unit Alfa sta lavorando al suo piano pluriennale».

Montezemolo: la quotazione offrirà risorse per lo sviluppo. Agnelli: la Ferrari è come la Coca Cola per gli americani

Il mito di Maranello sfreccia in Borsa

Roberto Rossi

MILANO Alla fine la Fiat, il gigante malato di «debolezza congenita» secondo una definizione del Financial Times, per fronteggiare la crisi economica e il declino si è affidato a uno dei suoi gioielli più cari e a uno dei più saldi miti italiani. Perché come ebbe a ricordare una volta Gianni Agnelli «in termini più piccoli la Ferrari rappresenta l'Italia nel mondo come la Coca Cola rappresenta gli Stati Uniti».

E così ieri il consiglio d'amministrazione della Fiat (che della casa di Maranello possiede il 90%) ha deciso che il mito va sacrificato sull'altare del debito dell'azienda, che il cavallino rampante è

pronto per fare il salto nel mercato azionario ed esser quotato entro l'anno. Una scelta che Luca Cordero di Montezemolo, amministratore delegato, ha accolto con soddisfazione. «La quotazione in Borsa - ha commentato - è molto importante poiché offrirà nuove risorse per i progetti di sviluppo».

Del collocamento della Ferrari, in realtà, si parlava da tempo. Molte indiscrezioni già davano la casa di Maranello pronta alcuni mesi fa. Molti però erano anche i dubbi. Era indispensabile, a suo tempo ci si interrogava, quotare una società che tutto sommato gode di ottima salute, non manca di capitali per il suo sviluppo e presenta conti invidiabili in un settore in piena crisi come quella dell'auto? No, era

stato detto, la Ferrari poteva anche non quotarsi per cercare capitali freschi sul mercato. Ma la società appartiene quasi interamente alla Fiat. E la Fiat in questo

Dal collocamento del «gioiello di famiglia» nelle casse torinesi dovrebbe entrare un miliardo di euro



momento ha un debito di 6 miliardi di euro da ripianare. Perché il mercato continui ad aver fiducia nella società, non penalizzando ancora di più il titolo, l'amministrazione ha posto l'obiettivo di ridurre il debito entro l'anno di due miliardi di euro. E la quotazione della Ferrari, in questa strategia, dovrebbe portare metà della somma necessaria (circa un miliardo di euro, forse di più).

«Dall'aumento di capitale - ha detto ieri il presidente Fiat, Paolo Fresco - di Cnh (secondo produttore mondiale di trattori, macchine agricole e macchine per cantieri) con conversione di crediti e dalla quotazione Ferrari contiamo di ricavare un miliardo di euro, oltre che di realizzare nel caso della Ferrari, una plu-

svalenza importante».

La convinzione di Fresco si basa su dati oggettivi. Al momento la Ferrari rappresenta un gioiello, uno dei pochi, rimasto nelle mani della Fiat. Vende con continua progressione in tutto il mondo. Dall'America, il mercato più vasto per il gruppo (che controlla anche la vendita delle Maserati) alla Germania, per arrivare anche in Cina. Nel 2001 ha registrato, anche grazie ai successi sportivi, un anno record. Sia in termini di attività industriali e commerciali sia nel settore delle corse (il fatturato di Ferrari-Maserati è salito l'anno scorso del 18% a 1.058 milioni di euro, e l'utile netto è balzato da 7 a 47 milioni).

Non a caso, quindi, Fiat ha deciso di

affidare parte della sua salvezza alla Ferrari. A quel mito tutto italiano nato nelle campagne modenesi nel 1929 e legato alla figura del suo fondatore, Enzo Ferrari. Un uomo che difficilmente si allontanava dal triangolo Modena-Maranello-Fiorano (amava dire: «Ho provato a lavorare anche all'estero, ma poi, alzando lo sguardo al cielo non ho riconosciuto quello dell'Emilia. E allora, poiché si deve soffrire, è meglio soffrire sotto il cielo della terra in cui si è nati») e che scelse nel 1969 di aprire il capitale alla Fiat con il 50%, ma riservandosi però la completa responsabilità della gestione sportiva (il Lingotto nel 1988 acquisterà il 90% circa), dopo che alcuni anni prima era sfumato un accordo con la Ford.