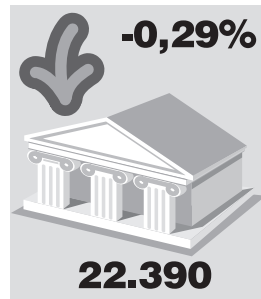


mbtel



petrolio



euro/dollaro



Rc auto, i consumatori sfidano il presidente dell'Ania

MILANO Gli aumenti delle tariffe Rc auto «non oscilleranno oltre il 4-5 per cento». Ad affermarlo è stato il presidente dell'Ania, Alfonso Desiata. Che ha parlato di aumenti più nominali che sostanziali.

«Oggi - ha spiegato Desiata - c'è molta competizione. I giovani vanno su internet e si spostano da un'azienda all'altra. È importante notare che ci sono aziende che hanno attuato diminuzioni anche dell'1 per cento».

Alle affermazioni di Desiata hanno subito replicato Adusbef e Codacons. Che hanno anche lanciato una sfida al rappresentante delle compagnie di assicurazione.

Innanzitutto, sostengono le due associazioni, le previsioni di Desiata lo fanno entrare di diritto tra i candidati al Pinocchio d'oro 2002. Poche settimane fa, infatti, lo stesso Desiata aveva previsto aumenti del 2-3 per

cento per le polizze rc auto, ma ora pare aver cambiato idea».

Ma, come detto, Codacons e Adusbef lanciano una clamorosa «sfida» al presidente dell'Ania: se a luglio le tariffe delle polizze rc auto aumenteranno in misura superiore al 5 per cento - e siamo sicuri che questo avverrà - e quindi l'ottimista «sibilla» verrà smentita, chiederemo a Desiata di pagare di tasca sua la differenza tra quanto previsto e quanto di fatto pagato dagli automobilisti.

Intanto Federconsumatori lamenta che la pubblicazione obbligatoria delle tariffe di riferimento non ha prodotto il risultato auspicato. Anzi. «Si è rivelato uno strumento utilizzato dalle compagnie per attestare, mese per mese, le tariffe ai livelli più alti del mercato».

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

Allarme per gli stabilimenti della Fiat

Forte preoccupazione del sindacato per Mirafiori e Termini Imerese. A rischio Arese

Massimo Burzio

TORINO Non chiuderà, per ora, nessuno stabilimento italiano della Fiat Auto ma seicento lavoratori interinali non saranno confermati a Cassino dove sono anche previste due settimane di Cassa Integrazione dal 17 al 29 giugno. E ancora, l'intero impianto di Arese è in "forte criticità" mentre Mirafiori perderà tre linee su sette e Termini Imerese passerà da 800 a 640 vetture al giorno. È questo il piano di ristrutturazione della Fiat Auto che ieri è stato presentato ai sindacati nel corso del primo incontro destinato a discutere sulle procedure di mobilità per i 2.887 esuberanti annunciati nei giorni scorsi dal gruppo. I dettagli di quella che Fiat chiama "razionalizzazione", quindi, si sono abbattute sul tavolo al quale erano presenti Fiom, Fim, Uilm e Fismic esattamente il giorno antecedente allo sciopero di due ore che interesserà, oggi, tutti gli stabilimenti della Fiat. A Mirafiori i lavoratori si fermeranno per il primo turno dalle ore 9.00 (sono previsti cortei interni e, all'esterno, da tutte le porte attorno alle ore 9.30) non soltanto nello stabilimento torinese, ma in tutti i siti dell'azienda e anche nei turni successivi. Si prevede, tra l'altro, una mobilitazione massiccia, la stessa che si è riscontrata ieri all'Iveco di Torino dove hanno scioperato quasi l'80% dei lavoratori anche se l'azienda da cifre attorno al 27%. Uno sciopero emblematico, quello dell'Iveco, perché questa società non è interessata dai tagli all'occupazione ma, evidentemente, i suoi lavoratori hanno voluto testimoniare la loro preoccupazione.

Sulle risultanze della riunione con la Fiat di ieri, si sono avute immediate critiche da parte dei sindacati che, tra l'altro, torneranno ad incontrare i rappresentanti del Lingotto il prossimo 6 giugno. Lello Raffo della Fiom ha affermato: «Siamo molto preoccupati, c'è stata la registrazione di un forte ridimensionamento sia per Mirafiori che per Cassino e Termini Imerese. Non possiamo - ha aggiunto - accettare ipotesi che prevedano l'espulsione di forza lavoro. Il 6 giugno ci dovranno presentare un piano che non sia la registrazione dei loro errori». Cosmano Spagnolo



Il corteo dei lavoratori dello stabilimento torinese dell'Iveco che ieri hanno scioperato per due ore contro gli esuberanti annunciati dalla Fiat

Pinca/Ap

della Fim Cisl, poi, ha spiegato che «Fiat sconta un disastro gestionale», mentre Giovanni Sgambati, Uilm, ha avvertito che «le eventuali dimissioni di Comau e Teksid impoveriranno il settore auto della Fiat», ma allo stesso tempo ha anche suggerito che proprio alla riunione con l'azienda, il sindacato presenti «delle proposte per uscire dalla crisi».

Tornando al piano con cui la Fiat conta di "razionalizzare" i propri impianti, questo prevederebbe sostanzialmente un «riadeguamento della capacità produttiva» che dovrebbe portare ad una saturazione, secondo il Lingotto, degli impianti al 90% contro l'attuale 70% medio. A Mirafiori verrebbe completato il trasferimento delle linee di Lancia Lybra e Alfa 166 con un investi-

mento di 55 milioni di euro. Nel 2002, però, le linee passeranno da 7 a 5 e arriveranno a 4 alla fine del 2003. In quest'ambito, la stessa Fiat sostiene che non verrebbe diminuita la capacità produttiva totale di Mirafiori che peraltro

Oggi lo sciopero di due ore A Cassino cassa integrazione e stop ai contratti di 600 interinali

”

subirà una riduzione di aree coperte per 110mila metri quadrati. Le Fiat Mare e Panda, poi, usciranno dai listini e verranno sostituite da una piccola monovolume - su pianale Punto ndr - e dalla più grande vettura chiamata Large. Cassino, invece, pagherà la scarsa fortuna della Stilo. Via i seicento interinali, un taglio drammatico, ma anche cig, a giugno, che dovrebbe servire anche alla formazione per la produzione della Stilo station wagon di prossima uscita. Melfi e Pomigliano, invece, godranno di situazioni un po' migliori grazie al fatto che qui si fanno quella Punto e quelle Alfa Romeo che da sole sembrano tenere "su" gran parte delle vendite. Inquietante la prospettiva per Arese. Definito a "forte criticità" dalla stessa Fiat, dovrà sperare in una spinta

verso l'acquisto delle Multipla ecocompatibili e, magari, in quella incentivazione alla metanizzazione auspicata dal sindaco di Torino, Chiamparino.

Ieri a Torino si è presentato anche il ministro del Welfare, Maroni. Dopo l'incontro con Ghigo, Bresso e Chiamparino, ha parlato prima di un "tavolo" convocato dal governo, poi di un caso Fiat simile a quello Alitalia, cioè risolvibile anche con contratti di solidarietà. Poi si è rimangiato il tutto e ha detto che la decisione finale spetta a Berlusconi. Anche se pensa di risolvere la questione esuberanti con nuove formule di ammortizzatori da impiegare, però, in tutta Italia. Insomma niente di nuovo se non che, secondo Maroni, il Lingotto dovrebbe farcela. Speriamo ce la facciano anche gli operai.

credito e industria

Il Lingotto in Mediobanca Le banche corrono ai ripari

MILANO Se fosse vero sarebbe un bel ritorno al passato: il riavvicinamento di Mediobanca alla Fiat e, più in particolare, la possibilità che la prima tiri fuori dalle sabbie mobili del debito la seconda.

Come successe negli anni Ottanta e anche negli anni Novanta. Allora si parlava di recessione, dura, che non aveva risparmiato le maggiori imprese automobilistiche, Torino compresa. L'impatto fu così grande da far dubitare che neppure un'ingente ricapitalizzazione sarebbe bastata a scongiurare il collasso. Questo fu anche il dilemma che tenne in sospiro per qualche tempo, fra agosto e settembre del 1993, anche Enrico Cuccia, chiamato in soccorso al capezzale della società torinese. L'emorragia di liquidi venne allora tamponata, come è noto, da un aumento del capitale per 4.200 miliardi, il più elevato mai richiesto fino ad allora al mercato finanziario, e la proficua cessione di non poche attività. Ma a che prezzo? Grande scalpore destò, a quell'epoca, la forzata rinuncia di Umberto Agnelli alla successione a capo del gruppo, quale erede designato da tempo a prendere il posto nel 1996 del fratello Gianni.

Se il riavvicinamento tra i due gruppi, come dicevano, è la voce che sta circolando in questi giorni, da Mediobanca, come sempre, non ci sono conferme, né smentite. Parleranno i fatti.

Mediobanca ha sempre ripetuto che della Fiat era azionista e che i rapporti tra i due istituti non si erano mai arrestati. E Mediobanca ha sottoscritto anche l'ultimo aumento di capitale del Lingotto.

Vero. Come è vero, però, che negli ultimi tempi si era formata tra le due parti una frattura profonda, che nelle vicende della Holding di Partecipazioni aveva trovato il suo campo di battaglia.

Ma anche strappi e incomprensioni si possono ricucire nei momenti difficili. Ma tutto a un prezzo. E se così fosse in molti sono pronti a scommettere che il ruolo di Mediobanca all'interno della Fiat potrebbe anche cambiare dando alla storica banca milanese un peso centrale nelle scelte strategiche del Lingotto.

Ma la ritrovata intesa farebbe comodo anche ad altri soggetti. Come le banche italiane. Quasi tutto il sistema è esposto nei confronti di Torino. Su tutti, a quanto risulta, San Paolo Imi, Banca di Roma e IntesaBci che non sono proprio gli ultimi istituti in Italia. Mediobanca potrebbe quindi sfruttare il debito Fiat per ritornare al centro dei giochi anche a Torino.

L'intervento della banca guidata da Vincenzo Maranghi sarebbe ancora più necessario in quanto il piano di dismissioni organizzato dal Lingotto non sarebbe poi di così facile attuazione. Teksid, Comau e Magneti Marelli sono società sane, ma il mercato non tira e il rischio è che si arrivi a una cessione a prezzi ridotti.

Da qui anche l'ipotesi avanzata dal Financial Times di riorganizzare il suo portafoglio di finanziamenti al consumo e al leasing, che ammonta a 22 miliardi di euro, nel tentativo di abbassare i costi degli interessi e di migliorare i rating sul credito. **r.e.**

Entro giugno l'unione fra le due imprese di cui Torino è il maggior azionista. Varata una ristrutturazione finanziaria da 4 miliardi di euro

Fusione Edison-Italenergia per dimezzare i debiti

Marco Ventimiglia

MILANO Volete conoscere persone importanti? Bene, andate a Torino, sotto al Lingotto, e mormorate una frase del genere: «Che bello, sono riuscito a cancellare tutti i miei debiti...». Non farete in tempo a finire che vi ritroverete al cospetto dei vertici Fiat, una lampadina piantata davanti alla faccia, Paolo Fresco e Paolo Cantarella che vi inchiodano con una domanda ossessiva: «Come hai fatto?».

Proprio così, il debito è l'ossessione che in questi tormentati tempi logora il maggior gruppo industriale italiano. Logora Fiat Auto, alle prese con una crisi dai problematici sbocchi, ma anche le varie

province produttive dell'impero torinese, a cominciare dalla più prestigiosa e di recente acquisizione, Italenergia. Quest'ultima è la società - maggioranza Fiat, altri soci Edf, Zaleski, IntesaBci, Bancaroma e San Paolo Imi - creata nell'estate dell'anno scorso al fine di strappare dalle mani di Mediobanca il controllo di Montedison ed Edison. Operazione riuscita, alla quale seguì la fusione di Montedison ed Edison.

Ieri si è invece compiuto l'ultimo atto del piano di architettura finanziaria, volto a semplificare la catena di controllo ma anche, appunto, a ridurre i debiti accumulati nella scatola al polo energetico. Il consiglio d'amministrazione di Edison, ed il giorno prima quello di Italenergia, hanno dato il definitivo via libera alla fusione fra

le due società. Unione che sarà accompagnata da una serie di cospicui interventi finanziari.

A seguito del varo del progetto di fusione, i vertici di Edison hanno integrato l'ordine del giorno dell'assemblea dei soci con una parte straordinaria, in programma per il 28 e 29 giugno. I valori attribuiti alle azioni delle due società, sono di 3,58 euro per ogni azione ordinaria Edison (2,86 euro per il risparmio), 2,52 euro per ogni azione ordinaria Italenergia (2,02 euro per il risparmio), corrispondenti a un rapporto di scambio di 7 azioni ordinarie Edison per 10 azioni ordinarie Italenergia.

Contemporaneamente è stato avviato un piano di riassetto finanziario da 4 mi-



Il presidente di Edison Umberto Quadrino

liardi di euro. Il programma prevede un aumento di capitale da 1 miliardo di euro, un prestito subordinato degli azionisti a Italenergia di 1 miliardo di euro nonché l'emissione di obbligazioni, sempre da parte della holding, per altri 2 miliardi di euro. Il tutto insieme alla contestuale quotazione in Borsa di Italenergia.

La ristrutturazione finanziaria da 4 miliardi consentirà ad Italenergia di riequilibrare sia il rapporto tra indebitamento e mezzi propri, sia il rapporto tra debiti a breve e debiti a medio e lungo termine, riducendo conseguentemente l'esposizione verso le banche, che a fine 2002, secondo i piani della holding, risulterà pressoché dimezzata, passando dagli attuali 7 miliardi di euro a circa 3,5 miliardi.

Ma se Italenergia si prodiga, in questi mesi l'inglobanda Edison non ha certo dormito. Impressionante è l'elenco delle dismissioni già effettuate o in procinto di essere concluse; sempre, naturalmente, con l'obiettivo di fare cassa.

L'anno scorso - ricorda una nota di Edison - sono state finalizzate fra le altre le dismissioni di Dieci/Burgo per 81 milioni; la cessione della quota in Fondiaria, 1.059 milioni; la scissione di Falck ha comportato il deconsolidamento di 173 milioni di debito; la cessione della quota in Cerestar, 906 milioni; Eridania, 410 milioni; Agor/Ausimont, 1.169 milioni; Tecnimont/Proctecma, 214 milioni. E sono in corso negoziati per la cessione di Beghin-Say, Cereol, Antibioticos ed Intermarine.