



Alitalia, dalla Ue primo sì alla ricapitalizzazione

MILANO Si spiana la strada per l'aumento di capitale dell'Alitalia. Secondo quanto appreso da fonti Ue, la decisione proposta dalla commissaria ai Trasporti, Loyola de Palacio, ai colleghi dell'esecutivo, è di via libera sia all'aumento di capitale su cui oggi si pronuncerà l'assemblea della compagnia, che sull'ultima tranche del '97 di 129 milioni di euro. La commissione deciderà il 19 giugno.

Il portavoce della commissaria, Gilles Gantelet non ha «confermare né smentito» la notizia, aggiungendo che «la commissione sta lavorando per prendere una decisione nelle prossime settimane». Il programma di ricapitalizzazione di Alitalia prevede un primo aumento da 370 milioni di euro (di cui 258 già versati) riservato al ministero dell'economia a cui ne

seguirebbe un secondo di 1,432 miliardi offerto a tutti i soci. La quota del tesoro in questa seconda operazione sarebbe di circa 890 milioni di euro.

La proposta della commissaria ai Trasporti è stata inoltrata agli altri gabinetti per la consueta consultazione interservizi. Dopo che le diverse direzioni generali interessate avranno espresso la propria posizione, la proposta andrà all'esame del collegio dei commissari, in calendario per il 19 giugno. Insieme al dossier da 1,43 miliardi, come detto, viene esaminato anche quello più piccolo ma non irrilevante di 125 milioni di euro residuo della vecchia ricapitalizzazione Alitalia, quella da 2.750 miliardi di lire approvata nel 1997 a patto che fossero rispettate condizioni di fatto ancora sotto la lente di Bruxelles.

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

Banche e Fiat varano la cura anti-debiti

Piano finanziario per evitare il declassamento della società. Non cambiano gli equilibri azionari

Marco Ventimiglia

MILANO Chi si aspettava un qualche segnale di miglioramento in casa Fiat, alle prese con una profonda crisi industriale e finanziaria, ha visto ieri un'altra giornata da dimenticare. Mentre Umberto Agnelli lanciava i suoi strali contro imprecisati sciacalli, la Borsa si accaniva nuovamente sul Lingotto con una flessione del titolo superiore addirittura al 6%, il tutto mentre proseguivano i serratissimi colloqui fra il management torinese e le principali banche italiane per trovare una soluzione di comune gradimento al nodo della sistemazione del debito Fiat, un'operazione indispensabile per evitare un traumatico declassamento dell'esposizione finanziaria dell'azienda da parte delle principali agenzie di rating internazionali.

Nel corso della giornata si è parlato più volte di un'intesa raggiunta fra il Lingotto ed i tre istituti maggiormente coinvolti, con cospicui crediti in scadenza, nelle vicende della famiglia Agnelli, vale a dire IntesaBci, San Paolo Imi e Banca di Roma. Un accordo che potrebbe passare attraverso la realizzazione di un drastico piano di dismissioni e dal coinvolgimento delle banche citate nel capitale della Ferrari, azienda simbolo che la Fiat si appresta a collocare in Borsa. Ma i tasselli da mettere nel posto giusto sono molti e quindi, dopo tre giorni di trattative serrate, non si può ancora dire che l'intesa sia stata definita complessivamente.

Secondo calcoli condivisi dalla maggioranza degli analisti, il debito lordo della Fiat ammonta in totale a 33 miliardi di euro, di cui 19 miliardi in prestiti bancari e 14 in bond. L'esposizione ufficiale nei confronti delle banche italiane dovrebbe ammontare a circa due terzi, 12 miliardi di euro, dei prestiti erogati. Ed in base ad altri calcoli, se si assumesse che metà dell'esposizione si trasformasse in una perdita effettiva per gli istituti più coinvolti, si avrebbe un impatto negativo sulla capitalizzazione di circa il 20% per Banca di

Roma, del 7% per il Sanpaolo Imi e del 6% per IntesaBci. Meno esposta, con una perdita teorica del 5%, Unicredit, il cui ruolo, come vedremo, appare sostanzialmente diverso da quello degli altri tre istituti.

Al momento, sembra che le ipotesi sulle quali si stanno arroventando Paolo Fresco e Paolo Cantarella, sul versante torinese, e le maggiori teste finanziarie delle banche citate siano essenzialmente due: da un lato si lavora su un eventuale aumento di capitale riservato soltanto agli istituti di credito, dall'altro si prende in considerazione l'ipotesi della cessione di tutta una serie di attività, dalla Teksind alla Comau, passando per Fiat Avio, Toro assicurazioni, con, appunto, la quotazione in Borsa della Ferrari che verrebbe però preceduta dalla cessione agli istituti di una cospicua parte del capitale del Cavallino rampante, ad un prezzo molto appetibile.

Per dare il via libera a questa o quella intesa non basterà comunque l'assenso dei diretti interessati. A vigilare sulla trattativa c'è naturalmente Bankitalia, preoccupata di far rispettare le regole, come quella che limita al 10% del capitale ogni parte-



Gianni Agnelli con il fratello Umberto

Umberto Agnelli

«Sciacallaggio su mio fratello»
Al Lingotto «scelte sbagliate»

Massimo Burzio

TORINO A smentire le voci quasi quotidiane sull'aggravarsi delle condizioni di salute di Giovanni Agnelli ci ha pensato, ieri, suo fratello Umberto durante l'assemblea dell'Ifil. «C'è dello sciacallaggio - ha detto agli azionisti - sono girate voci che l'Avvocato fosse morto e queste sono cose ignobili. Mio fratello sta abbastanza bene, non benissimo e segue il ciclo di cure». Umberto Agnelli ha anche riferito di parlare

«quasi ogni giorno» con il fratello. Riferendosi ancora agli «sciacalli», Umberto Agnelli ha poi aggiunto: «Queste sono cose che portano bene. Speriamo viva il più a lungo possibile».

Ma l'assemblea dell'Ifil è stata soprattutto l'occasione per parlare della Fiat. Secondo Umberto Agnelli, la situazione sarebbe «difficile ma non disperata. La Fiat oggi si trova in un momento difficile per la situazione congiunturale del mercato che l'ha portata ad una situazione finanziaria delicata e probabilmente anche per alcuni errori manageriali avvenuti in passato.

Ma - ha ribadito - i piani preparati dalla Fiat sono raggiungibili». E questo potrebbe accadere anche grazie alla ristrutturazione del settore auto: «Vedremo se i progetti presentati dal nuovo amministratore delegato si dimostreranno più credibili di quelli del passato. Di lui - Giancarlo Boschetti ndr. - ho molta stima e credo sarà così». Per due volte, quindi, la gestione Fiat più recente è stata esplicitamente criticata. Oltre a dare prova di oggettivo realismo, Umberto Agnelli è sembrato voler dimostrare il suo scarso gradimento verso le scelte di Paolo Cantarella che, peraltro, non è stato mai direttamente citato. Ad un azionista che ne invocava la sostituzione con l'amministratore delegato dell'Ifil, Gabriele Galateri di Genola, Umberto Agnelli ha risposto: «Bisognerebbe chiederlo a lui ma mi dispiacerebbe molto che Galateri andasse via».

Agnelli ha spiegato che: «La Fiat ha come

spada di Damocle sulla testa il ragionamento del rating internazionale. È estremamente importante una collaborazione del sistema bancario italiano nell'affrontare i problemi di ristrutturazione. E a questo proposito - ha aggiunto - la Fiat sta negoziando un discorso di questo genere per rendere credibile l'obiettivo di raggiungimento di determinati risultati». Sulla quotazione «a sconto» di Ifi e Ifil, Agnelli ha detto: «Dobbiamo obiettivamente riconoscere che questo è in parte dovuto anche alla partecipazione in Fiat. E la partecipazione in Fiat fa paura in sé e per sé. L'Ifil - ha spiegato - viene identificata soprattutto come un'azienda che è a disposizione di Fiat nei momenti opportuni e in parte è anche successo così. Ma la politica verso la Fiat è l'Ifi che la fa ed essendo il principale azionista dell'Ifi, penso la faccia anche nell'interesse di quest'ultima». Oggi si terrà l'assemblea dell'Ifi e si prevedono non poche novità.

Il sindacato proclama altre 4 ore di sciopero

MILANO Un incontro urgente con il governo ed altre 4 ore di sciopero da effettuarsi, negli stabilimenti del gruppo, prima della riunione delle strutture sindacali del gruppo convocata per l'11 giugno.

Sono queste le decisioni adottate ieri dalle segreterie nazionali di Fiom, Fim, Uilm e Fismic riunitesi per discutere della crisi Fiat. Le organizzazioni sindacali, in particolare, nel ribadire il giudizio di forte preoccupazione per la situazione venutasi a determinare al Lingotto, chiedono l'adozione di soluzioni adeguate a fronteggiare il grave livello di indebitamento raggiunto senza che venga compromesso l'assetto industriale del gruppo e, con esso, la sua presenza produttiva ed occupazionale in Italia. La discussione sul piano industriale e sul relativo piano finanziario - che rimangono prioritari rispetto ad ogni valutazione sulla gestione delle ricadute occupazionali - deve avvenire, secondo Fiom, Fim, Uilm e Fismic, sulla base di un quadro di certezze per quel che riguarda l'assetto complessivo del gruppo Fiat.

Le quattro organizzazioni hanno perciò deciso di chiedere un incontro urgente al governo. Per il 6 giugno, frattanto, è prevista una riunione del comitato di consultazione di Fiat Auto. Ma, come noto, l'obiettivo immediato del sindacato resta quello di avviare un tavolo negoziale con l'azienda. Un tavolo che ancora non è stato attivato.

Romiti aveva lasciato la guida presentando «i risultati migliori della storia». Adesso la società è in grave crisi, chi vuole destabilizzare il primo gruppo industriale italiano?

Mistero a Torino: dal bilancio record alla minaccia di scalata

MILANO C'è qualcosa che non torna in questa crisi finanziaria e industriale della Fiat. Qualcosa che ancora non è chiaro, non si capisce.

Non più di tre anni fa Cesare Romiti lasciava la presidenza della società torinese dopo vent'anni di servizio. Romiti abdicava presentando agli azionisti «il miglior bilancio della storia della Fiat», queste furono le parole usate in quell'occasione. Poi arrivò Paolo Fresco, un italiano con un lungo trascorso professionale in America, un talento dell'impresa arrivato alla vicepresidenza della General Electric, cioè della più ricca e potente conglomerata degli Stati Uniti. Fresco negoziò e poi gestì un accordo strategico con la General Motors che non è l'ultima arrivata, è la più

grande casa automobilistica al mondo: il 20% di Fiat Auto passa agli americani, gli Agnelli mantengono il diritto - se vogliono, ma hanno sempre detto che non lo faranno - di vendere il restante 80% del capitale entro il 2004.

Passano pochi mesi e si scopre che c'è la crisi dell'auto, la recessione, l'11 settembre e altro. La Fiat non va più così bene e al Lingotto si fa il conto delle auto che non si vendono più, anche l'ultima arrivata - la Stilo - fa fatica. E' vero c'è la crisi, ma intanto la Fiat ha scalato la Montedison, uno dei grandi nomi del capitalismo nazionale per diversificare nell'energia, settore sicuro, ad alta redditività, si dice. Bella operazione, ma intanto fa aumentare i debiti.

Dalla sera alla mattina, la situazione precipita. I debiti crescono, l'azienda perde 350 miliardi di vecchie lire al mese e naturalmente vuole cacciare qualche migliaio di lavoratori. Il Financial Times, ieri, scrive che le banche premono sulla Fiat per interventi straordinari altrimenti il debito del gruppo potrebbe essere retrocesso a «spazzatura» (in America i junk bonds, sono i «titoli spazzatura», quelli in cui era un maestro Michael Milken, un malvivito di Wall Street). Una notizia del genere, in prima pagina sul Financial Times, è un fatto gravissimo, intacca la credibilità dell'impresa. Intanto le banche vicine a Torino - San Paolo Imi, Banca di Roma e IntesaComit - studiano un progetto finanziario per sostenere il piano indu-

striale, per ristrutturare il debito enorme (circa 70mila miliardi di vecchie lire), senza tuttavia alterare gli equilibri azionari - cioè il controllo della famiglia Agnelli - e senza svendere i gioielli di famiglia.

La Fiat, intanto, continua a crollare in Borsa, dove alcuni «sciacalli» come li definisce Umberto Agnelli, lavorano sulle voci della presunta morte dell'avvocato Agnelli. Non basta: circolano indiscrezioni di cordate che puntano alla scalata della Fiat e all'estromissione degli Agnelli. L'avvertimento era stato lanciato da Fresco all'assemblea dei soci. E' qualche sospetto inizia a circolare. La Fiat, ormai, ha un valore di mercato irrisorio: ieri sera in Borsa capitalizzava 5,57 milioni di euro, circa 10mila miliardi di vecchie lire. E' una cifra ridicolo-

la per il primo gruppo industriale italiano, significa che il Lingotto vale un decimo del suo fatturato.

Con una capitalizzazione così bassa non deve stupire che qualcuno, in Italia o in giro per il mondo, possa pensare a un'operazione di take over. Si Buttano dentro un po' di miliardi, si prende il controllo e poi si rivende tutto a pezzi, incassando fiori di quattrini. Fantasia? Possibile, ma forse no. Si dice che Mediobanca avrebbe un piano alternativo di salvataggio della Fiat con un maxi aumento di capitale, la riduzione ad azionisti di minoranza e marginali degli Agnelli. L'ingresso di nomi nuovi e capitali freschi con la guida Roberto Colaninno, che già salvò l'Olivetti nel 1995 da una situazione

pre-fallimentare. Colaninno, interpellato, nega nel modo più assoluto. Ma è il suo destino, ormai: fino a quando non avrà trovato un nuovo lavoro, non avrà investito i capitali incassati con Telecom, verrà candidato a tutto.

La Fiat, oggi, è in mezzo al guado. Ma possibile che nessuno si sia accorto di nulla fino a ieri? Possibile che Bankitalia, le banche creditrici, gli investitori internazionali, i top manager del Lingotto non abbiano sentito che c'era del fumo, che qualcosa non funzionava nel motore della Fiat. Oppure si è voluti arrivare deliberatamente a questa situazione di emergenza proprio per destabilizzare il più grande gruppo industriale nazionale?

r.g.