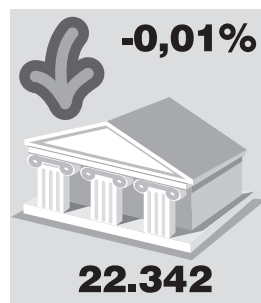
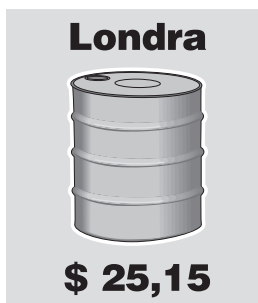


## Euro in salute, dopo 8 mesi risale sopra quota 0,93 dollari



petrolio



euro/dollaro



MILANO Giornata brillante per l'euro che ha approfittato di un repentino e accentuato indebolimento della divisa americana per superare importanti resistenze tecniche e tornare, durante la giornata, sopra quota 0,93 dollari per la prima volta dallo scorso 19 settembre. L'euro ha poi chiuso a 0,9294 dollari (0,921 lunedì) dopo un minimo a 0,92 un massimo a 0,9306 e una rilevazione Bce a 0,9255.

Il dollaro ha accentuato la propria debolezza permettendo all'euro di testare i nuovi massimi dopo la seconda serie di dati macroeconomici Usa, cioè l'indice di fiducia dei consumatori salito a maggio a 109,8 da 108,5 di aprile, un incremento giudicato troppo modesto dagli investitori per dare una credibile prospettiva alla ripresa negli Stati Uniti.

Nemmeno l'aumento delle vendite di case in aprile ha rasserenato gli animi. La prima serie di dati Usa è risultata o leggermente sotto le attese, come la crescita dei consumi (+0,5% invece di 0,7%) in aprile o in linea, come i redditi personali (+0,3%).

Il cambio euro/dollaro ha trascinato un po' tutto il mercato e il dollaro ha perso terreno anche sullo yen a 124,42 (124,5 lunedì) sul franco svizzero a 1,5743 per dollaro da 1,582 di lunedì e sulla sterlina che è balzata fino a 1,4632 dollari da 1,458 della vigilia.

L'euro si è rafforzato anche sulla sterlina, salendo fino a 0,6362 pence, nuovo massimo da 28 agosto scorso (0,63635 pence). L'euro/yen ha chiuso inoltre a 115,25 da 114,98 di lunedì e 115,31 della rilevazione Bce.

**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

## Fatto l'accordo tra banche e Fiat

Il testo all'esame di Fazio. Dimezzamento del debito, gli istituti acquistano i servizi finanziari

Marco Ventimiglia

MILANO Giorni di trattative serratissime, un'infinità di nodi da sciogliere, la Borsa sulle montagne russe, ma alla fine il sofferto accordo fra la Fiat e le tre banche più esposte - Banca di Roma, IntesaBci e San Paolo Imi - è stato siglato e diffuso nella serata di ieri. Si tratta di un'intesa in quattro punti, che tenta di affrontare le questioni cruciali che gravano sul destino del Lingotto, dalla sistemazione del debito alle cessioni, dal nuovo ruolo delle banche alle prospettive future.

Al primo punto la Fiat conferma i propri obiettivi di piano di riduzione della posizione finanziaria netta che prevedono entro l'esercizio in corso un indebitamento netto non superiore a 3 miliardi di euro al 31 dicembre 2002, rispetto agli attuali 6,6 miliardi. Tali obiettivi verranno raggiunti - ed è quanto previsto nel secondo punto - anche mediante le già annunciate operazioni di quotazione della Ferrari nonché con una serie di cessioni da definire. Al riguardo, in questi giorni si è parlato insistentemente, oltre alle già previste dimissioni di Comau e Teksind, di una vendita rapida forse di Toro Assicurazioni e Magneti Marelli.

Dal canto loro le banche - come si legge nel terzo punto dell'intesa - si sono impegnate a garantire per un triennio un eventuale aumento di capitale Fiat mediante emissione in opzione di azioni ordinarie per un controvalore fino a 3 miliardi di euro. La garanzia prenderà la forma di un finanziamento di pari importo immediatamente erogato al Lingotto prevalentemente mediante sostituzione di linee di credito già in essere a breve termine. Il finanziamento sarà convertito in azioni che verranno poi offerte dalle banche in opzione agli azionisti.

Per quanto riguarda il prezzo di emissione delle azioni ordinarie, sarà pari alla media aritmetica tra 15,5 euro e la media ponderata degli ultimi sei mesi di borsa prece-

denza la data di sottoscrizione. Fiat potrà comunque ripagare anche parzialmente il finanziamento e pertanto non lanciare l'aumento di capitale in opzione agli azionisti qualora l'indebitamento finanziario nel periodo si fosse ridotto stabilmente ai livelli previsti nel piano.

Infine, ed è il quarto punto dell'intesa raggiunta, le banche si sono offerte di acquistare il 51% delle attività di servizi finanziari di Fiat Auto, subordinatamente agli accordi in essere tra Fiat e General Motors su tali attività. Una cessione consentirebbe al Lingotto di ridurre il proprio indebitamento finanziario lordo di oltre 8 miliardi di euro.

L'accordo «è aperto alle altre principali istituzioni creditizie» e si fonda su una «ulteriore accelerazione del piano di rilancio del Gruppo Fiat e su un piano di ristrutturazione del portafoglio di business coerente con gli impegni finanziari». L'intesa è stata presentata alla Banca d'Italia, «la quale è stata preventivamente e costantemente tenuta al



Umberto Agnelli all'assemblea degli azionisti Ifi

M.Pinca/Ap

All'assemblea dell'Ifi freddezza verso Fresco e Cantarella. «La General Motors compra? Non mi risulta»

## Umberto Agnelli: Lingotto strategico, per ora

Massimo Burzio

TORINO Gli Agnelli considerano ancora "strategica" la partecipazione del 30% di Ifi e Ifil nel capitale azionario della Fiat ma quello che "è strategico non è detto che lo sia per sempre".

A fare questa precisazione è stato Umberto Agnelli durante l'assemblea degli azionisti dell'Ifi nel corso della quale ha affrontato la crisi della Fiat: "Bisogna che la Fiat si senta in condizione di dare il massimo delle garanzie di sopravvivenza e sviluppo a tutte le persone e a tutte le competenze che lavorano in Fiat Au-

to. Se se la sente, noi come azionisti saremmo felici. Se non se la sente dovrà prendere le decisioni conseguenti". Qualora il salvataggio della Fiat Auto dovesse rivelarsi un'impresa troppo ardua, quindi, gli attuali azionisti potrebbero anche passare la mano ad altri. E questi "altri" non potrebbero che essere gli americani della General Motors che starebbero per anticipare, secondo le indiscrezioni provenienti dagli Usa, le operazioni per rilevare l'intero pacchetto azionario dell'auto. Un'ipotesi che Umberto Agnelli, in ogni modo, non ha confermato: "Sono cose che riguardano la Fiat Spa, ma non mi risulta".

In una giornata in cui si sono susseguite le voci più disparate, mentre il piano delle banche veniva presentato alla Banca d'Italia, poi, c'è da rilevare anche la freddezza, quasi il distacco, di Umberto Agnelli nei confronti del manager Fresco (ieri assente "perché ha altro da fare") e Cantarella. "Per quanto riguarda il discorso degli errori passati, - ha affermato - conoscete tutti la storia, tutti avete visto in che condizioni si trova oggi la Fiat. Io però voglio parlare del futuro e quello che vi dico è che sono, ripeto, fiducioso che l'attività che ha maggiori problemi, la Fiat Auto, sia gestita da un personaggio come Boschetti che gode perso-

nalmente della mia stima". Poi, però, Agnelli ha aggiunto: "Ma evidentemente gode - Boschetti ndr - di tutta la stima della Fiat Spa perché lo ha proposto". Agnelli ha rivelato che l'intera famiglia, quella che confluisce nella "cassaforse" della Giovanni Agnelli e C, è: "fortunatamente ancora concorde e unita e le posizioni in merito al supporto delle varie attività sono state tutte approvate all'unanimità".

Sul tema dell'accordo Fiat-banche, poi, Umberto Agnelli ha affermato: "Il sistema bancario si è dimostrato collaborativo in relazione ai problemi contingenti della Fiat. Come si articoli questo accordo non è

corrente dell'operazione».

Quest'ultima gioca naturalmente un ruolo chiave nella vicenda, anche se il suo disco verde formale potrà arrivare soltanto adesso dopo la presentazione ufficiale del piano di sistemazione del debito. Resta il fatto che Antonio Fazio ed il suo entourage hanno seguito passo passo l'evolversi della situazione, incontrando ieri i vertici di Banca di Roma e San Paolo Imi, con una duplice preoccupazione.

Da un lato Bankitalia deve vigilare sui termini dell'accordo, preoccupandosi ad esempio che nessuno degli istituti possa oltrepassare quella soglia del 10% che limita la partecipazione industriale di una banca. Dall'altro lato, in via Nazionale non si è disposti a dare l'imprimatur ad alcuna soluzione che non limiti, o peggio finisca coll'aggravare, la già cospicua esposizione di Banca di Roma, IntesaBci e San Paolo Imi sul fronte torinese (si parla di qualcosa come 12 miliardi di euro).

Infine la Borsa: la Fiat ha guadagnato ieri il 2,8%.

di mia competenza e non lo conosco. Credo passerà nei CdA delle stesse e poi verrà annunciato". E altrettanto dovrà fare la Fiat con il proprio consiglio d'amministrazione.

In quell'occasione potrebbe, dicono alcune voci, anche esserci l'affiancamento a Cantarella (a cui resterebbero le attività industriali) di un secondo amministratore delegato con compiti finanziari: Gabriele Galateri che, peraltro, ha reagito con un "Io sto bene dove sto". Da Agnelli, ieri, è anche arrivata la conferma che la proprietà del Corriere della Sera non sarà oggetto di trattative "perché il patto di sindacato dell'IDP è stato riconfermato due giorni fa e per tre anni non dovrebbe modificarsi niente". Altrettanto dicasi per la Toro mentre Agnelli ha smentito che la Lafico possa crescere nel capitale Fiat perché "Non mi risulta vogliono fare un'operazione come quella fatta anni fa".

## Vertice a Palazzo Chigi All'esame dei ministri l'ipotesi eco-incentivi

MILANO È approdato ieri sera a Palazzo Chigi, il dossier Fiat. I titolari di Economia, Attività Produttive, Welfare e Ambiente - Tremonti, Marzano, Maroni e Matteoli - hanno affrontato il capitolo interventi con il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Gianni Letta, e con vicepresidente Gianfranco Fini. Un tema complesso. E allo stesso tempo non risolutivo. Visto che, esclusa una riedizione della rottamazione verso la quale il governo si è sempre detto contrario, l'unica strada effettivamente percorribile sembra quella della concessione di eco-incentivi. Che però non avrebbero come sola destinazione le vetture sfornate dagli stabilimenti del gruppo torinese. Non solo. La boccata d'ossigeno per il Lingotto, in questa fase in crisi di offerta, sarebbe modesta.

Intanto ieri i sindacati sono tornati a chiedere al governo la convocazione immediata. Prima di qualunque discussione sulle ricadute occupazionali; prima del varo di qualunque provvedimento; prima, anche, che riferisca al Senato (cosa che avverrà domani, ndr). La posizione di Fiom, Fim, Uilm e Fismic è nota. Per affrontare in modo adeguato la crisi della Fiat è necessario anzitutto un piano industriale sostenuto da un adeguato piano finanziario. Perché non è possibile nessuna svolta senza l'innovazione del prodotto. Per domani la Fiom ha convocato, a Torino, al teatro Alfieri l'assemblea nazionale dei delegati di tutti gli stabilimenti Fiat d'Italia. Parteciperanno Sergio Cofferati e Gianni Rinaldini. Parola d'ordine, affidata a Simla manifesti affissi per tutta la città, «no ai licenziamenti».

Continua lo stillicidio di cassa integrazione e di esuberi, la fabbrica non è più centrale per il gruppo di Torino e negli ultimi anni sono stati cancellati migliaia di posti

## All'Alfa Romeo di Arese i lavoratori si aspettano il peggio

Giovanni Laccabò

MILANO Per Arese le prospettive sono pesime. Il piano degli esuberi Fiat e soprattutto le previsioni fatte trapelare a spizzichi sul futuro industriale fanno temere persino per la sopravvivenza dello storico insediamento milanese, la cui fine potrebbe arrivare già entro quest'anno. Un drammatico crollo occupazionale che si è consumato in venti anni, dai 23 mila addetti dell'80 scesi a 12 mila nel '94, ai 4 mila attuali, per metà in cassa integrazione. Gli esuberi del piano Fiat sono 131 dei 2.887 mila. Dei 131, gli operai sono 98 delle Carrozzerie delle auto a basso impatto ambientale, e 33 impiegati.

Ma l'incertezza non risparmia quasi nessuno dei siti in cui Arese è spezzettata, gli 850 delle Carrozzerie, i 350 di Powertrain, i mille degli enti centrali, gli addetti ai servizi di Gescio e Sepim. Dice Maria Sciancati, Fiom: «Durante l'incontro con l'azienda abbiamo chiesto che siano garantiti gli accordi. Non quelli sottoscritti dieci anni fa, ma quelli firmati nel 2000, nei quali si assicurava che Arese sarebbe stato l'unico sito a produrre auto a basso impatto ambientale e che non avrebbe prodotto solo la Multipla, ma anche nuovi modelli, compresa la Punto. Abbiamo chiesto: manterrete questi impegni? Risposta della Fiat: no».

Sono cambiate le condizioni, ha replicato Paolo Fresco. Non ci sono più accor-



di, non esiste più il sito Arese dell'auto ecologica, così come non ci sarà spazio per la nuova produzione dell'auto sportiva prevista dall'accordo. Tutto azzerrato. Ma allora quale futuro aspetta Arese? «Ci han risposto: se si fa l'accordo, cacciamo via un po' di gente e si tira avanti qualche mese con la cassa integrazione. Ne abbiamo ricavato la convinzione che per Arese dal punto di vista produttivo non c'è nessun futuro».

Ma sono stati annunciati spostamenti di produzioni? È vero che l'auto ecologica sarà trasferita a Torino, come è stato ipotizzato? Maria Sciancati: «Ci sono state dichiarazioni in tal senso, anche un po' strumentalizzate, per far credere che la Fiom di Torino fosse disponibile a concen-

trare a Mirafiori tutte le auto ecologiche, comprese quelle destinate ad Arese». È poiché a Mirafiori si producono i motori delle auto che poi escono da Arese, si insinua l'idea che Mirafiori diventi l'epicentro delle nuove produzioni, ma la Fiat ha respinto questa idea: «Da Arese niente esce e niente entra. Non si sposta nulla, ma nemmeno arriva niente di nuovo. La sola ipotesi è l'agonia che potrebbe giungere entro fine anno, per cui non è pensabile che uno stabilimento di queste dimensioni possa proseguire l'attività senza un preciso impegno di Fiat».

Ad Arese si sta consumando la coda della cassa integrazione. Il sindacato, sul piano della gestione territoriale, manterrà lo stato di agitazione anche quando i lavoratori rientreranno dalla cassa integrazione.

Nei giorni scorsi tutta la fabbrica era in cig, tranne le Meccaniche. Dice Maria Sciancati: «La Fiat ha dichiarato che ci saranno esuberi anche per Powertrain che fa motori e cambi. Il motore che si produce ad Arese è il 6 cilindri che alla fine del 2002 esce dalla produzione, ma non si sa chi farà i nuovi motori. Proseguiamo la mobilitazione per indurre la Fiat a discutere il piano industriale. Ma a Milano dobbiamo coinvolgere le forze politiche e le istituzioni: la Regione deve svolgere un ruolo di primo piano per decidere quale tipo di industria si deve progettare per Milano e Lombardia, e per verificare se Arese dentro questa scelta industriale può avere un ruolo».