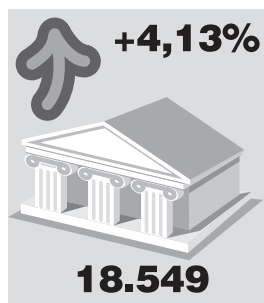
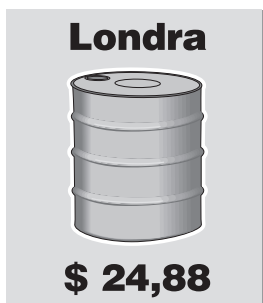


mbitel



petrolio



euro/dollaro



## In rosso la bilancia tecnologica dell'Italia

**MILANO** L'Italia è in «rosso» con l'estero su brevetti, licenze e marchi di fabbrica di natura tecnologica. Il 2001, informa l'Uic, si è chiuso con un profondo passivo della Bilancia dei pagamenti della tecnologia, che misura i flussi di incassi e pagamenti riguardanti transazioni di tecnologia non incorporata in beni fisici, nella forma di diritti di proprietà industriale e intellettuale come brevetti, licenze, marchi di fabbrica, know-how e assistenza tecnica. Il disavanzo ha toccato lo scorso anno gli 845 milioni di euro, con un peggioramento non solo rispetto al 2000 (-1,6% gli incassi e +1,0% i pagamenti), ma anche con riferimento alla serie storica.

In termini di flussi, i principali paesi controparte dell'Italia si confermano essere gli Stati Uniti con il 15,3% degli incassi complessivi e il 24,2% dei pagamen-

ti, la Francia (19,8% di incassi e 17,2% di pagamenti), il Regno Unito (rispettivamente, 11,3% e 15,0%), la Germania (11,5% e 8,4%) e l'Olanda (7,5% e 6,3%). Gli scambi con la comunità europea mantengono un saldo negativo maggiore rispetto ai paesi extracomunitari (520 milioni di euro contro 325), nonostante il rilevante passivo dei confronti degli Stati Uniti, pari a 472 milioni.

L'Italia nord-occidentale si conferma come la zona che ha svolto nel periodo il ruolo più rilevante (63,3% degli incassi e 58,6% dei pagamenti); in particolare la Lombardia rappresenta da sola ben oltre il 40% del totale. Le regioni nord-orientali si collocano al terzo posto (con il 10,3% degli incassi e il 10,9% dei pagamenti) dopo l'Italia centrale, alla quale va riferito rispettivamente il 24,5% e il 27,0% dei flussi.

**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

## Un brodino per la Fiat, l'auto è grave

*Nonostante mobilità e Cig la svolta non c'è. Calano le perdite, effetto Ferrari sui conti*

Massimo Burzio

**TORINO** I conti della Fiat migliorano, ma restano in rosso e l'auto continua ad essere la grande malata. I risultati del secondo trimestre e dei primi sei mesi dell'anno esaminati dal consiglio d'amministrazione presieduto da Paolo Fresco e con Gabriele Galateri per la prima volta nelle vesti di amministratore delegato, presentano, per il periodo aprile-giugno, un risultato ante imposte che è in positivo per 28 milioni di euro contro i 556 milioni di euro di perdita dei primi tre mesi dell'anno. Sempre rispetto a questo periodo, le perdite di gruppo si sono più che dimezzate passando da 299 milioni di euro a 127 mentre l'indebitamento è sceso da 6,6 a 5,8 miliar-

di di euro. Il fatturato, poi, è aumentato di quasi 500 mila euro: da 14.147 a 14.608 milioni di euro.

Nel semestre, il fatturato del Lingotto è stato pari a 28.755 milioni di euro e cioè il 5,8% in meno rispetto ai primi sei mesi del 2001 e il risultato operativo è stato negativo per 426 milioni di euro mentre nella stessa metà dell'anno scorso era stato di + 528 milioni di euro. Il risultato ante imposte semestrale segna una perdita di 528 milioni di euro - contro i + 559 milioni di euro di utile del 2001 - e il risultato netto di competenza è stato negati-

vo per 563 milioni di euro contro il precedente utile di 383 milioni di euro. La posizione finanziaria netta, infine, è in miglioramento per 250 milioni di euro rispetto all'inizio dell'esercizio.

L'auto E' sempre l'auto il grave problema della Fiat. La contrazione globale delle vendite del -18,8% si è, infatti, accompagnata a ricavi netti ancora in discesa e che sono passati dai 5993 milioni di euro del primo trimestre ai 5777 del secondo. Le perdite, peraltro, si sono leggermente attenuate scendendo da 429 milioni di euro a 393. Il Lingotto ha

definito il secondo trimestre dell'anno "particolarmente difficile" a causa, proprio, della caduta dei volumi e delle quote e ha parlato "solo di un lieve ridimensionamento delle perdite operative". Tra le cause di questa situazione, a Torino ricordano la scelta di innalzare la "qualità delle vendite" riducendo quelle "poco remunerative", l'attesa per gli eicoicentivi in Italia e il calo della domanda in Europa. In più ci sono il -40% drammatico della Turchia, il -17% della Polonia e la grave recessione del Brasile che è al -12%. Giancarlo Boschetti, quindi,

avrà ancora molto da fare anche se la Fiat si è "alleggerita" di quasi 3000 addetti con l'accordo sugli esuberanti, la Stilo ha conquistato la leadership italiana del suo segmento per le auto a 3/5 porte, la Lancia ha nuovi prodotti come Thesis e Phedra e l'Alfa Romeo resiste agli urti della concorrenza grazie alle sue 147 e 156. Vanno abbastanza bene - e guadagnano -, poi, i commerciali leggeri come il Ducato. Le strategie a medio/lungo termine, comunque, per Fiat Auto sono quelle più volte descritte da Boschetti: impianti saturi, riduzione dei costi, carry over,

più qualità e implementazione delle sinergie con GM. In quest'ultimo caso, dal vertice è venuta fuori anche la riaffermazione della necessità di "diventare un più forte partner della federazione". Il che aggiunge vigore al tormentone delle voci di una "fusione" tra Opel e Fiat Auto in Europa e SudAmerica.

I settori La Fiat parla di un "andamento in linea con le previsioni" e cioè, sempre secondo il Lingotto, Iveco, Toro, Cnh, Teksid, Marelli, Business Solution, hanno controbilanciato "almeno parzialmente le performance del Settore Auto". E, infatti, vanno quasi tutti bene e nel trimestre hanno fatturato complessivamente 8.800 milioni di euro (-2% rispetto al secondo trimestre 2001) ed hanno avuto un risultato operativo positivo per 267 milioni

di euro.

Il risanamento Il consiglio Fiat ha ribadito che il 2002 sarà "ancora un anno di transizione" e non è difficile individuare nella plusvalenza Ferrari-Mediobanca (oltre 660 milioni di euro) gran parte "dell'abbellimento dei conti" presentati ieri. Le operazioni sin qui annunciate (accordo con le banche per il quale è prevista a settembre un'assemblea di ratifica, aumento di capitale Cnh, accordo per Italenergia) sono andate in porto e si attendono i risultati nel secondo semestre. Galateri e Fresco vanno avanti per la loro strada e la Fiat ribadisce che intende "rispettare gli obiettivi concordati con le banche". E poi ci sono le dimissioni: ieri non se n'è parlato ma qualcosa dovrebbe presto muoversi.

### l'intervista Sergio Chiamparino sindaco di Torino

DALL'INVIATO Oreste Pivetta



Il Sindaco di Torino Sergio Chiamparino. A lato Una recente assemblea dei soci Fiat

**TORINO** La Fiat sta meno peggio rispetto all'anno passato, ma all'orizzonte della casa automobilistica non sorge ancora il sole. Ed allora idee coraggiose novità, questo occorre per rilanciare l'impresa, progetti industriali dopo l'accordo con le banche e qualche miglioramento dei conti. Pensiero del sindaco di Torino, Sergio Chiamparino, con le fabbriche e gli uffici già chiusi, dopo una lunga stagione di ansie, di preoccupazioni e di cattive notizie per un avvenire ancora oscuro, dalla fine imposta al salone dell'auto alla crisi dichiarata, alla cassa integrazione per tremila operai, prossima fermata la pensione. Il rischio è di un piano inclinato che potrebbe riservare altre difficoltà a Torino. Il sindaco lancia una proposta, che promuove il ruolo degli enti locali, un po' meno interlocutori-ascollatori, un po' più attori nel futuro della Fiat: comune, provincia e regione nel capitale Fiat.

**Signor sindaco che cosa significa? Al fianco dei privati si schiera il vituperato "pubblico"? Torna il primato della politica? E proprio nell'azienda più "privata" d'Italia? In fondo il comune e il sindaco non si sono mai risparmiati fatiche per rappresentare la città di fronte al Lingotto...**

«È una prospettiva possibile, che per oggi non ha ancora un profilo preciso. Non vogliamo rifare lo stato o il parastato, decidiamo solo (e non sarebbe scelta di poco peso) che il sistema piemontese degli enti locali potrebbe entrare nella Fiat. È ovvio, non direttamente, ma attraverso ad esempio una propria finanziaria, che potrebbe avere un capofila nella Regione. Al di là dell'investimento, della mobilitazione comune di nuove e forse ingenti risorse, sarebbe comunque una presenza si-

gnificativa per dimostrare quanto sia radicata in questa realtà l'industria automobilistica. È un modo per dire (e non solo per dire) quanto ci teniamo stretti i nostri stabilimenti».

**Non possiamo stare ad aspettare che scada l'opzione di vendita alla Gm per vedere quello che succede**

**Una proposta sul tavolo della trattativa? O una indicazione a futura memoria?**

«Solo una suggestione, per ora. Mi fa piacere che se ne parli e se ne discuta. Che si approfondisca, anche rapidamente: abbiamo la responsabilità di non stare a guardare in attesa che venga a scadere l'opzione di vendita della General Motors, fra due anni in aprile. In questo senso, credo che sia bene affrontare subito il rapporto con Gm e che Fiat con Opel possa diventare il perno della Gm in Europa».

**In questo caso la fetta di mercato sarebbe più ampia (quasi il diciotto per cento di quello europeo) e consentirebbe di affrontare più agevolmente**

**due crisi vicine, quella Fiat e quella Opel, con rischi pesanti però per l'occupazione. Il problema, dal nostro punto di vista, è l'Italia...**

«In questo contesto, nella sinergia Fiat-Opel, la finanziaria, chiamiamola Piemonte-Torino, non solo rinvigorebbe il rapporto tra la casa automobilistica e la regione, significherebbe anche un impegno ad investire nel distretto dell'auto. Che è poi, nella varietà di sigle e di iniziative industriali, la ricchezza di questa zona. Cioè potrebbe aggiungere ragioni di dinamismo e di competitività. Non saremo certo noi a finanziare la crisi Fiat. Non tocca a noi. Ci tocca piuttosto stimolare, discutere, orientare, per quanto possibile. Ri-

peto, però: solo una suggestione, che potrebbe motivare tante obiezioni e subito una domanda: perché non lo si fa per altre attività produttive. Ma l'urgenza viene oggi dalla Fiat. E quindi anche da una politica di sostegno, di ricerca e di infrastrutture, per il distretto. Non vogliamo fare gli eterni spettatori».

**Il segretario della Fiom torinese, Giorgio Airaud, sarebbe d'accordo con il sindaco. Ed anche Cosmano Spagnolo, segretario Fim Cisl, sarebbe pronto a discutere. Altre reazioni?**

«Le attendiamo. Sono novità che chiedono verifiche. Quello che mi preme davvero è che vi siano i margini per una discussione».

### i sindacati

## Fiom e Fim d'accordo: l'idea merita attenzione

**TORINO** Abbiamo sentito la Fiom torinese. Il segretario Giorgio Airaud sarebbe d'accordo: «Meglio tardi che mai, purché la presenza non sia simbolica, purché si stia nel consiglio di amministrazione, purché prima di tutto la Fiat e la Gm presentino programmi certi, mentre la sensazione adesso volge in senso opposto, sembra che tutto oscilli tra le difficoltà della Fiat e quelle della Gm con Opel». Certezze e trasparenza, chiede la Fiom: in questo contesto, l'idea del sindaco sarebbe buona e finalmente la politica ritornerebbe all'economia. Per usare l'espressione di Chiamparino, una suggestione utile. «Ma - insiste Airaud - occorre che Gm e Fiat chiariscano i loro progetti, ovviamente

anche rispetto al polo europeo. Sentenza una prospettiva industriale diventa tutto inutile, anche l'accordo (che infatti non abbiamo firmato) che sacrifica tremila dipendenti».

Cosmano Spagnolo, segretario della Fim Cisl, considera «interessante l'idea»: «Bisogna capire fino a che punto si vogliono spingere. Ma è una proposta che intanto dimostra quanto Torino sia legata alla Fiat e quanto la Fiat sia legata alla città. Ovviamente è un'idea che si può condividere. La presenza degli enti locali nel capitale Fiat è una garanzia anche per noi. Bisognerebbe poter capire tante cose, cominciando dall'entità e dalla modalità dell'intervento».

Una «suggestione» soltanto, qualcosa che può ricordare il modello tedesco, con ampi margini di discussione

## «Piemonte e Torino nel capitale del Lingotto»

**Bisognerebbe chiedere consiglio ai tedeschi, perché l'esperienza dei lander è anche questa. Vedi il caso Volkswagen...**

«Non siamo qui per copiare mo-

**Così dimostriamo quanto vogliamo difendere i nostri stabilimenti e le potenzialità del distretto**

delli stranieri. Vorremmo essere molto pragmatici e creare le condizioni grazie alle quali si possa dire qualche cosa di serio e di incisivo a proposito di una industria, che è la storia di questa città. Il caso tedesco presuppone poi un'organizzazione molto diversa e molto più complessa. Non mi sembra ripetibile».

**Gli ultimi bilanci Fiat, presentati nel consiglio d'amministrazione di ieri mattina, sono un po' meno peggio. Che cosa s'aspetta?**

«Credo che sia importante il segnale che la tendenza timidamente si inverte. Non sarà la ripresa, ma è un po' meno crisi. Ci si dà il tempo di correre ai ripari e che in questo senso, più passa il tempo, avverta l'esigenza di un'iniziativa industriale con General Motors. Ma credo anche che non si debba, discutendo di Fiat, trascurare l'ampiezza e la varietà del fronte: Fiat è molte cose assieme e molte attività del gruppo possono risultare più strategiche in certi casi dell'auto».