

Angelo Faccinotto

MILANO «Per me il piano è ancora quello, dalla Fiat non ho avuto altre proposte». Il giorno dopo il vertice di Arcore, il presidente dell'Ifil Umberto Agnelli, risponde così a chi gli chiede di commentare la richiesta del governo di cambiare il piano di ristrutturazione di Fiat Auto. Solo poche parole, ma il Dottore non poteva essere più chiaro. Tra Palazzo Chigi, meglio, tra villa San Martino e la famiglia Agnelli, sulle ipotesi di salvataggio del gruppo, è scontro. Il governo pone condizioni che, al momento almeno, la famiglia non ritiene di potere accettare.

Non è solo questione di prestigio. Il Lingotto alla corte di Arcore, costretto a fare anticamera, dopo che, da sempre, erano i presidenti (Berlusconi compreso) a render visita a casa Agnelli. Il problema è di sostanza. In una situazione tanto drammatica, per l'occupazione e il futuro di un settore industriale strategico quale quello dell'auto, quanto delicata da affrontare. Qualunque intervento pubblico dovrà fare i conti con vincoli di legge e scelte consolidate. Se da un lato ci sono le regole, e i limiti, imposti dall'Unione europea, dall'altro c'è la filosofia del centrodestra.

Il vicepremier, Gianfranco Fini, ieri è stato chiaro. Il governo - ha detto - è impegnato, nell'interesse generale, nel tentativo di risolvere la crisi della maggiore industria privata del paese. Ma anche il Lingotto deve fare la sua parte, tenendo «comportamenti virtuosi». A cominciare dai suoi vertici. Quali siano questi comportamenti virtuosi, però, Fini non dice. Entro ottobre dovranno essere definite le linee strategiche. E tutte le strade appaiono aperte. «Virtuose» e no.

C'è la strada che porta a Detroit, anzitutto. E quella che vedrebbe un coinvolgimento diretto di Sviluppo Italia, come rappresentanti di uno Stato diventato azionista. La seconda è stata illustrata dall'amministratore delegato Massimo Caputi, e sarebbe compatibile con le norme Ue. La prima l'ha indicata qualche giorno fa in un'intervista il presidente della Fiat, Paolo Fresco. Vendita a General Motors come approdo obbligato. Unico dubbio, sui tempi e sul prezzo. Un dubbio non da poco, però. La casa americana si prepara a svalutare, forse già oggi, la propria quota nel Lingotto. Quota che al momento dell'accordo era stata iscritta in bilancio per 2,4 miliardi di dollari. Allora i

Bertinotti insiste nella richiesta di nazionalizzazione la sinistra punta su un serio rilancio industriale

Il vicepremier Fini chiede ai vertici aziendali «comportamenti virtuosi» in cambio di interventi che continuano a restare nel vago



Tra le ipotesi, la creazione di un polo dell'auto sportiva tra Ferrari ed Alfa. Sviluppo Italia potrebbe entrare nel capitale Bersani: avvisaglie di pasticci

Scontro Agnelli-governo sul risanamento

Il presidente dell'Ifil: «Per me il piano è ancora quello, non ci sono altre proposte»



Romano Prodi e Paolo Fresco ieri a Torino

aiuti e concorrenza

Prodi: l'Europa darà una risposta veloce

Massimo Burzio

TORINO Sulla crisi Fiat interviene Romano Prodi e promette che il caso dell'azienda torinese verrà esaminato al più presto dall'Unione Europea. «Mi impegno di fronte a tutti - ha detto ieri Prodi partecipando all'inaugurazione del nuovo Centro Engineering della Pininfarina - ad esaminare con grande rapidità il problema Fiat e a dare risposte immediate per non turbare ulteriormente una situazione già pesante».

Perché la Commissione Europea proceda, comunque, serve una comunicazione ufficiale e formale da parte del Governo italiano. Una comunicazione che per ora non c'è ancora stata. Un contatto diretto, invece, c'è stato tra Berlusconi e Mario Monti. Nel corso di una telefonata, infatti, il presidente del Consiglio ha deli-

neato al commissario europeo alla Concorrenza «le possibili iniziative italiane per trattare il caso Fiat e ha sottolineato l'impegno del Governo di rispettare le regole comunitarie sugli aiuti di stato». «Gli ho ricordato - ha aggiunto Monti - che ogni intervento statale a sostegno delle imprese in difficoltà deve essere valutato sulla base delle regole specifiche e non deve essere eseguito prima che la Commissione lo abbia autorizzato». Non saranno, insomma, possibili iniziative autonome di salvataggio della Fiat da parte dell'esecutivo italiano se queste non verranno preventivamente ratificate anche dalla Ue. Anche perché, come ha chiarito Romano Prodi, «in passato abbiamo bloccato aiuti ad altre Case perché non seguivano le norme legislative su cui dobbiamo procedere».

Dall'Europa viene dunque un

messaggio molto chiaro: nessuno, neanche in una situazione drammatica come questa, può sperare o pensare di poter eludere o aggirare le severe norme comunitarie sulla concorrenza e sugli aiuti statali alle aziende. E questo nonostante l'industria dell'auto sia quella che, a parere di Prodi, ha portato l'Italia a diventare, da nazione agricola, la settima potenza del mondo e nonostante la necessità competitiva dell'industria sia «assolutamente fondamentale per la nostra economia». Smetterebbe, quindi, sempre a giudizio di Romano Prodi ai politici di «creare le condizioni di base per lo sviluppo» mentre gli imprenditori dovrebbero «saper cogliere le opportunità di mercato e prendere decisioni».

Poco prima di entrare nel nuovo impianto della Pininfarina (6.000 metri quadri di superficie coperta, 500 addetti e un investimento complessivo da 20 milioni di euro) Prodi ieri ha incontrato una delegazione di lavoratori che avevano preparato una lettera aperta sui problemi della Fiat, sui 15.000 posti di lavoro che sarebbero a rischio e sulla cassa integrazione.

titoli Fiat veleggiavano tra i 30 e i 35 euro. Ieri in Borsa, dopo un nuovo tonfo del 3,69 per cento, erano scesi a 8,7 euro. E la tendenza è all'ulteriore ribasso, visto che gli analisti di importanti istituti hanno abbassato ancora, fino a 7 euro, il target price. Perché General Motors dovrebbe acquistare ora, quando il tempo sembra giocare a favore di una riduzione del prezzo? E quando un'alleanza tra Fiat e Opel, l'altro marchio europeo del gruppo Gm, apparirebbe oggi come un'unione tra due debolezze? E poi, sarebbe un affare per gli azionisti del Lingotto? Il giudizio degli analisti non è unanime. Senza l'auto, per quanto sommersa dai debiti, non è detto che il valore del gruppo finisca con l'aumentare. Questa prospettiva si intreccia con la strada degli aiuti, vengano dallo Stato o dalle banche, e relative condizioni. Esclusa la via, propugnata da Rifondazione comunista, della nazionalizzazione, per rispondere dei debiti, e beneficiare degli interventi, la Fiat potrebbe essere chiamata a rinunciare a qualcuno dei suoi gioielli. La Ferrari, ad esempio. Che costruisce automobili, non fa parte di Fiat Auto ed è in attivo. E per la quale si parla di un possibile polo dell'auto sportiva con Alfa Romeo. Oppure la Toro, la compagnia di assicurazioni. O altro, politicamente ancor più rilevante. Interventando alla direzione Ds, l'ex presidente del Consiglio, Massimo D'Alema, ha formulato ieri un'ipotesi inquietante. «Berlusconi - ha detto - calcola se la crisi Fiat non sia l'occasione per manomettere l'indipendenza di Corriere della sera e Stampa». In ogni caso, come si vede, un ridimensionamento pesante, oltre che del patrimonio, del potere della famiglia Agnelli. Un nodo difficile da sciogliere, insomma. E rischi di pasticci enormi. Dove questioni politiche si intrecciano alle necessità economiche. Salvaguardia dell'occupazione in primis. Quel che è certo è che un intervento diretto dello Stato è del tutto incongruo. «Non è questo oggi il compito del governo - dice l'ex ministro dell'Industria, Pierluigi Bersani - il suo compito, piuttosto, è quello di una ricognizione, immediata e autorevole, sulle possibilità di costruire attorno a Fiat Auto uno sforzo congiunto di soggetti finanziari e industriali e di partners internazionali». Che il governo dovrebbe accompagnare nel modo più utile ed opportuno. Una ricognizione che avrebbe dovuto svolgersi già parecchi mesi fa e che invece non è forse ancora nemmeno iniziata.

In discussione il futuro anche delle altre attività del gruppo torinese compresa la Toro

Cosa vuole Berlusconi da Torino

nimento della produzione di auto in Italia, il salvataggio dei posti di lavoro a Termini e ad Arese passerebbero attraverso la capitolazione degli Agnelli di fronte alle richieste di Berlusconi e dei suoi alleati. Proprio ieri, a questo proposito, il presidente dei Ds, Massimo D'Alema, ha sostenuto che quando il presidente del Consiglio parla di salvataggio della Fiat, in realtà pensa a manomettere il

Corriere della Sera e la Stampa, i giornali vicini alla famiglia Agnelli, che certo non possono apparire anti-governativi. Un sospetto legittimo, visti i tempi che corrono. Oggi, mentre migliaia di dipendenti della Fiat assieme alle loro famiglie non sanno se potranno contare ancora sul loro lavoro da qui alla fine dell'anno, c'è il rischio che questa voracità predato-

ria del presidente del Consiglio, nell'occupazione di spazi di potere, possa alterare il già difficile confronto tra l'azienda e i sindacati, con richieste inusuali o ingiustificate. Proprio la debolezza delle strategie dell'azienda, alcuni formidabili errori passati e recenti (ma come si fa a dire, come ha fatto il presidente Fresco, che il problema non è se vendere la Fiat auto alla General Motors, ma quando e a che prezzo, mentre chiede licenziamenti e l'intervento del governo?) rendono più debole la posizione degli Agnelli e rafforzano Berlusconi che ha nei confronti della famiglia di Torino un atteggiamento simile a quello mantenuto verso il ministro degli Esteri, Renato Ruggiero. Il problema non c'è più se viene allontanato. Da bravo venditore, il presidente del Consiglio può oggi disporre

di una serie di prodotti che interessano alla Fiat (ammortizzatori sociali, incentivi alla ricerca e ambientali, magari aiuti finanziari) che, naturalmente, dovrà pagare un prezzo adeguato per ottenerli. Per il capo del governo, per anni tenuto ai margini dal grande capitale, creatore di uno dei pochi grandi gruppi imprenditoriali capaci di svilupparsi al di fuori delle sfere di influenza degli Agnelli e di Cuccia anche se non della politica, deve essere stato un piacere presentarsi in Mercedes e in ritirato all'incontro con Fresco e Galateri di Genola dell'altra sera. Sono piccole soddisfazioni che Berlusconi riesce a cogliere e a gustare. La filosofia ispiratrice dell'azione di Berlusconi anche di fronte alla più grave crisi industriale che il Paese ricordi è, dunque, quella che già avevamo imparato a conoscere quando il presidente della Fininvest organizzava gigantesche cene con piccoli e medi imprenditori in giro per l'Italia per convincerli di quali straordinari successi avrebbero conseguito le loro aziende se solo avessero investito negli spot delle sue televisioni. Ogni tavolo aveva un posto libero, così Berlusconi poteva sedersi a tutti i tavoli. Adesso, dopo molti anni, il proprietario della Fininvest si è seduto al tavolo della Fiat e potete essere sicuri che non si alzerà tanto presto.

Rinaldo Gianola

Crisi dell'auto, crollo di Ford e General Motors a Wall Street

NEW YORK Netto ribasso di General Motors e soprattutto di Ford a Wall Street, dopo che la banca d'affari Merrill Lynch ha abbassato la valutazione sulle due maggiori case automobilistiche mondiali a fronte del continuo calo dei prezzi dei veicoli sia nuovi che usati. A metà seduta, Ford accusava una flessione del 7,3% a 7,71 dollari, mentre General Motors arretrava del 3,5% a 33,61. Abbassata anche la valutazione di Delphi, il numero uno mondiale della componentistica che accusava una flessione dell'8% a 6,92 dollari. L'analista di Merrill Lynch, John Casesa, in una nota ha ridotto a «neutrale» da «buy» (acquista) il rating su tutte e tre le società, di riflesso al «peggiore dei fondamentali dell'industria dell'auto». Più di ogni altro fattore - spiega l'analista - il continuo declino dei prezzi per auto nuove o usate aumenta il rischio di «un'ulteriore compressione dei margini delle tre società, che hanno un elevato leverage operativo e una limitata

flessibilità finanziaria». Casesa ricorda come a settembre la fiducia dei consumatori statunitensi abbia toccato nuovi minimi e come le vendite al momento restino al momento sostenute dalle iniziative di riduzione dei prezzi. Il rischio è che andando avanti «diminuisca la capacità dei produttori di sostenere il mercato o si contragga la domanda come è accaduto in altri cicli». Oggi a Detroit saranno presentati i conti per il terzo trimestre dell'anno di General Motors, che si prepara a svalutare la sua partecipazione del 20% in Fiat. Nel quartier generale del colosso americano la parola d'ordine, per quanto riguarda il Lingotto, è «no comment». «La nostra linea - spiega il portavoce della casa automobilistica - è quella di non rilasciare alcun commento su Fiat, sulle intenzioni della società e su quello che in Italia vogliono fare al riguardo. Capiamo bene la situazione e il nostro desiderio è quello di non fomentare alcun comportamento speculativo».

stificato verso il costruttore Salvatore Ligresti il quale, partito da un sopralzo in via Savona a Milano, oggi vorrebbe concludere la sua faticosa e brillante carriera, costellata dall'amicizia coi La Russa e da qualche fastidiosa inchiesta giudiziaria, accomodandosi nel salotto di Hdp e del Corriere della Sera? Dunque, forse di questo si tratta: il risanamento della Fiat, il mante-

Nelle difficoltà del Lingotto il capo dell'esecutivo usa lo stesso sistema di quando vendeva spot in tv

Segue dalla prima

Fuori di metafora che cosa intende dire Berlusconi quando sostiene che il piano va migliorato e che l'azionista deve fare la sua parte? Che cosa chiede il vice presidente Fini quando richiama l'esigenza di «comportamenti virtuosi» da parte dei vertici del Lingotto? Il governo, nel momento in cui ipotizza il ricorso ad ammortizzatori sociali o all'immissione di capitali, ancora tutta da verificare, per accompagnare la ristrutturazione o peggio del Lingotto, esige che gli Agnelli comprendano le esigenze di Berlusconi e, possibilmente, accolgano le sollecitazioni di Palazzo Chigi. Per esempio: se la Fiat ha bisogno di soldi potrebbe mettere sul mercato la Toro Assicurazioni, una delle compagnie migliori del mercato italiano, per la quale certamente troverebbe molti interessi. Ancora: perché gli Agnelli si ostinano a mantenere un atteggiamento poco collaborativo con i vertici di Mediobanca, anzi, nel recente passato hanno addirittura tramato per allontanare l'amministratore delegato Vincenzo Maranghi e si sono opposti alla fusione tra le Generali e la Mediobanca, di cui casualmente è azionista Berlusconi? E poi perché a Torino hanno sempre mostrato un ostracismo ingiur-