

Massimo Burzio

TORINO I conti del Gruppo Fiat continuano ad essere in profondo rosso e per Fiat Auto è stato deciso un aumento di capitale da 2,5 miliardi di euro per il quale, però, General Motors non ha intenzione di spendere neanche un cent. Gli americani, insomma, non intendono partecipare al "salvataggio" del settore auto ritenendolo un "problema interno" ai soci italiani che annuncia le perdite e taglia 8100 lavoratori. Ma la Borsa reagisce bene: il titolo guadagna il 5%.

Il Consiglio d'amministrazione ha esaminato i dati relativi al terzo trimestre e ai primi nove mesi di quest'anno che hanno fatto registrare, rispettivamente, una perdita operativa di 339 e di 765 milioni di euro. Sull'andamento negativo del Gruppo torinese pesa soprattutto la crisi di Fiat Auto e per questa ragione il Lingotto ha deciso di ricapitalizzare. All'operazione, però, non parteciperà la General Motors che, evidentemente, non intende accollarsi i ripianamenti delle perdite del settore guidato da Giancarlo Boschetti che nel terzo trimestre ha accumulato perdite operative per 340 milioni di euro. Il che significa, peraltro, un miglioramento rispetto ai - 429 milioni di euro del primo trimestre e ai -349 del secondo ma denuncia una situazione che ha portato all'erosione di un terzo del capitale sociale. E proprio per questo motivo, ieri, il CdA ha deliberato la ricapitalizzazione che avverrà con "finanziamenti infragruppo" e cioè con passaggi interni di capitali a Fiat Spa.

Nel corso di una conferenza call con gli analisti finanziari il presidente Paolo Fresco ha affermato che "non intendiamo cercare o accettare nuovi partner, il piano di ristrutturazione è stato discusso con le parti interessate". Un piano, ha aggiunto poi Gabriele Galateri che "comporterà difficoltà sociali che devono essere affrontate". Sulla questione dell'aumento di capitale Giancarlo Boschetti ha affermato che "La ricapitalizzazione non richiede aumenti di capitale né per GM né per Fiat Spa" e ha confermato che l'operazione sarà sostenuta da Fiat Auto Holding BV, la società olandese che controlla Fiat Auto, senza "impatti sulla posizione finanziaria netta del Gruppo". Nel 2003, poi, Boschetti

“ Il consiglio di amministrazione esamina i risultati dei primi nove mesi: la perdita è di 765 milioni di euro, scenderà tra i 500 e i 600 milioni a fine anno ”



I vertici: non cerchiamo nuovi soci o partner industriali. Resta il vincolo del piano con le banche per ridurre i debiti. La Borsa premia i tagli: più 5 per cento ”

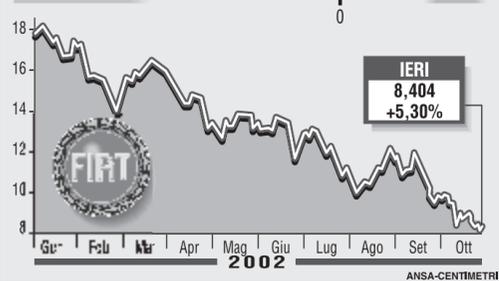
La General Motors non ci mette un cent

La Fiat in rosso cerca 2,5 miliardi di euro per l'auto, ma il socio americano si defila

Il risultato operativo

I risultati per settore nei primi nove mesi del 2002 e variazione percentuale rispetto al 2001

		Var. %
Fiat	-1.163	-994
CNH	102	-45,4
Iveco	63	-201,5
Ferrari	32	-13,5
Teksid	26	-35
Magneti Marelli	-16	+58
Comau	-26	-172
Gruppo FiatAvio	154	+11,5
Itedi	-6	+45
Toro Assicurazioni	107	+114
Business Solutions	45	+9,7
Diverse ed Elisioni	-83	-854
Totale di Gruppo	-765	-235,8



Il presidente della Fiat Paolo Fresco insieme all'amministratore delegato Gabriele Galateri Alberto Ramella/Agf

la smentita

Fresco non si dimette. Le voci «sono false»

TORINO Sono notizie «assolutamente false» e fanno parte di una campagna che vuole destabilizzare l'azienda. Così la Fiat ha seccamente smentito le voci circolate ieri su imminenti dimissioni del presidente del Lingotto Paolo Fresco.

«Le voci giornalistiche circa le presunte imminenti dimissioni del presidente della Fiat, Paolo Fresco, sono assolutamente false», recita il comunicato della Fiat. Che così prosegue: «Le illazioni circolate in questi giorni fanno parte di una campagna denigratoria nei confronti della Fiat volta a destabilizzare l'azienda e a impedirle di portare avanti il piano

di sviluppo necessario per il suo futuro».

Ipotesi sulle dimissioni di Fresco erano state lanciate l'altro ieri dai due quotidiani tedeschi «Handelsblatt» e «Frankfurter Allgemeine Zeitung». Quest'ultimo poi aveva anche aggiunto che l'uscita di Fresco potrebbe essere formalizzata già entro la fine dell'anno. A Fresco, secondo la «Frankfurter», non verrebbe imputata solo una parte delle responsabilità del collasso di Fiat auto, ma soprattutto la responsabilità delle onerose acquisizioni degli anni scorsi, finanziate a danno degli investimenti nel settore automobilistico, che adesso, in periodi di crisi, non servono quasi a niente. Negli ultimi tempi si sarebbe incrinato anche il rapporto con l'Avvocato Agnelli. In particolare, a partire dal 2000, quando, in occasione della cessione del 20% di Fiat Auto alla General Motors, Fresco avrebbe voluto vendere per intero il business automobilistico, scontrandosi così con le diverse opinioni dell'Avvocato e dell'allora amministratore delegato, Paolo Cantarella.

stima che Fiat Auto raggiungerà il 30% del mercato italiano e la quota europea (esclusa l'Italia) dovrebbe assestarsi tra il 4,6 e il 5%. Fiat Auto, inoltre, ridurrà i costi per 1,1 miliardi di euro "500 milioni - ha precisato Boschetti - arriveranno grazie al taglio delle spese di prodotto del 3,5%, 200 per i tagli dei costi di distribuzione e altri 200 dai tagli del personale mentre il resto arriverà dalla riduzione di altre voci di costo e operazioni interne". A proposito di riduzione di organici, inoltre, l'amministratore delegato ha annunciato che sarebbe prevista anche la "rinuncia" a 200/220 manager (e cioè dirigenti e direttori) e che i tagli complessivi in Fiat Auto "dovrebbero aggirarsi intorno alle 10.000 unità, compresi impiegati e funzionari".

Tornando ai risultati del terzo trimestre di Fiat Spa, il fatturato consolidato è stato di 11.897 milioni di euro (-4,4% rispetto allo stesso periodo del 2001) mentre l'indebitamento netto ammonta a 5.844 milioni di euro e sarebbe "sostanzialmente allineato - come recita una nota - al valore di fine giugno". È interessante notare che se si esaminano i settori diversi da quelli dell'auto, il gruppo Fiat nel terzo trimestre 2001 ha avuto un fatturato complessivo di 7.300 milioni di euro e cioè in linea con quello dell'omologo periodo dell'anno passato. Cresce infatti il fatturato di CNH (macchine agricole) e quello dell'Iveco (2190 milioni di euro) e non "vanno male" Toro Assicurazioni, Fiat Avio e Business Solutions mentre Marelli, Teksid, Comau hanno risentito della crisi del settore automotive essendo fornitori diretti e primari. Per quanto riguarda, poi, i primi nove mesi dell'anno, il fatturato consolidato del Gruppo Fiat con 40.742 milioni di euro è in calo del 5,4% rispetto ai nove mesi del 2001 mentre la perdita è stata di 765 milioni di euro e su questa ha pesato il -1.163 milioni di euro di Fiat Auto. Il risultato netto di competenza di Fiat Spa è stato in negativo per 976 milioni mentre l'indebitamento netto ammonta a 5.844 milioni di euro, in miglioramento di 190 milioni rispetto all'inizio dell'anno. Fiat ribadisce che per fine anno la perdita di Gruppo sarà tra i 500 e i 600 milioni e conferma l'obiettivo di ridurre l'indebitamento ai livelli pattuiti con le Banche nel luglio scorso.

Mirafiori si risveglia ai tempi di Romiti

Alle dieci l'annuncio ai sindacati, subito lo sciopero che blocca le officine e tre cortei che portano la protesta in città

DALL'INVIATO

Oreste Pivetta

TORINO La Fiat, dura e decisionista per tagliare i costi, e con l'acqua alla gola, avvia le procedure per la richiesta di riconoscimento dello stato di crisi. Vuol dire cassa integrazione per ottomila lavoratori in tutta Italia, cassa integrazione a zero ore, prima della mobilità e dei licenziamenti. Chiama alle dieci di mattina le rappresentanze sindacali unitarie di Mirafiori e comunica quello che le rappresentanze sindacali si aspettavano, anche se non se lo immaginavano così, senza neppure uno straccio di trattativa in corso che moderasse la brutalità della pratica.

I lavoratori improvvisano cortei, si raccolgono nelle sale mensa, dai megafoni dei sindacalisti apprendono la disgrazia di metà mattina. La produzione si blocca, la stessa notizia accoglie alle due del pomeriggio quelli del secondo turno. Lo sciopero continua e tre cortei lasciano Mirafiori. La grande fabbrica si spegne. Un corteo raggiungerà la tangenziale, un altro muoverà verso il Lingotto, la direzione Fiat, il terzo proseguirà dalla porta 3 lungo corso Agnelli. Poi il ritorno e di nuovo insieme l'unico corteo marcia attraverso le officine di Mirafiori, per contare chi

Stacchini (Fiom): neanche l'ombra di una trattativa e l'esecutivo nega qualsiasi politica industriale

è rimasto al lavoro. Lo sciopero è stato totale e unitario: di fronte alla crisi Fiat, nella protesta immediata, i sindacati si sono ritrovati.

La Fiat ha scelto. Percorre la sua strada, senza neppure l'esitazione di un incontro sindacale. Il governo ha contrapposto chiacchiere e promesse. Adesso incarica Maroni: il ministro del welfare chiama i sindacati, ma lui è soltanto l'ufficiale pagatore della cassa integrazione. Si occupa di ammortizzatori sociali, non di aziende e di catene di montaggio e di futuro industriale. Maroni gli operai di Mirafiori lo hanno capito. Lo sconcerto fino alla rabbia sono per questo: più che la Fiat pesa il governo,

pesa la sua assenza. Corre da un reparto all'altro l'ironia sugli incontri di Arcore. Amaramente qualcuno azzarda: sembra un regolamento di conti, muore l'industria e chi, come Berlusconi, non appartiene al mondo dell'industria quasi se la gode, il lavoro manifatturiero in Italia è alle corde.

Claudio Stacchini, segretario della Fiom di Mirafiori, vede «il tramonto di ogni ipotesi di politica industriale da parte del governo». «Non hanno voluto capire - commenta - che la Fiat è una questione nazionale, hanno rifiutato qualsiasi intervento, non hanno neppure chiesto un tavolo di trattativa, come avrebbero potuto.

Niente. L'ultima notizia è la General Motors che non partecipa alla ricapitalizzazione. Sta a guardare, aspetta. Non sarà una sorpresa. Ma c'è la sensazione del disimpegno. Il nostro ministro degli esteri, che vanta tanti successi, anche in America, non avrebbe avuto l'occasione buona per dimostrare quanto vale?».

La nuova crisi cade in una città che di crisi fiat ne ha viste tante, anche di recente, dall'era Romiti in poi, nei vent'anni che hanno più che dimezzato la presenza operaia. Quest'ultima crisi per forza peserà meno, ma l'identità della città sono ancora le auto, la meccanica e i metalmeccanici.

La prima reazione è stata dei partiti dell'Ulivo. Anche per loro vale l'unità. Si sono ritrovati Rocco Larizza dei Ds, Enrico Buemi (Sdi), Tommaso Panero (Margherita), Vincenzo Chiappa (Pdc), Michele Basta (Verdi). L'Ulivo a Torino sul caso Fiat avrà una voce sola. Lunedì alle cinque del mattino i parlamentari saranno alla porta 2 di Mirafiori per esprimere solidarietà e distribuire volantini.

Larizza vuole aggiungere che non c'è contrapposizione tra stabilimenti Nord e Sud: «Torino - ricorda - era scesa tante volte in sciopero per chiedere investimenti nel Mezzogiorno. Dobbiamo capire tutti

che Termini Imerese vive se Torino vive».

Forse non tutti vogliono che Torino viva. «Capire le intenzioni della Fiat? Il suo vertice sembra diviso, tra chi crede nel futuro del aiuto italiana e chi no. Da certi comportamenti si potrebbe dedurre che gli scettici sono in maggioranza: altrimenti non si va a un piano del genere senza tentare una mediazione, sentire il sindacato, difendere buoni rapporti all'interno. Non si rilancia un'azienda con un conflitto in partenza, seminando sfiducia e disaffezione».

Il sindaco Sergio Chiamparino era stato in prima fila l'altro alla manifestazione sindacale. Adesso dice

che c'è poco da aggiungere, che la Fiat ha proseguito per la via annunciata e che c'era d'attenderselo: «Il problema è il governo. La Fiat aveva chiesto lo stato di crisi, il governo poteva rispondere convocando una trattativa. Non è accaduto. C'è ancora la possibilità. Anche i tempi tecnici lo consentono».

Non si chiude le porte a una speranza, inseguendo tutti i modi possibili, compreso l'ingresso dello Stato nella capitale fiat. «È una possibilità - commenta Stacchini - se esiste davvero l'intenzione di una ripresa che chiede un impegno collettivo. La presenza del pubblico è una garanzia».

Un'altra voce è quella del presidente regionale Enzo Ghigo, di Forza Italia. Stava a Palermo per una conferenza delle Regioni. Ha rimediato all'uscita di un paio di giorni fa, quando fece capire che si poteva chiedere Termini Imerese per salvare Torino. Un malinteso. Adesso corregge: «La Fiat o si salva tutta o non si salva affatto». E poi annuncia: «Il ministro Tremonti mi ha comunicato che sono sostanzialmente pronte le risposte alle problematiche legate alla Fiat». Infine riconosce: sono «quasi maturi» i tempi perché venga «attivato un tavolo che veda il coinvolgimento anche delle regioni, con governo a azienda». «Quasi maturi...». Che cosa bisogna aspettare?

Ulivo lunedì mattina davanti alla porta 2 Chiamparino: convocare le parti Ghigo: quasi maturi i tempi!

Berlusconi era arrivato con la Mercedes, Tremonti aveva detto che entro il 31 ottobre ci sarebbe stata una soluzione. Invece non c'è niente

Da Arcore al nulla, la latitanza di un governo colpevole

Ce lo ricordiamo bene: Berlusconi, vestito casual, a bordo della sua Mercedes superaccessoriata e blindata che varca il cancello di Villa San Martino ad Arcore. Arriva in ritardo di una buona mezz'ora, tanto per far capire agli uomini della Fiat, Paolo Fresco e Galateri di Genola, chi ha il potere nelle mani. Deve essere stata una bella soddisfazione per Berlusconi, lui per anni trascurato dal grande capitale, poter ospitare "quelli" di Torino e parlare come padrone di casa e del Paese.

Un incontro, il primo, tra i vertici del Lingotto e il governo, dopo l'annuncio del doloroso piano di ristrutturazione con 8100 esuberanti e altre dedine di migliaia di posti a rischio. Alla riunione partecipa anche il Fenomeno, il ministro Tremonti che si vanta, con i suoi, di aver scippato il «tavolo» al ministro delle Attività produttive, Antonio Marzano, uno dei tanti de-

saparecido del governo.

Il governo aveva promesso di pensare a un piano alternativo per la Fiat, aveva addirittura ipotizzato, e lasciato scorrere sui giornali, l'ingresso dello Stato nel capitale di Torino. Anzi, Tremonti ha chiamato anche alcuni advisor internazionali, non si sa perché non si sa chi li deve pagare e a che cosa servono. Ricordiamo che diversi esponenti del governo si sono espressi per una modifica del piano della Fiat, per la garanzia del mantenimento della produzione a Termini Imerese, ad Arese, a Mirafiori. I governatori del Polo hanno litigato, Ghigo contro Cuffaro e viceversa, come terrore contro polentoni di una volta. La Lega se l'è presa con la grande industria e i tecnocrati come Renato Ruggiero. Berlusconi ha promesso che ci avrebbe pensato e che entro il 31 ottobre avrebbe fatto sapere. Non è successo niente. Berlusconi, forse, ci sta ancora pensan-

Cassino, mobilitazione inadeguata «Pesa la paura di perdere il posto»

CASSINO Dopo Fiat Auto anche le aziende del terziario che operano all'interno dello stabilimento di Cassino e le fabbriche dell'indotto comunicheranno il numero dei lavoratori che sarà messo in cassa integrazione a zero ore per un periodo massimo di un anno. Questi lavoratori si aggungeranno ai 1.204 comunicati dalla Fiat che andranno in cig dal prossimo 2 dicembre. Lo sostengono preoccupati Fim-Cisl, Fiom-Cgil e Uilm in una nota nella quale annunciano per la prossima settimana iniziative di mobilitazione. «La mobilitazione per lo sciopero di 4 ore a turno - afferma una nota - non è stata adeguata alla gravità della decisione unilaterale della Fiat. I lavoratori hanno paura di perdere il posto di lavoro in questo momento particolare».

do, ma non alla Fiat e alle migliaia di famiglie disperate: il cavaliere di Arcore, al massimo, pensa alla Ciri, al suo sodale Previti.

È incredibile quello che è successo, anzi quello che non è successo in questo mese. Il governo non ha fatto niente, non ha presentato una proposta che sia una, il vuoto assoluto. Vuoto come il viceministro Baldassarri che ha avuto la bella pensata di riciclare gli operai della Fiat negli ospedali dove c'è tanto bisogno, al posto dei lettiglieri o degli infermieri. Di fronte alla più grande crisi industriale del Paese, la maggioranza di centro-destra è stata ferma, inetta, al massimo ha polemizzato con i poteri del capitalismo tradizionale italiano. Nessuno ha pensato al tessuto industriale, ai lavoratori, alle loro famiglie. Solo ieri qualche ministro si è destato, ma ormai la situazione è precipitata.