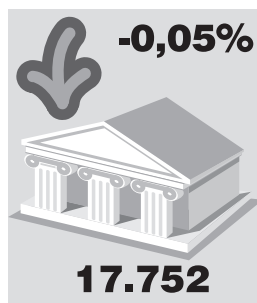
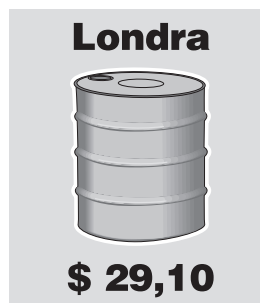


## I BOT RENDONO MENO DEL 2 PER CENTO



petrolio



euro/dollaro



MILANO Scendono sotto la soglia psicologica del 2 per cento i rendimenti effettivi che i risparmiatori percepivano dai Bot semestrali messi all'asta ieri. Al netto delle commissioni i tassi all'aggiudicazione passano infatti all'1,95 per cento. È quanto si ricava dalle elaborazioni fornite da Assiom, l'associazione italiana degli operatori del mercato dei capitali.

Per ritrovare un tasso simile - il 2,70 per cento lordo - bisogna tornare al 25 giugno 1999 quando toccarono quota 2,71 per cento. Il minimo storico è invece del 26 maggio '99 (2,55 per cento).

Rispetto all'ultima asta di fine novembre, c'è stata un'ulteriore limitazione di 0,138 centesimi. All'asta odierna, a fronte di un'offerta pari a 8,5 miliardi la richiesta ha superato i 13 miliardi di euro.

Anche i Ctz (Certificati del Tesoro zero coupons) sono ormai a un passo dal minimo assoluto del 2,69 per cento che risale al 27 aprile '99. In particolare, la domanda dei Ctz biennali è risultata estremamente sostenuta: il tasso di copertura (cioè il rapporto tra le richieste e il quantitativo offerto al mercato) è stato del 3,14 per cento, livello più alto dall'agosto 2001. Quando però i titoli in asta ammontavano a 500 milioni di euro, un quinto dei 2.500 di oggi.

Il cattivo rendimento dei titoli di Stato è dovuto all'andamento della crescita economica, alla pesantezza delle Borse acuite dalla crisi politico-militare con lo scenario di un conflitto in Iraq. Ma, assicurano gli analisti, il calo dei rendimenti non dovrebbe comunque subire ulteriori limitazioni, secondo i quali i tassi si manterranno sul livello attuale.

**Firenze città aperta**  
i giorni del Social Forum  
in edicola con l'Unità  
a € 4,50 in più

# economia e lavoro

**Il grande gioco dell'oca**  
extracomunitaria  
in edicola con l'Unità  
a € 3,60 in più

## Stangata sulla Fiat, declassato il debito

Il giudizio di Moody's: titoli spazzatura. Il Lingotto: decisione ingiustificata. Ceduta la Burgo

Massimo Burzio

TORINO «Junk» e cioè, in lingua inglese, «spazzatura, robbaccia, ciarpane». È questa la valutazione espressa, ieri, sul debito Fiat dall'agenzia di rating americana Moody's. Ma da Torino è arrivata immediatamente una durissima risposta in cui si definisce come sorprendente e «ingiustificata rispetto alla reale situazione economico-finanziaria dell'azienda» la decisione di abbassare il rating.

Al di là dell'immediata autodifesa del Lingotto, resta il fatto che Moody's non soltanto ha ridotto di molto sia i parametri sul rating del debito senior della Fiat sia il giudizio a breve termine e soprattutto ha portato i nuovi parametri di valutazione sull'azienda al terribile livello «junk». Secondo una nota diffusa nel tardo pomeriggio di ieri da Moody's, il sensibile abbassamento del rating trova le proprie ragioni «nella debole performance operativa» della società torinese, soprattutto di Fiat Auto, oltre che «nel suo elevato livello di indebitamento».

Ma c'è di più. Gli analisti finanziari statunitensi spiegano il pesantissimo declassamento con un giudizio negativo sul profilo finanziario ed industriale della Fiat che viene ritenuto «inadeguato anche in caso di cessione dell'80% di Fiat Auto a General Motors». E pur sottolineando positivamente «l'impegno preso dal management di Fiat di migliorare il piano strategico» la valutazione di Moody's resta comunque pesantemente negativa poiché si basa sul presupposto che la società torinese «uscirà dal mercato dell'auto, all'inizio del 2004, esercitando, quindi, l'opzione put nei confronti di General Motors».

Non sono, insomma, bastate alla Fiat, per ritrovare solidità e credibilità sul proprio futuro di fronte alla finanza internazionale, le enormi acrobazie, gli sforzi finanziari degli ultimi mesi e le recentissime cessioni della maggioranza di Fidis alle banche, della quota nella GM a favore della banca d'affari Usa Merrill Lynch. Né sono servite al Lingotto quelle che molti, nel mondo della finanza, hanno chiamato, ironicamente, i

«saldi natalizi», come l'alienazione, avvenuta soltanto ieri mattina, della quota di partecipazione (7,6%) nelle Cartiere Burgo che, comunque, ha portato ad una plusvalenza da 2 milioni di euro.

Da Torino, peraltro, si risponde a Moody's anche in modo piuttosto secco affermando che da quando il Gruppo è stato messo «sotto osservazione» la situazione non soltanto non sarebbe «peggiolata ma anzi ha fatto registrare significativi miglioramenti». E a supporto di quanto affermato, il Lingotto parla di un piano di «risanamento e rilancio di Fiat Auto operativo in tutte le sue parti» e si ricordano l'alienazione di Fidis e quella delle quote in GM. In più, arriva in una nota rapidamente diramata dal Lingotto, anche una frecciata a Moody's quando si dice che probabilmente a influenzare il suo orientamento «sono stati sia il clima generale di eccessiva preoccupazione sullo stato di salute delle imprese internazionali in cui vivono da mesi le agenzie di rating sia la sovraesposizione mediatica» in cui si sarebbe trovata la Fiat nel corso della recente «vertenza sindacale e nelle vicende che hanno interessato il vertice aziendale».

Banalizzando, allora, si potrebbe dire che, secondo gli uomini del Lingotto, Moody's declassa Fiat a livello di «spazzatura» (e l'altra agenzia di rating Usa, Standard & Poor's, è anch'essa molto critica sulla situazione economica dell'azienda degli Agnelli) soltanto perché è «nervosa» e perché i media sono occupati di migliaia di esuberanti, della chiusura quasi certa di tre stabilimenti e di amministratori delegati «dimissionati» dopo solo pochi mesi dalla nomina e hanno

**Fresco ieri sera è stato ricevuto dal presidente della Repubblica Ciampi, preoccupato per la crisi**



Il Cardinal Severino Poletto tra gli operai Fiat che protestano in Piazza Castello a Torino

Pinca/Ap

### allarme dopo la bocciatura

## Voci di vendita di Iveco e Toro I sindacati: ora la legge Prodi

Marco Tedeschi

MILANO La Fiat e le banche creditrici hanno cercato fino all'ultimo di evitare la bocciatura delle obbligazioni del gruppo torinese, ma non ci sono riuscite nonostante tre cessioni di fila negli ultimi giorni: Fidis, la quota General Motors e ieri la Burgo. Il declassamento, contestato dal Lingotto come ingiustificato, apre un nuovo gravissimo problema per l'azienda e le banche creditrici. L'equiparazione dei titoli del debito a «obbligazioni spazza-

tura» rappresenta una caduta tremenda del prestigio e della solidità dell'azienda sui mercati finanziari internazionali che non tarderanno ad adeguarsi.

Di fronte a questa bocciatura, l'impressione è che le banche spingeranno ancora per ulteriori sacrifici da parte del gruppo torinese. Cioè altre dimissioni, dopo quelle realizzate in questi ultimi giorni. La Fiat ha urgente bisogno non solo di vendere auto ma anche di recuperare credibilità a livello internazionale. E allora ecco che tornano a circolare voci insistenti di

cessioni della Toro assicurazioni, della Fiat Avio e addirittura della Iveco, cioè la società dei camion. Quest'ultima, secondo alcune interpretazioni, sarebbe già stata promessa alla General Motors, dopo che era stata respinta un'offerta tedesca. Vedremo nei prossimi giorni.

Certo la situazione rimane difficile e anche il giudizio di Moody's alimenta altri allarmi tra i lavoratori e i sindacati. L'abbassamento del rating sulla Fiat dimostra che «il piano industriale non reggerà» sostiene il segretario della Fiom-Cgil di Milano, Maurizio Zipponi, che chiede di commissariare l'azienda e di congelare i debiti facendola rientrare nella legge Prodi. «Per salvaguardare il patrimonio, le attività e gli stabilimenti - ha detto - è necessario fare quello che prevede l'art.11 americano e

in Italia la legge Prodi. La Fiat va commissariata perché questo permetterebbe di salvare gli assetti industriali, la produzione e i posti di lavoro».

La decisione di Moody's non sorprende la Cgil: «Purtroppo conferma le nostre preoccupazioni - afferma il segretario confederale, Carla Cantone - di un'azienda che per anni non ha investito in qualità e ricerca, e quindi non è competitiva. Questo è uno dei fattori di crisi della Fiat di oggi. Era una delle nostre preoccupazioni - aggiunge la sindacalista - quando ci è stato presentato il piano dell'accordo con il governo che accrescevano ulteriormente le nostre preoccupazioni». Per la Cantone «urge davvero ora che il management della Fiat riveda il piano industriale per tutelare i lavoratori e investire in qualità».

### Torino, allo studio misure di sostegno ai cassintegrati

TORINO «La Fiat ha tutte le possibilità per uscire da questa crisi. L'attuale management, ne sono convinto, crede nell'auto e nel suo rilancio. Il problema è, però, che chi ha oggi il controllo dell'auto non è il management: è necessario che l'azionista, a questo punto, voglia investire cospicue risorse». A sostenerlo è il sindaco di Torino, Sergio Chiamparino. Che sottolinea come anche il comune, in questa vicenda, sia pronto a fare la propria parte. «Stiamo cercando soluzioni per alleggerire l'impatto sul reddito che sta subendo chi è in cassa integrazione e lo stiamo facendo - afferma il sindaco - non in forma assistenzialista, non da infermieri, riprendendo proposte fatte da qualcuno, ma cercando la possibilità di integrare i salari ridotti sia con interventi pubblici che privati». «Per queste persone - ha aggiunto Chiamparino - pur nell'ottica di un rientro al lavoro, cerchiamo la possibilità di occupazioni momentanee, che li aiutino ad integrare il reddito. Stiamo anche lavorando con le Fondazioni bancarie per trovare soluzioni alle situazioni di emergenza».

Sulla vertenza Fiat è tornato a prendere posizione anche il cardinale Severino Poletto. Che nel corso della messa celebrata ieri in duomo per i cassintegrati del Lingotto e dell'Indotto ha affermato di essersi messo in contatto con l'azienda. «Si tratta di una persona che conta nel gruppo - ha detto Poletto ai giornalisti senza specificare il nome - e che mi ha detto di essere disponibile a che l'incontro si svolga quanto prima. Io non ci sarò, perché non è di mia competenza. Questa persona mi ha anche autorizzato a dire di essere molto fiduciosa in una soluzione positiva di tutta la vicenda aziendale».

Le gaffes dei ministri Moratti e Frattini hanno fatto saltare gli accordi sul nuovo sistema di navigazione. L'ex ministro dell'Industria Pierluigi Bersani: «È desolante»

## Satellite europeo, l'Italia perde anche la sede di Galileo

Luca Tancredi Barone

ROMA «È desolante». Questo il commento dell'ex ministro Pierluigi Bersani alla notizia che le gaffes di Moratti e Frattini hanno fatto saltare gli accordi sul progetto europeo di navigazione satellitare Galileo. La settimana scorsa i due ministri gongolanti si erano vantati di fronte ai giornalisti a margine della conferenza degli addetti scientifici tenuta alla Farnesina affermando che gli accordi con gli altri partner europei su Galileo erano cosa fatta e che a Roma era garantita la sede del consorzio Galileo Industries, che avrebbe il compito di costruire il

nuovo sistema. Peccato però che l'Europa non abbia ancora assegnato a questo consorzio privato l'appalto. E che gli accordi faticosamente raggiunti fra i governi per le quote di partecipazione nazionali al progetto erano ancora soggetti a ripensamenti. Con scadenza alle 24 di domenica. E così puntualmente la Germania proprio poco prima della scadenza avrebbe fatto sapere di non considerare validi gli accordi preliminari presi. Anche a causa della gaffe - in pieno stile berlusconiano - dei due ministri.

Lo hanno rivelato Bersani e Walter Tocci - deputato Ds che molto si è speso a favore della ricerca - a margine di una conferenza stampa alla Ca-

mera sui danni che la finanziaria apporta alla rete scientifica e produttiva romana.

Il sistema Galileo, gestito dall' Esa, l'Agenzia spaziale europea, se tutto andrà come previsto, dovrebbe essere operativo a partire dal 2008 e fare concorrenza al sistema americano Gps oggi funzionante. Secondo le analisi preliminari condotte dall'Unione Europea, Galileo ed il relativo spin-off creeranno per le imprese del vecchio continente, una volta a regime, un nuovo mercato di apparecchiature e servizi in grado di generare un giro di affari dell'ordine di 80 miliardi di euro. E questo solo nei primi 20 anni di vita del sistema.

In termini socio-economici, l'economia europea dovrebbe guadagnare 200 miliardi di euro fino al 2020 solo dalla riduzione dei tempi di trasporto. Oltre 170 miliardi di euro arriveranno invece dallo smantellamento dei sistemi di navigazione esistenti oggi per l'aviazione. Altri 100 i miliardi di euro riguardano poi i benefici finanziari diretti a partire dal 2008 fino al 2020, di cui 50 miliardi di euro per la vendita dei ricevitori, 50 per la realizzazione di servizi a valore aggiunto, 10 per TVA sui ricevitori e 3 per l'Operatore Galileo, il gruppo privato che dovrebbe gestire l'intero sistema. E la valutazione economico-finanziaria spiega perché l'Europa è disposta

a spendere oltre 3.250 milioni di euro per realizzare il programma Galileo. Nel budget, riferisce il Piano Finanziario della Commissione Europea, è compresa anche l'integrazione di Egnoss, l'infrastruttura europea che oggi diffonde il segnale Gps.

A coprire i costi per un totale di 1.750 milioni di euro saranno la Commissione Europea Trasporti e l'Esa, l'Agenzia spaziale europea, cui è affidata la definizione degli studi e lo sviluppo della parte spaziale del programma Galileo.

Il primo gruppo di aziende a unirsi sotto una stessa bandiera è stato appunto la «Galileo Industries» che punta ad accreditarsi il ruolo di capo-

commessa del progetto. Il team, costituito da Alcatel Space, Alenia Spazio (Gruppo Finmeccanica) e Astrium, ha stretto accordo nel 2000 ed oggi è per ora tra i principali punti di riferimento della Commissione Europea e dell'Esa per la realizzazione del progetto. Ma quando si fa riferimento alla sede di un consorzio industriale privato. E nei prossimi mesi, prima della commessa ufficiale, potrebbero farsi avanti altre industrie europee interessate al progetto. Di qui la gaffe di Frattini e Moratti che invece davano per scontata l'assegnazione a questo consorzio dell'appalto prima della gara.

Comune di Acquapendente  
Provincia di Viterbo - Piazza G. Fabrizio n.17  
tel. 0763/73091 - fax 0763/711215  
Avviso di gara per Pubblico Incanto  
«Completamento e ristrutturazione edilizia R.S.A. S. Giuseppe». Importo complessivo a base Euro 1.327.345,67 di cui Euro 33.282,03 per oneri sicurezza non soggetti a ribasso. Categoria prevalente OG2 Euro 792.052,59 altre categorie non subappaltabili OS3 Euro 259.515,72; OS30 Euro 275.777,56. Affidamento ai sensi art. 21 comma 1 bis Legge 109/94. Appalto a corpo. Termine di esecuzione lavori gg. 540 dalla consegna. Cauzione provvisoria 2% dell'importo a base. Termine ricezione offerte 03/02/2003. Bando, disciplinare ecc. sono pubblicati sul sito internet www.Regione.Lazio.it. Responsabile del Procedimento Ing. Friggi Ferrero tel. 0763/7309223.  
Acquapendente 18/12/2002  
Il resp. le servizi tecnici: Ing. Friggi Ferrero