

Massimo Burzio

TORINO La Fiat archivia l'anno più drammatico della sua storia con una perdita netta consolidata di 4.263 milioni di euro. I conti del 2002 hanno fatto registrare un deficit pesantissimo "una perdita operativa - dice una nota del Lingotto - superiore a quella prevista a causa del mancato raggiungimento del punto di pareggio da parte di Fiat Auto". La stessa Fiat, però, cerca di smorzare gli effetti inquietanti dei conti, ricordando che "in linea con gli impegni assunti a maggio con le banche finanziatrici, l'anno è stato ricco di iniziative e sacrifici indispensabili per il rilancio". Il 2002, insomma, per il nuovo management del Lingotto (ieri il cda ha nominato Umberto Agnelli presidente, Giuseppe Morchio amministratore delegato e cooptato Luca di Montezemolo, mentre ad Alessandro Barberis è andata la vicepresidenza), "è stato un anno di sacrifici per il futuro".

Intanto, c'è il presente e questo è fatto non soltanto di un "rosso" di 4.263 milioni di euro ma anche di un fatturato in calo del 4% (55,6 miliardi di euro) rispetto al 2001 e di un risultato operativo a - 762 milioni di euro. Ma soprattutto di un indebitamento netto che a fine dicembre restava a - 3,8 miliardi di euro e cioè "meglio" dei 6 miliardi di inizio esercizio ma sempre drammatico.

Nella palazzina del Lingotto (venduta a Risanamento del Gruppo Zunino) da ieri, intanto, è iniziata l'era di Umberto Agnelli che ha chiesto «il sostegno del sistema Italia» per superare la crisi, assicurando l'impegno della famiglia e del gruppo anche se oggi «facciamo un passo indietro per farne due in avanti domani». Paolo Fresco, con Jack Welch e Felix Rohatyn, è uscito dal consiglio anche se potrebbe dare un contributo al negoziato con la General Motors, tenuto conto che proprio lui ha realizzato l'accordo.

Nel cda del Lingotto c'è, da ieri, una poltrona anche per Luca Cordeiro di Montezemolo. Secondo alcune fonti, tra l'altro, per lui sarebbe pronta anche la carica di presidente di Fiat Auto e cioè un ruolo certo non operativo ma di sicura "immagine" e peso nel mondo di Mirafiori e non solo. Nell'ambito della grande malattia del gruppo Fiat, però, le novità manageriali non si fermerebbero qui. In crisi, peraltro reciproca, ci sarebbe infatti il feeling tra azionisti e l'attuale ad, Giancarlo Boschetti. «L'uomo in cui ho grande fiducia» come ebbe a dire Umberto Agnelli potrebbe essere anch'egli in uscita dopo alcune

Confermato l'aumento di capitale di 5 miliardi di euro anticipato da l'Unità. Speranze per i nuovi modelli

Torino ascolta le ultime notizie e apprende intanto il nome di un nuovo padrone: Luigi Zunino, professore immobiliare, età 43 anni, origine lombardo piemontese. Azionista di maggioranza di Risanamento Napoli, attraverso la sua società Bonaparte, aveva acquisito aree immense a Milano, progettando montagne di vetrocemento. Instancabile si è ripresentato a Torino e il colpo è stato clamoroso: c'era di mezzo persino il patrimonio Fiat e c'era di mezzo un simbolo, la palazzina degli uffici del Lingotto, ultimo cuore dell'impero, in cima al quale l'Avvocato, pochi mesi prima di morire, era riuscito a vedere il suo "Scrigno", opera di Renzo Piano, "fortezza" dei suoi quadri e della sua pinacoteca, estremo emblema omaggio a se stesso, alla vista di qualsiasi angolo della collina. Zunino è il primo dei nuovi padroni. Per il resto si tratta: per Fiat Avio e Toro in particolare. Con la sensazione che per salvare il salvabile si cerchi di salvare l'automobile. «In un disegno di riorganizzazione industriale - secondo il professor Luciano Gallino - sembra che abbiano scelto la direzione giusta: se il cuore del gruppo è l'auto, si attrezzano per difendere l'auto molto di più di quanto abbiano fatto negli ultimi

“ Il Consiglio di amministrazione cambia i vertici: Agnelli presidente, Morchio amministratore delegato Entra Montezemolo ”



L'anno dei sacrifici si chiude con un risultato drammatico e la promessa di una svolta nel 2003. Attese le dimissioni di Boschetti (Auto), Toro e Avio presto cedute ”

Fiat, perdita record: 4,2 miliardi di euro

Umberto Agnelli: chiediamo il sostegno del Paese. La sede del Lingotto venduta a Risanamento



valori espressi in milioni di euro	esercizio	
	2002	2001
Ricavi netti	55.649	58.006
Costo del venduto	48.619	49.854
Margine operativo lordo	7.030	8.152
Spese generali	5.782	6.149
Ricerca e sviluppo	1.748	1.817
(Oneri) proventi operativi	(262)	132
Risultato operativo	(762)	318
Risultato partecipazioni	(690)	(149)
(Oneri) e proventi non operativi	(2.503)	359
Risultato ante interessi e tasse (EBIT)	(3.955)	528
(Oneri) e proventi finanziari	(862)	(1.025)
Risultato ante imposte	(4.817)	(497)
Imposte	(554)	294
Risultato netto di Gruppo e di Terzi	(4.263)	(791)

Gli operai dell'Alfa di Arese protestano davanti al Lingotto di Torino

Foto di Massimo Di Nonno/Mediamind

Banche in allarme, nuova caduta in Borsa

Consultazioni tra gli istituti di credito e Fazio. Lunedì si riunisce l'accademia di famiglia

Roberto Rossi

MILANO Delusa la Borsa, allarmate le banche creditrici. Alla nuova Fiat di Umberto Agnelli non è bastato cambiare i vertici, ridisegnare il consiglio di amministrazione, cedere immobili storici (come la palazzina uffici del Lingotto di via Nizza 250 passata alla società Risanamento del gruppo Zunino), approntare un corposo piano di dimissioni per avere la fiducia degli investitori. Di fronte alle perdite record, l'argine creato da Umberto ieri in Borsa non ha retto. Il titolo ha ceduto in poche ore il 3,25% fermandosi a 7,22 euro.

E a nulla sono valse le rassicurazioni venute dalla società. «Siamo fiduciosi - ha detto Ferruccio Luppi, direttore finanziario Fiat durante la conferenza call sui risultati - che questo esercizio ci dia una sana base per una

svolta del gruppo». I 4,2 miliardi di euro di perdita netta per il 2002 hanno avuto il sopravvento su qualsiasi tipo di impegno.

Ma gli investitori non sono stati gli unici ad essere spaventati dalla crisi Fiat. Sull'orlo di una crisi di nervi anche le banche creditrici - Unicredit, Capitalia, San Paolo-IMI e Banca Intesa - che hanno cercato appoggio nel governatore della Banca d'Italia. Si è parlato di una lettera che le istituti avrebbero indirizzato all'attenzione di Bankitalia perché questa sollecitasse l'esercizio dell'opzione di vendita (il put) del restante 80% di Fiat verso General Motors. Indiscrezioni che ieri Corrado Passera, amministratore delegato di Unicredit ha smentito. «Non c'è nessuna lettera, non c'è mai stata alcuna lettera al governatore» ha detto Passera.

Secondo fonti finanziarie, riportate da Reuters, i quattro istituti avrebbero mostrato

molto di più che cautela verso il nuovo corso. Le ragioni? La delusione dovuta alla mancanza dell'indicazione di un vero impegno da parte della famiglia Agnelli a iniettare risorse fresche nel gruppo nel breve periodo.

È vero che la società di Torino ha fatto sapere di essere favorevole ad aumentare il capitale di Fiat Auto Holding fino a 5 miliardi di euro (un'operazione che sarà fatta entro 18 mesi) ma è anche vero che la famiglia Agnelli non ha fornito indicazioni precise sul proprio impegno. La cifra ipotizzata rimane quella annunciata all'assemblea del 24 gennaio (250 milioni), il giorno della morte dell'avvocato Giovanni Agnelli. Ma da quella data l'argomento è caduto.

L'aumento di capitale «dipende dalle scelte che farà il nuovo management», ha commentato ieri l'amministratore delegato di Banca Intesa, Corrado Passera, sottolineando

che l'annuncio «impegno della famiglia è comunque un segnale forte».

Lunedì prossimo forse se ne sapremo qualcosa di più quando si riunirà il consiglio di amministrazione della holding di famiglia, la Giovanni Agnelli & C.. Una riunione non facile. Soprattutto perché andranno ridisegnati gli equilibri interni. Umberto Agnelli, designato presidente Fiat dalla famiglia, infatti non ha la maggioranza delle azioni, molte delle quali sono nelle mani degli eredi dell'Avvocato.

Aspettando nuove, la Fiat ha deciso di proseguire il suo piano di cessioni. Toro, Fiat Avio, il 51% di Fidis. Tutto per alleggerire il debito sottoposto al costante monitoraggio di Standard & Poor's. Un altro declassamento non sarebbe tollerabile per le casse del gruppo torinese che attraverso uno dei periodi più difficili della sua storia.

giudizi e domande di una città

Dal signor Zunino al lavoro dimenticato

Oreste Pivetta

quindici anni. Il ruolo di personaggi come Morchio, che esce da una fabbrica, e Montezemolo confermano questa direzione, così come la cessione di attività che hanno poco a che vedere con l'auto. Barberis è al posto giusto: uno dei pochi, a detta anche dei sindacati, che dell'auto sa tutto. Per inciso, se Fiat Avio finisce a un investitore straniero, l'Italia perderebbe qualsiasi prerogativa anche in quel settore. Ma

Gallino: un segnale positivo, hanno scelto l'industria e l'auto
Boglione: non siamo rimasti inerti di fronte alla crisi

questo è un discorso di politiche industriali che in Italia non si fanno. Insomma si chiarisce la vocazione di un gruppo, appesantito o distratto dai troppi temi da seguire, dai troppi fili da intrecciare». Abbandonando la strategia della diversificazione, per ridurre i rischi, indebolendo così la propria vocazione... Da qui a risanare ce ne corre. L'altro capitolo è quello dell'indebitamento. Ricapitalizzare va bene, ma se tutto serve a coprire il deficit è un guaio: il rilancio chiede investimenti. «Pensiamo a Mirafiori - esemplifica Gallino - uno stabilimento nato per arrivare a produrre sei settemila autovetture, fermo nel 2001 a centocinquanta: c'è qualcosa da rivedere e molto da spendere». Da mesi, dopo mesi e mesi. Torino attende di rivedere non solo segni negativi, paure, licenziamenti. Qualcuno ha chiesto più peso all'azione degli enti locali: «Un'azione c'è stata - commenta il professor Gallino -

perché una intesa tra comune provincia e regione ha sostenuto la componentistica, cioè quell'indotto primo colpito dalla crisi Fiat, con la ricerca di nuove commesse e di nuovi soggetti. Non darei un giudizio negativo: gli enti locali un aiuto abbastanza robusto l'hanno dato, per favorire la ricerca di nuovi mercati, per semplificare le operazioni, per accorpate e trasferire...». Marco Boglione è da un mese presidente di Itp, cioè l'ente misto per gli Investimenti a Torino e in Piemonte: «Da spettatore torinese, vivo la sensazione che la Fiat stia cercando di reagire con grande coraggio, con grande determinazione, ripartendo dai suoi caratteri fondamentali. Anche per questo non si è assistito a un crollo di fiducia. Il fuggi fuggi è stato sventato perché la città ha saputo intervenire, con grande attenzione, cercando di programmare il cambiamento, che si avverterà con maggiore evidenza fra qualche an-

no. Sono state compiute scelte strutturali che hanno favorito nuove vocazioni, senza mai chiudere la strada al passato». L'arrivo della Motorola è stato da sempre celebrato come il segnale del nuovo... «Ma non è stata solo Motorola. C'è altro: cinema, arte, cultura. Prossimo appuntamento le Olimpiadi. Soprattutto si è operato perché Torino, città dell'auto, si affermasse come distretto dell'auto, e cioè come concentrazione di saperi e di tecnologie, a prescindere dai destini della Fiat». Pietro Marcenaro, segretario diessino e lunga militanza tra i metalmeccanici, cerca di leggere secondo un ordine le ultime notizie: dimissioni, ruolo della famiglia, gli altri soggetti, gli sviluppi del rapporto con General Motors, la proposta Colaninno. Cominciamo da Colaninno: «Si legge un apprezzamento. La proposta non viene accolta, ma cercano di

tenerla in piedi. È vero che la richiesta dell'imprenditore mantovano di entrare con un ruolo di amministratore delegato è respinta nei fatti. Ma il piano è apprezzato: sarà un tema, più in là nel tempo, ma vivo. Non è questione di oggi». Per il resto? «Per il resto tenderei a dire che una scelta è stata compiuta. La famiglia attraverso Umberto ha scelto l'auto, ha semplificato l'impresa, le ha dato un indirizzo univoco. Questo aiuta.

Marcenaro: quanti soldi finiranno nell'innovazione?
Airaud: cominciare a discutere di lavoro

divergenze di opinioni anche marcate e, soprattutto, cresciute esponenzialmente nel corso dei mesi proprio tra lo stesso ad e gli azionisti di maggioranza.

Per Fiat Auto, che nel 2002 ha venduto l'11% in meno e ha fatturato il 9,4% in meno rispetto al 2001 perdendo in quote di mercato sia in Europa che in Italia c'è stata una perdita complessiva di 1.343 milioni di euro. Una montagna di denaro che, peraltro, il rallentamento delle perdite del quarto trimestre (-180 milioni di euro contro i -432 dello stesso periodo 2001) hanno soltanto parzialmente compensato. Anche e soprattutto per queste ragioni il cda Fiat ha deciso ieri di ricapitalizzare Fiat Auto per 5 miliardi di euro, proprio come era stato anticipato ieri mattina dalle pagine de l'Unità.

La ricapitalizzazione avverrà entro i prossimi diciotto mesi e il gruppo Fiat da subito ha stanziato 3 miliardi di euro. Servono, insomma, denari "freschi" al settore più in sofferenza del gruppo Fiat anche perché ci vorranno ancora mesi, sicuramente sino a fine anno, prima che i nuovi modelli (4 saranno presentati al prossimo salone dell'auto di Ginevra: la piccola Fiat, la monovolume, la Lancia Y e la nuova Alfa Gt Coupè) possano incidere sulle vendite e quindi sui guadagni di Fiat Auto.

Intanto il Lingotto, ieri, ha anche accennato ai rapporti con la General Motors. Ricordando che le sinergie industriali con Detroit hanno superato i 350 milioni di euro, il cda Fiat ha annunciato di aver "preso atto dell'avanzamento delle discussioni con GM per un rafforzamento della collaborazione sia sul piano industriale sia su quello finanziario". La partita sul put, sull'entità dell'adesione degli americani alla ricapitalizzazione di Fiat Auto, insomma, è tutta ancora aperta.

C'è poi il capitolo delle dimissioni. Ieri la Fiat ha annunciato che "è prossima la conclusione di un accordo per la cessione di Fiat Avio e che sono giunte offerte per la Toro Assicurazioni". Entro il primo semestre 2003, ha chiarito il Lingotto, verranno firmati i relativi contratti e un altro pezzo dell'impero servirà a saldare i debiti con le banche.

E infine il piano Colaninno. Come promesso è stato esaminato nel cda e ne è stata giudicata quantomeno una congruità con il piano aziendale. Poiché però le offerte del finanziere mantovano vorrebbero dire il ridisegnare gli equilibri proprietari di Fiat e i rapporti con GM il cda Fiat "si è riservato di assumere una decisione definitiva" e ha ringraziato Colaninno per l'interesse. Anche qui, come con GM, insomma i giochi forse non sono ancora fatti.

Nessuna risposta definitiva a Colaninno, ma la partita appare chiusa dopo le ultime nomine

Anche se le informazioni sono poche e incomplete. Quanto ad esempio della ricapitalizzazione promessa finirà nell'innovazione?».

Tra queste cifre il grande assente è il lavoro. Torino ha vissuto giorni e giorni di lotte, di tensioni, di attese. Come gli altri stabilimenti Fiat. I numeri che hanno colpito di più l'immaginazione sono stati quelli dei cassintegrati, delle migliaia e migliaia di cassintegrati. «La ricapitalizzazione avrebbero dovuto farla. Sono solo in ritardo. Ma i soldi servono a calmare le banche o a produrre lavoro?». La domanda che si pone Giorgio Airaud, il giovane segretario della Fiom torinese. «Ed allora dopo quindici mesi di annunci e di accordi decisi altrove, sarebbe ora di riaprire una trattativa sindacale. Se il futuro dovrà essere ancora industriale, e quindi di innovazione e lavoro. La Fiat per il rilancio ha bisogno di guadagnare fiducia, in primo luogo tra i suoi lavoratori. Per ora sappiamo solo di posti di lavoro in meno, come a Cassino. Per ora hanno discusso di banche, di General Motors, di mercato, dimenticando la crisi e crescere, mostri i suoi piani ai lavoratori, compia passi concreti (come la presentazione dei nuovi modelli). E torni a discutere di lavoro con i lavoratori».