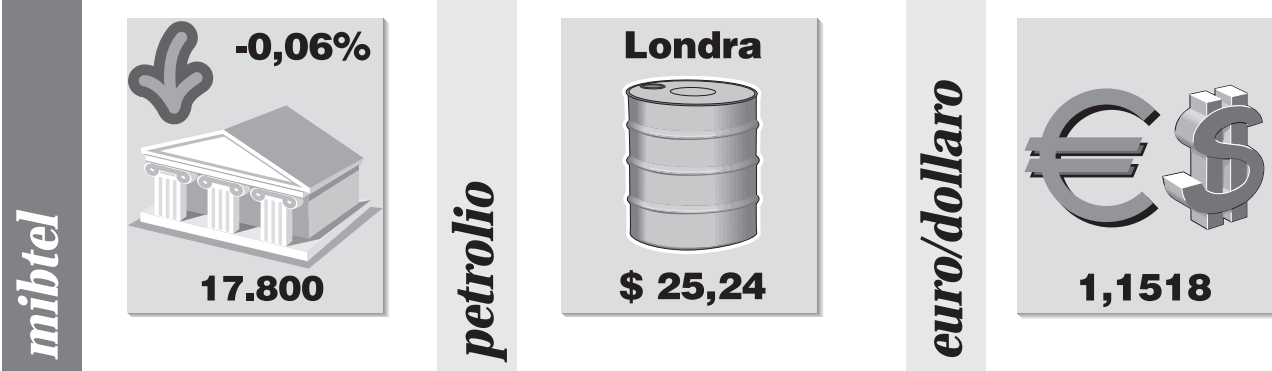


L'ITALIA È SEMPRE MENO COMPETITIVA

MILANO L'Italia continua a perdere colpi sul fronte della competitività internazionale per crescita, produttività, occupazione e, soprattutto, in fatto di efficienza della pubblica amministrazione. Il verdetto arriva dall'istituto ginevrino Imd, che colloca quest'anno il Paese al 17° posto della sua classifica annuale, dal 14° dello scorso anno e dal 13° del 2001.

Nella doppia lista di quest'anno, una riservata ai grandi paesi e capeggiata da Usa e da Australia e una per i paesi con meno di 20 milioni di abitanti con al primo posto Finlandia e Singapore, l'Italia è presente anche con una regione, la Lombardia che, nel secondo gruppo si colloca solo al 24° posto, ultima tra altre entità regionali aggiunte per la prima volta alla lista (otto in tutto) tra cui Baviera, Rhone-Alps e Catalogna.

Tra «le sfide nel 2003» per l'Italia, l'Imd evidenzia la riduzione della tassazione e il completamento del processo di risanamento di bilancio, la semplificazione della pubblica amministrazione, la riforma del mercato del lavoro, il sostegno alle imprese nel processo di internazionalizzazione e l'aumento della spesa pubblica nell'istruzione e il sostegno alla ricerca. A pesare sulla performance italiana è in primo luogo il fattore «efficienza governativa», che vede la penisola 23esima - sui 30 paesi considerati nella categoria oltre i 20 milioni di abitanti - in netto arretramento dal 18° posto del 2002. Peggiora anche l'efficienza del business (17esima da 12esima) e la performance economica (15esima da 13esima), mentre resta stabile la posizione per le infrastrutture (12esima).



Non piangere Argentina
Tornano i Peronisti
Domani in edicola con l'Unità a € 3,10 in più

economia e lavoro

Non piangere Argentina
Tornano i Peronisti
Domani in edicola con l'Unità a € 3,10 in più

Agnelli: sacrifici, un po' da tutte le parti

2003 difficile per la Fiat, il rilancio l'anno prossimo. Non c'è bisogno dell'ingresso dello Stato

DALL'INVIATO

Roberto Rossi

TORINO «Il nostro obiettivo è che si ritorni ad essere orgogliosi della Fiat». La prima volta di Umberto Agnelli come presidente di un'assemblea Fiat inizia con un'esortazione. Una punta di orgoglio con la quale risolvere gli umori, piuttosto cupi, degli azionisti.

Cupi perché il profondo rosso nei conti del Lingotto continua ancora (calo del fatturato, crescita delle perdite operative), perché anche per il 2003 non si vedono sostanziali inversioni di tendenza per i mercati di principale interesse del gruppo e ci si deve preparare, come ha detto l'amministratore delegato Giuseppe Morchio, «ad affrontare un duro, impegnativo anno di transizione».

Cupi anche perché la domanda automobilistica europea risulterà inferiore a quella del 2002 e perché, come ha ricordato Agnelli, «la crisi va affrontata da crisi e questo significa sicuramente che ci saranno da far fronte anche ad alcuni sacrifici».

«Siamo - ha detto ancora il presidente, che ha ricordato all'inizio la figura del fratello Gianni - alla guida dell'azienda in un momento difficile. Abbiamo accettato questa responsabilità perché riteniamo che, per quanto profonda, la crisi possa essere superata».

E per farlo, per trasformare quella che era diventata «una fabbrica di società», come l'ha definita un piccolo azionista, in una vera fabbrica di automobili, Morchio, l'uomo dell'affare Corning e della sua plusvalenza milionaria alla Pirelli, ha delineato in assemblea le strategie: innovazione tecnologica, una struttura dei costi competitiva, il recupero dell'attenzione al cliente e, soprattutto, l'alleanza con la General Motors.

«Presupposto indispensabile di tale programma - ha riferito Morchio, promettendo entro giugno il piano definitivo - è la decisione di concentrare tutti gli sforzi su automobili, macchine agrico-

le e movimento terra, veicoli industriali e componentistica automotive». Il «core business» del gruppo sarà dunque anche quello del futuro. «In questa prospettiva - ha continuato Morchio - possiamo considerare concluso il processo di dismissioni». E allora vediamo come la Fiat intende muoversi.

Il primo punto è l'accordo con General Motors. Non a caso domani Morchio volerà a New York per il primo faccia a faccia con Richard Wagoner, l'amministratore delegato del colosso automobilistico americano. Che cosa si diranno i due? C'è chi scommette che Morchio tenterà di convincere General Motors a iniettare un miliardo di euro nel settore auto come un contributo alla ricapitalizzazione. Gm al momento non si sbilancia. Ma non solo.

«Sarà un incontro molto pratico - ha detto l'amministratore delegato - orientato sulla ricerca di sinergie industriali». «Contiamo

FIAT LA TRIMESTRALE		
GRUPPO FIAT	1° trim. 2003	1° trim. 2002
Perdite consolidate (milioni di euro)	699	663
di competenza del Gruppo	681	529
Fatturato (miliardi di euro)	12,3	14,1
Risultato operativo (milioni di euro)	-342	-299
FIAT AUTO		
Fatturato (miliardi di euro)	4,9	6,0
Risultato operativo (milioni di euro)	-334	-429

P&G Infograph

Umberto Agnelli e l'amministratore delegato Giuseppe Morchio durante i lavori dell'Assemblea Fiat

di estendere il campo delle collaborazioni per la produzione di un Sport Utility Vehicle (Suv) e, soprattutto, si sta lavorando per finalizzare un accordo per lo sviluppo di un'ulteriore architettura comu-

ne, quella dedicata al segmento «C», il più importante d'Europa». E ciò dovrebbe realizzarsi, e siamo al secondo punto, con il conseguimento di una «struttura dei costi competitiva».

«Lavoreremo sull'ottimizzazione dei componenti, sulla moltiplicazione di piattaforme comuni, sull'efficienza delle strutture interne e della rete distributiva».

Altra direttrice è l'innovazione tecnologica che assicuri il costante miglioramento dei livelli di qualità in tutte le fasi, accompagnata da una rinnovata attenzione al cliente. L'ultimo punto, quello finanziario, Morchio l'ha citato solo di sfuggita.

Per quanto riguarda l'atteso aumento di capitale, l'amministratore di Fiat non si è sbilanciato: «La valutazione delle eventuali risorse maggiori necessarie rientra nello studio ancora in corso che contiamo di presentare entro fine giugno».

Altro capitolo sarà la relazione con le banche creditrici, «con le quali si è instaurato un proficuo rapporto di fiducia e di supporto in questa fase di rilancio». Che significa?

«Secondo il Financial Times, la Fiat avrebbe chiesto alle banche creditrici di trasformare i 3 miliardi di prestito convertendo in debito ordinario, come uno sforzo per semplificare la struttura di capitale del Lingotto e aprire la strada all'atteso aumento».

Agnelli ha smentito, ma solo in parte: «Non abbiamo chiesto di ridiscutere il convertendo. Anche se siamo interessati a farlo». «Quando parliamo di auto, pensiamo profondamente all'Alfa Romeo». In che modo lo si scoprirà presto.



conti

Primo trimestre negativo La perdita è di 699 milioni

Massimo Burzio

TORINO Anche per i primi tre mesi del 2003 in casa Fiat i conti non tornano. Nonostante le dismissioni, il taglio di 8100 dipendenti del settore auto, il cambio del management e tutte le azioni messe in atto, il primo trimestre evidenzia una situazione dei conti del Lingotto a dir poco drammatica. Il cda guidato dal presidente Umberto Agnelli e dall'ad Giuseppe Morchio, prima dell'assemblea che ha approvato il bilancio 2002 chiuso con una perdita record

di 4.263 milioni di euro la più grande della storia Fiat, ha esaminato i risultati consolidati che parlano di una perdita di 699 milioni, contro i 663 milioni dello stesso periodo dell'anno scorso.

Alla riduzione delle perdite della «grande malata», l'auto, che ha perso «soltanto» 334 milioni di euro (contro i 429 milioni del primo trimestre 2002) si sono avute quelle che la stessa Fiat chiama «minori redditività» negli altri settori. Ad esempio quello della Cnh che ha avuto un risultato negativo per 8 milioni di euro rispetto ai più 30 del medesimo

periodo dell'esercizio scorso. E, ancora, colpisce la perdita secca dell'utile operativo di Iveco che è stato di 2 milioni di euro rispetto agli 11 del trimestre gennaio-marzo del 2002.

Tornando a Fiat Auto, il fatturato nel trimestre è stato di 4,9 miliardi di euro rispetto ai 6 dello stesso periodo 2002. Le vendite a livello mondiale sono poi state inferiori del 19% (419.000 unità) rispetto sempre a gennaio-marzo del 2002. Il calo del fatturato del settore guidato da Giancarlo Boschetti ha risentito, secondo la Fiat, di minori volumi di vendita e

soprattutto della «mancata produzione» di 31.000 vetture. Un decremento che gli uomini del Lingotto imputano soprattutto all'alluvione che ad inizio anno ha colpito lo stabilimento che produce i motori Fire a Termoli. Infine si sarebbe ridotto lo stock presso la rete di vendita. La Fiat, comunque, afferma di confidare nei nuovi modelli (Fiat Gingo,

Idea Lancia Y e Alfa GT Coupé) per l'immediato futuro.

Il 2003, poi, è definito «un difficile e impegnativo anno di transizione nel quale il superamento dei problemi operativi, in particolare quelli che penalizzano la redditività di Fiat Auto, andrà realizzato in un contesto economico di basa crescita e di aspro confronto competitivo».



L'arrivo di Sergio Cusani invitato dalla Fiom all'Assemblea degli azionisti Fiat

L'ex finanziere accusa il gruppo di aver sbagliato l'investimento nella Case. Il presidente: faccia una denuncia precisa

Il consulente Cusani parla per la Fiom

TORINO Che la Fiom partecipasse all'assemblea Fiat si sapeva. Che alcuni azionisti-lavoratori-cassintegrati intervenissero all'assemblea dei soci pure. Ma che l'intervento più duro, dettagliato e, per qualche verso, sorprendente, fatto per conto del sindacato dei metalmeccanici Cgil, venisse da Sergio Cusani, questo proprio se l'aspettavano in pochi. Eppure è stato proprio così. Uno dei protagonisti dell'inchiesta di Mani Pulite, il finanziere che per anni è stato il consigliere più fidato di Raul Gardini, uno dei pochi che ha scontato la pena per la maxitangente Enimont, si è presentato ieri al

Centro Storico Fiat per conto della Fiom.

Che cosa «c'azzecca» Cusani con le tute blu Cgil? Poco. Se non il fatto che il finanziere, una volta uscito dal carcere, ha contribuito a fondare la Banca della Solidarietà, una società di finanza etica che ha sede a Milano, e alla quale la Fiom è ricorsa, nei mesi scorsi, per analizzare le cause della crisi Fiat e trovare eventuali soluzioni. Perché, come ricordato ieri da Gianni Rinaldini, segretario della stessa Fiom, Fiat «sta compiendo scelte che portano a superare il settore dell'auto. E noi non siamo disposti a subire un processo in

cui, alla fine, l'auto non ci sarà più». E allora a Cusani il compito di indagare sulle cause di una crisi che appare ancora profonda. E lui l'ha fatto. Nei giorni che l'hanno separato dall'assemblea, il finanziere ha spulciato i conti Fiat negli anni passati e ha puntato l'indice sull'acquisizione della Case, la società statunitense specializzata in macchine agricole rilevata dalla Fiat attraverso un'Opa amichevole, trasformata nell'attuale Cnh dopo l'incorporazione con la New Holland. Cusani ha sostenuto che ai tempi dell'acquisizione, nel 1999, quando era presidente Paolo Fresco, la Fiat offrì per la

Case 55 dollari per azione, contro i 40 stimati dalla Credite Suisse First Boston (consigliere della stessa Case) e un valore medio di Borsa per la società americana di 20 dollari. Facendo due conti, Fiat avrebbe pagato il 128% in più. «Un'operazione nefasta per il gruppo - ha detto Cusani - che continua a inficiare i risultati odierni e futuri».

«Se Cusani ha prove, le presenti» ha replicato Agnelli. «Aspetto il mandato della Cgil nazionale e che la società advisor Practice Audit ci dia lo studio finale. Poi decideremo che fare» è stata la risposta di Cusani.

La cui faccia non è stata l'unica a rappresentare la Fiom. All'assemblea sono intervenuti anche il segretario torinese, Giorgio Ai-

raudo e il responsabile dell'ufficio sindacale, Claudio Stacchini. Tutti e due hanno chiesto alla società chiarezza sul futuro dell'auto, su-

gli investimenti in ricerca e sviluppo, sul rientro dei cassaintegrati, e tutti hanno espresso forte preoccupazione per la gestione dell'Alfa di Arese.

Preoccupazione condivisa dai rappresentanti dei Cub, che hanno rampognato Agnelli sulla sopravvivenza del marchio Alfa e sul suo rilancio in vista anche di un rafforzamento dell'accordo con Gm. Una preoccupazione che Agnelli ha tentato di sedare: «Quando parliamo di auto, pensiamo profondamente all'Alfa Romeo». In che modo lo si scoprirà presto.

r.f.