Presentata ieri a Roma la nuova «piccola ammiraglia» del Gruppo. L'obiettivo è venderne oltre mezzo milione in sei anni

La Fiat vuole ripartire dalla Ypsilon

Morchio: l'incontro con GM è andato bene. A giugno mercato dell'auto ancora in calo

Rossella Dallò

ROMA Mercato di giugno ancora in calo: 175mila immatricolazioni contro le 180mila dello stesso mese 2002. La previsione è di Gianni Coda, presidente della business unit Fiat-Lancia e veicoli commerciali. Il quale precisa soltanto che per i marchi di Torino «si manterrà una quota del 29-30 per cento, in linea con quanto ci eravamo prefissi».

E a proposito di obiettivi, il numero uno di Fiat-Lancia assicura che la «squadra», «forte, motivata e impegnatissima», sta lavorando a pieno regime sulle direttrici fondamentali che si erano posti un anno fa: lancio di nuovi prodotti, riduzione dei costi, ristrutturazione della rete, ritorno degli investimenti. Insomma: «Fatti e impegni che stiamo rispettando tutti». Nulla di più preciso, tranne che per il marchio Lancia - un po' la cenerentola del gruppo negli ultimi dieci anni - «il fatturato cresce del 25% rispetto al 2002» grazie all'introduzione sul mercato di vetture importanti, e dunque più costose, quali la Thesis e la monovolume Phedra.

«La Ypsilon è piaciuta molto agli americani» dice l'amministratore delegato Giuseppe Morchio, riferendosi all'incontro avuto qualche giorno fa con i vertici di General Motors. Un incontro che, come sottolinea dallo stesso Morchio , «è andato molto bene».

Morchio, nel pomeriggio con la nuova Ypsilon si è diretto verso Palazzo Chigi. Dove ha incontrato il vicepresidente del Consiglio Gianfranco Fini. Sul tavolo il piano di rilancio dell'azienda nonché possibili aiuti di Stato.

«È stata una visita di cortesia, abbiamo presentato le linee generali del piano. L'impostazione di fondo è che è un piano di rilancio e sviluppo per tutto il gruppo Fiat e non solo per l'auto» dice Morchio ai cronisti dopo aver lasciato la sede dell'esecutivo.

Il piano Fiat presentato a Fini, secondo alcune indiscrezioni, che dovrebbe aiutare il gruppo a risollevarsi da una crisi di calo delle vendite e di aumento del debito, prevederebbe una struttura societaria più snella e tagli che potrebbero raggiungere i 12mila posti, la maggiorparte dei quali all'estero, con un obiettivo di pareggio nell'arco di due anni. L'incontro tra Morchio e esponeti del governo non è isolato. La settimana scorsa l'amministratore delegato è stato a Palazzo Grazioli per presentare il nuovo piano industriale al presidente del Consiglio Silvio Berlusconi che due giorni dopo gli ha pubblicamente riconosciuto il suo appoggio.

Ma ieri l'altra partita della Fiat si giocava a Milano dove era in programma l'incontro con le banche creditrici. Sull'appuntamento Morchio se la cava con una battuta: «Oggi siamo impegnati a Roma con la Ypsilon».

Un'auto sulla quale i vertici della società di Torino puntano molto. La nuova berlinetta compatta (3,76 metri) «è importantissima - ammette Coda - anche per la stessa Fiat». È un'auto che ha sempre assicurato discreti volumi di vendita e una buona immagine di marca. Tra la Y10 del 1985 e la erede Y del 1996, la piccola Lancia ha totalizzato oltre 2 milioni di immatricolazioni. E da tutti è sempre stata considerata, a ragione, la «piccola ammiraglia del gruppo Fiat». Il compito della terza generazione Ypsilon è dunque impegnativo. A regime, cioè in un anno pieno, se ne vogliono vendere 90mila per un ciclo di vita di sei anni. Oltre 540mila prima di vedere la quarta generazione. Ma per Coda l'obiettivo «è fin troppo prudente».

Prodotta a Melfi già da un paio di mesi, la Ypsilon sarà consegnata alle concessionarie alla metà di luglio per incominciare a farla vedere e provare alla clientela («dobbiamo fidelizzare una base di oltre 500mila acquirenti di Y»). La commercializzazione vera e propria avverrà all'inizio di settembre e la «fase di lancio» accompagnata da una serie di eventi in tutte le località «alla moda» italiane ed europee, durerà tutto il mese. A quell'epoca, assicura Coda, Melfi produrrà 350 Ypsilon al giorno. E sempre a fine settembre saranno disponibili anche gli altri modelli (oltre ai motori a benzina di 1.2 a 8 e 16 valvole e 1.4 16v, il motore Diesel common rail 1,3 16 valvole Multijet da 70 CV) con i quali la Fiat tenterà di uscire dal pantano.

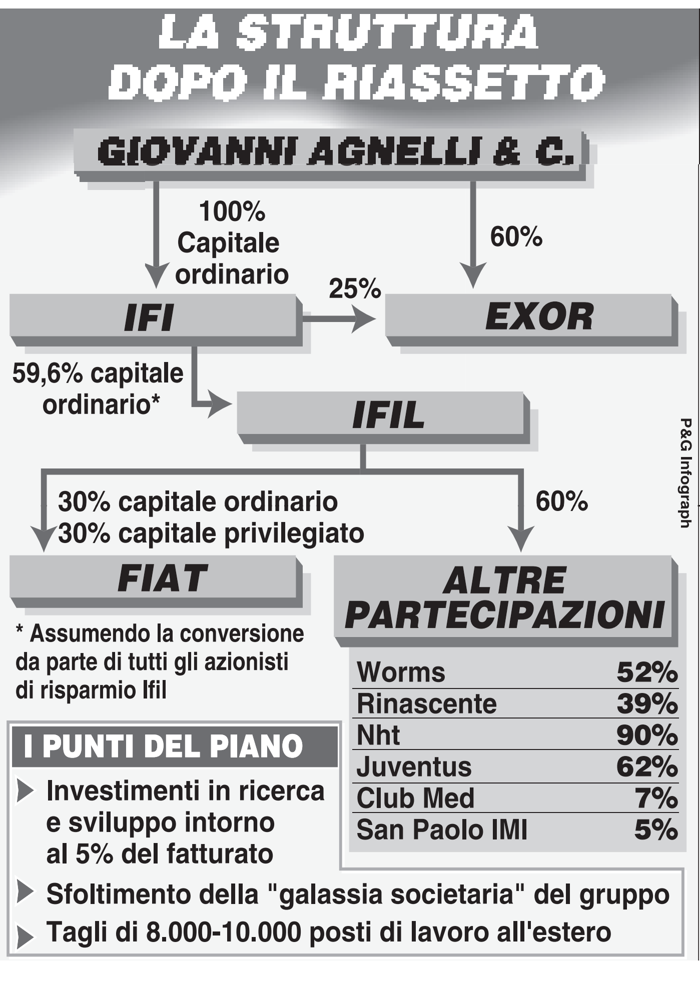
Sopra, l'amministratore delegato della Fiat Giuseppe Morchio alla presentazione della nuova Lancia Ypsilon
Michele Ricci/Ap

> L'amministratore delegato ha incontrato il vicepresidente del consiglio Fini al quale ha illustrato il piano di rilancio

> Sull'utilitaria sono stati investiti 350 milioni di euro Prodotta a Melfi sarà disponibile a metà luglio

«Lavoro Welfare»: numero monografico sulla crisi del Lingotto

MILANO *«Lavoro Welfare», la rivista del Dipartimento Lavoro dei Democratici di sinistra, esce in questi giorni con un nuovo numero monografico dedicato alla crisi della Fiat. La rivista. diretta da Cesare Damiano, raccoglie un gran numero di interventi e contributi di esponenti del mondo politico (l'apertura è di Piero Fassino, poi ci sono Angius, Bersani, Chiamparino, Letta), sindacale (tra gli altri: Epifani, Pezzotta, Angeletti), imprenditoriale (Pininfarina), universitario (Gallino, Berta) che si occupano delle difficoltà della più grande industria nazionale, proponendo analisi e linee di risanamento e di rilancio del gruppo.*
Secondo l'editoriale di Fassino, «per noi occuoarci della Fiat è occuparci di qualcosa che non solo appartiene alla storia del nostro Paese, ma anche alla storia della sinistra e del nostro partito».
Il segretario Ds sottolinea, nel suo intervento, che la questione centrale è quella dell'auto: «L'auto è l'identità di questa azienda, la sua vocazione storica e strategica, se non viene data una risoluzione adeguata al problema dell'auto anche il resto della Fiat rischierà di essere sacrificato. Per questo è urgente che la Fiat compia la scelta decisiva per il rilancio del settore auto».



«Più risorse dagli Agnelli»

Le banche: un maggior impegno della famiglia. Ipotesi di 12mila esuberi

Roberto Rossi

MILANO Troppo poco. L'impegno della famiglia Agnelli nell'operazione di salvataggio della Fiat sarebbe stato giudicato troppo esiguo. Le banche creditrici (Banca Intesa, UniCredit, San Paolo e Capitalia), che ieri hanno incontrato a Milano il direttore finanziario del Lingotto, Ferruccio Luppi, vorrebbero di più. Di più di quei 650 milioni che Umberto Agnelli avrebbe messo a disposizione - il che vuol dire un aumento di capitale di 2 miliardi - per portare il gruppo fuori dalla crisi. Per questo si dovrà aspettare, però, il nuovo consiglio di amministrazione che Fiat terrà dopo aver presentato il nuovo piano industriale.

Troppo poco, poi, anche il piano di interventi che Giuseppe Morchio, l'amministratore delegato della società di Torino, avrebbe chiesto di sostenere agli istituti finanziari. Un piano da quattro miliardi. Due dei quali derivanti dall'aumento di capitale appunto, garantito da un consorzio bancario, e altri due miliardi di finanza fresca a carico degli istituti. O, anche, mediante l'utilizzo di altri strumenti finanziari. Quest'idea, che sta cominciando a farsi strada, vedrebbe il coinvolgimento degli azionisti con un'obbligazione ad alto rendimento.

La terapia studiata dal Lingotto non ha trovato finora, però, molti estimatori fra le mura degli istituti. Che si sono fatti quattro calcoli per loro conto e hanno visto come la cifra proposta sia, in effetti, molto bassa. Perché? È presto detto. Entro il 2004 la Fiat deve rimborsare circa 3 miliardi di obbligazioni, restituire linee di credito per altri tre miliardi e, soprattutto, patire un cash flow negativo per altri 2. In totale un fabbisogno di otto miliardi, solo in parte affrontati con le dismissioni (Toro, Fiat Avio, e Fidis).

Morchio naturalmente tutte queste cose le conosce. Ma avrebbe prospettato un fabbisogno di questa entità dopo aver ricevuto la disponibilità di Umberto Agnelli per una ricapitalizzazione, come detto, fino a un massimo di due miliardi di euro. Questo perché la famiglia, che controlla Fiat tramite le finanziarie Ifi e Ifil, volendo mantenere il 30% di Fiat, dispone solo di 650 milioni circa.

Gli spazi di manovra con le banche però non sono così esigui. Perché gli istituti (oltre i quattro elecanti si deve aggiungere anche, in forma minore, Mps, Abn Amro, Bnl, Bnp Paribas) hanno il problema del prestito convertendo. Tre miliardi, che tra il luglio 2004 e il luglio 2005, dovrebbero essere trasformati in capitale (sotto forma di titoli azionari). E che gli istituti sperano di rinegoziare. Perché? Perché il loro valore sarebbe calcolato tenendo conto della media tra 15,5 euro e la media del titolo nei sei precedenti l'operazione. Questo significa che le banche si troverebbero fra le mani un titolo, agli attuali prezzi di mercato, valutato con una media tra 15,5 e 7 euro circa. Si ritroverebbero, cioè, in tasca un'azione Fiat stimata, all'incirca, 11 euro ma che in realtà ne vale molto meno (ieri Fiat è scesa addirittura a 6,9). Per le sole Unicredito, Banca Intesa, SanPaolo Imi e Capitalia questo si risolverebbe in una perdita netta da un miliardo di euro.

Le banche sono comunque solo un tavolo nel quale si gioca il futuro della Fiat. L'altro è quello industriale, dove si sta spendendo di più l'amministratore delegato Giuseppe Morchio. La cui strategia prevede da un lato il lancio di nuovi modelli sul mercato (ierila presentazione della Ypsilon), che serviranno ad aumentare i ricavi, e dall'altro per contenere circa 1,1-1,2 miliardi di costi mediante interventi di ristrutturazione del gruppo. Che significa licenziamenti.

Quanti? Secondo il Wall Street Journal sarebbero dodicimila. Quasi tutti, sostengono fonti vicine alla Fiat, fuori dal nostro Paese. Sarebbero interessati gli stabilimenti esteri di Iveco e Cnh. Il prezzo più alto lo dovrebbero pagare i lavoratori americani. Ma, secondo i sindacati, anche in Italia si rischierebbe grosso. Circa tremila posti.

Ma la cura-Morchio punta a riconquistare l'appoggio di General Motors, il partner americano che possiede il 20% dell'auto sul quale da gennaio 2004, fino al 2009, penderà l'obbligo di comprare il restante 80%. Da Richard Wagoner, numero uno di General Motors, l'amministratore delegato Morchio è volato venerdì 20 per chiedere di fare la sua parte nella ricapitalizzazione di Fiat auto già deliberata per 5 miliardi. Gli americani hanno preso tempo. Come hanno sempre fatto finora.

Sullo sfondo, comunque, l'intervento dello Stato attraverso Sviluppo Italia o Fintecna. Un'idea che era stata bocciata lo scorso anno ad ottobre dopo un vertice Fiat e governo, ma che potrebbe essere ripescata in caso di stallo.

Secondo l'Intesa dei consumatori le riduzioni delle tariffe annunciate dalle compagnie sono inesistenti

Rc Auto, il ministro non spiega gli aumenti

MILANO Ben 63 compagnie, corrispondenti al 98% del mercato assicurativo, hanno aderito al protocollo siglato lo scorso 5 maggio tra governo, Ania e alcune associazioni dei consumatori sul contenimento delle tariffe Rc auto. Un'autodisciplina in base alla quale il 7,9% delle imprese d'assicurazione si è impegnato ad aumenti in linea con l'inflazione e il 90% al mantenimento dei costi delle polizze per 12 mesi dalla data dell'ultimo aumento fino alla fine dell'anno.

L'accordo prevede anche sconti per i nuovi assicurati e per i rinnovi in caso di assenza di sinistri, nonché agevolazioni per i giovani: 51 compagnie, oltre il 90% del totale, hanno infatti annunciato sconti tra il 5 e il 10% per la classe di età compresa tra i 18 e i 25 anni. Agevolazioni vengono inoltre indicate per gli acquisti del secondo veicolo nell'ambito dello stesso nucleo familiare, mentre alcune imprese hanno deciso per la restituzione di parte del premio in caso di furto, vendita, rottamazione o esportazione del veicolo.

LE NOVITÁ

97,7% del mercato Rc Auto la quota delle compagnie che hanno aderito al protocollo d'intesa tra Governo, Ania e otto associazioni dei consumatori su dodici

Autodisciplina tariffaria
- **8 compagnie per una quota di mercato pari al 7,9% si sono impegnate ad aumenti in linea con'inflazione**
- **55 pari al 90% della quota di mercato si sono impegnate al mantenimento delle tariffe per 12 mesi dalla data dell'ultimo aumento fino alla fine dell'anno**

Agevolazioni per i giovani
- **12 compagnie per una quota di mercato pari al 6,2% non prevedono agevolazioni**
- **51 compagnie per una quota di mercato pari a oltre il 90% si impegna ad applicare sconti tra il 5 e il 10% nella classe di età compresa tra 18 e 25 anni**

Ciclomotori
- **21 compagnie con una quota dell'11% non prevedono interventi agevolativi**
- **42 compagnie con una quota dell'86% applicherà sconti ai nuovi assicurati e ai vecchi che hanno comportamenti virtuosi**

Fonte: ministero Attivitˆ Produttive — P&G Infograph

Ma sui risultati concreti del patto le opinioni divergono. Mentre il ministro delle attività produttive Antonio Marzano parla di «atteggiamento costruttivo e propositivo dei firmatari del protocollo», l'Intesa dei consumatori, che non vi ha aderito, attacca: «È solo propaganda». Secondo Adoc, Adusbef, Codacons e Federconsumatori, infatti, «le riduzioni annunciate sono inesistenti e si scontrano con la realtà quotidiana dei cittadini che pagano batoste su batoste ad ogni rinnovo di polizza». L'Intesa chiede dunque al ministro di spiegare «come mai agli assicurati che non hanno prodotto alcun incidente, ossia il 90,3% del totale, vengono applicati rincari incompatibili con tutti i protocolli di carta straccia, e soprattutto le ragioni che hanno portato le compagnie ad effettuare aumenti del 30% negli ultimi 18 mesi, quando si dovevano registrare diminuzioni sia per effetto della minore sinistrosità che per il taglio dal 4 al 2,5% apportato dal governo al Fondo Vittime della strada».

SERVIZIO SANITARIO NAZIONALE
Regione Emilia-Romagna
AZIENDA USL DELLA CITTÀ DI BOLOGNA
SERVIZIO PROGETTAZIONE, GESTIONE E MANUTENZIONE IMMOBILI
Via Altura n. 7 - 40139 Bologna
Tel. [illegible] - Fax [illegible]
ESTRATTO AVVISO PUBBLICO INCANTO
[illegible] noleggio, con posa in opera, di prefabbricato con struttura metallica per Servizio Fisica Sanitaria Ospedale Maggiore di Bologna.
[illegible]
Accettazione offerte: entro ore 12 del giorno 27.08.2003.
[illegible]
www.ausl.bologna.it.
[illegible]
Il Responsabile del Procedimento
(Dott. Ing. Sergio Monti)

CGIL VENETO
mercoledì 25 giugno
CONTRATTI, MERCATO DEL LAVORO, PENSIONI, SVILUPPO
I quadri e i delegati della CGIL del Veneto
A VICENZA
Fiera- Sala Palladio ore 9,30
relazione di D. Gallo, Segretario Generale Cgil Veneto
conclusioni di G. Epifani, Segretario Generale Cgil