

DALL'INVIATO Roberto Rossi

TORINO Più che un piano una scommessa. Giuseppe Morchio punta sul futuro della Fiat presentando alla comunità finanziaria il piano industriale 2003-2006 che lui stesso ha definito «prudente, concreto, realistico e praticabile». Un piano che, alla fine, dovrebbe riportare il gruppo all'utile e il settore auto ad essere competitivo. Un piano, ed è qui che sta la scommessa, che però si basa su fondamenta finanziarie poco robuste. E cioè solo su un aumento di capitale da 1,8 miliardi di euro e su altri 7 provenienti dalle dismissioni già annunciate. Mancano all'appello i due miliardi di euro di prestito garantito dalle banche creditrici. E manca all'appello il sostegno finanziario dei soci della General Motors, la vera incognita per il rilancio dell'auto nel prossimo futuro.

La presentazione del piano industriale, il quarto in tre anni, è stata un vero e proprio show dell'amministratore delegato Morchio. Certo non si può dire che non sia farina del suo sacco. Al suo fianco nessun manager, nessun dirigente. Neanche Giancarlo Boschetti, amministratore delegato del settore auto. Molti lo danno per partente. Morchio non ha confermato, ha dato fiducia ai 140 manager Fiat, aggiungendo però che la squadra «sarà arricchita». Solo per qualche minuto Umberto Agnelli, accompagnato da Alain Elkann, lo ha affiancato. Una sorta di imprimatur alla conferenza stampa. Nella quale Morchio ha spiegato come Fiat risalirà la china. In primo luogo attraverso gli investimenti. In questi tre anni saranno investiti 19,5 miliardi: 9,1 miliardi destinati ai nuovi prodotti, 7,9 miliardi per ricerche e sviluppo, 700 milioni nelle reti commerciali e 1,8 miliardi nelle ristrutturazioni operative. Questi investimenti, dicono dal Lingotto, saranno interamente autofinanziati.

Poi i nuovi modelli. Da qui al 2006 la Fiat produrrà tre nuove auto oltre a quelli già annunciati: una microcar, una monovolume, che sostituirà la Multipla, e una quattro per quattro Large cross over. Grazie a questi prodotti la quota di mercato del gruppo dovrebbe passare in Italia al 32,4% nel 2006 dal 30,2% nel 2002 (dal 4% al 4,1% in Europa) nonché portare 1,6 miliardi di nuove entrate.

Fiat ridurrà anche la struttura dei costi per 3,1 miliardi di euro. Che tradotto in termini meno industriali significa tagli ai posti di lavoro. Il personale del gruppo Fiat nel 2006 conterà circa 6.900 persone in meno rispetto al 2003. In questi tre anni ci sarà una riduzione degli organici di circa

Obiettivi prudenti: fra tre anni la quota di mercato in Italia dovrebbe salire al 32,4 e in Europa al 4,1%

”

SERGIO CHIAMPARINO, sindaco di Torino

Non solo riduzione di costi C'è un segnale di rilancio

MILANO Segnali positivi, timidi ma positivi. Sergio Chiamparino, sindaco di Torino, giudica così il nuovo piano per la Fiat.

Rispetto al passato, dove sta la differenza?



«Questo è importante: che una differenza c'è ed è evidente. I piani precedenti erano soltanto piani che cercavano di ridurre i costi, alla ricerca di un adeguamento del punto di pareggio alla situazione di mercato. Questo piano presenta anche numeri e dati che parlano di impegni di sviluppo, non solo di una riduzione di costi, obiettivo ovviamente mantenuto e che non sarà indolore, soprattutto all'estero, con ripercussioni e ricadute negative che comunque segnalano

“ Per l'amministratore delegato dal 2006 il settore auto tornerà in attivo. Annunciate anche 5400 assunzioni nel triennio



In 3 anni la società investirà 19 miliardi interamente autofinanziati. Gm non cambia idea: per ora non partecipa alla ricapitalizzazione”

La Fiat è arrivata all'ultimo piano

12.300 licenziamenti e chiusura di 12 stabilimenti nel mondo, nuovi capitali: basteranno?



L'arrivo al Lingotto del presidente della Fiat Umberto Agnelli e dell'amministratore delegato Giuseppe Morchio. Alessandro Contaldo/Ansa

In Italia altri 2.800 tagli

Chiude la Magneti di Lazzate. La Fiom: Mirafiori a rischio

Massimo Burzio

TORINO Con l'attuazione del piano Morchio, la Fiat entro il 2004 taglierà 2.800 posti di lavoro in Italia e 9.500 all'estero. Gli stabilimenti destinati a chiudere definitivamente sono invece 12, di cui uno nel nostro Paese. Sulla locazione di questo impianto, la Fiat non ha detto nulla, ma da alcune fonti sindacali è stato indicato lo stabilimento Marelli di Sulmona in Abruzzo. In ogni caso, nel piano Morchio, in "uscita" i lavoratori Marelli e quindi della componentistica sarebbero in totale 500 e in questo gruppo entrerebbero anche quelli di Lazzate, in provincia di Milano, dove poche settimane fa è stato raggiunto un accordo per i 60 lavoratori. In più ci sarebbero ancora altri pochi lavoratori, un tempo appartenenti alla fabbrica di Pavia, che dopo essere stati ricollocati perderebbero ora il posto di lavoro. In sostanza, quindi, a chiudere

effettivamente sarebbero in Italia non una ma tre, anche se piccoli impianti. Secondo la Fiom, inoltre, la ristrutturazione all'estero di Iveco e CNH, metterebbe a rischio anche gli impianti di Brescia (Iveco) e di Modena (CNH).

Dopo la «cura» di Boschetti e i suoi 8.100 esuberanti dell'estate scorsa, arriva quindi il piano Morchio e le sue nuove, pesanti, ricadute occupazionali. La Fiat, però, annuncia che contemporaneamente, e quindi da subito e sino alla fine del prossimo anno, procederà a 1.600 assunzioni in Italia e 3.800 all'estero. Complessivamente, però, tra entrate e uscite (seppure incentivate e in qualche modo non richiedenti tavoli e procedure come ha spiegato ieri anche Morchio) il saldo negativo occu-

pazionale sarà pari in Italia a - 1.200 unità e nel resto del mondo a - 5.700.

Secondo la Fiom, i 2.800 esuberanti in Italia, perché di tali si deve parlare, colpirebbero ancora una volta e soprattutto l'area torinese. Cinquecento sarebbero infatti gli addetti di Fiat Auto, 400 della Teksid, 600 del Comau, 600 all'Iveco. A questi si aggiungono le 500 persone già citate della Magneti Marelli e 120 di CNH.

Si apre, insomma, un'altra terribile estate per i lavoratori Fiat e poco importa se molte uscite saranno «gestite» e si tratterà in gran parte di dirigenti e impiegati dal buon reddito progressivo, magari vicini alla pensione o disposti a fare, dice qualcuno, almeno per un po' i consulenti alla stessa Fiat.

Sul Piano Morchio è molto critico il responsabile Fiom Cgil per Fiat Auto, Lello Raffo che dice: «E il solito piano che per giunta questa volta aumenta nuovamente gli esuberanti a Torino: all'Auto, all'Iveco e alla Comau. I 2.800 esuberanti in Italia sono estremamente preoccupanti». Sui vari aspetti del piano, poi, Raffo afferma che questo «non va bene perché gli investimenti in ricerca e sviluppo erano già contenuti nei piani precedenti. Noi, tra l'altro, avevamo anche chiesto l'anticipo sul lancio di nuovi modelli per cercare di migliorare il settore».

Un fatto, questo, che non sarebbe accaduto e, anzi, il piano Morchio confermerebbe a parere di Raffo «il depauperamento degli stabilimenti torinesi». Giorgio Airaud, responsabile della Fiom di Torino, poi, ricorda che anche Morchio «non offre futuro a Mirafiori» e parla di un «piano di transizione in attesa che gli americani decidano che fare è così pure le banche».

le interviste

CESARE DAMIANO, responsabile Lavoro dei Ds

Pochi soldi, troppi esuberanti Il governo non sia il notaio

MILANO Due aspetti del nuovo piano Fiat mette sotto accusa Cesare Damiano, responsabile Lavoro dei Ds: troppi esuberanti ancora, scarsi investimenti.

Damiano, una bocciatura?



«Troppo presto per bocciare, troppo presto cioè in base alle cose che sappiamo. Ovvio che ci preoccupi fortemente il numero degli esuberanti, nuovi esuberanti, non sappiamo dove peraltro, anche all'estero, non solo in Italia. Anche se si annuncia una compensazione: quelle mille e seicento nuove assunzioni nei settori di specializzazione... verificheremo».

Una chimera, secondo alcuni sindacati, se la marcia della crisi non s'arresta...

«I livelli della ricapitalizzazione purtroppo paiono insufficienti a garantire investimenti adeguati».

Però così, l'innovazione come si fa?

«Un piccolo passo è stato compiuto, con la nuova Ypsilon. Uno dei fattori di crisi della Fiat è stato nel recente passato una scarsa attenzione al prodotto automobilistico dal punto di vista del rinnovo della gamma in un mercato fortemente concorrenziale. Essenziale sarebbe a questo punto la capacità di gettare sul mercato modelli nuovi a forte contenuto d'innovazione. Si vedrà che garanzie può offrire in questo senso l'azienda».

Che cosa c'è di buono allora?

«Che all'interno del gruppo si voglia di nuovo concentrare l'attenzione sul settore automobile. La stessa azienda ha riconosciuto che un eccesso di diversificazione ha contribuito a indebolire la Fiat e la sua presenza sui mercati. È un riconoscimento importante di un errore grave, un punto da cui partire...».

I sindacati sono molto delusi,

12.300 unità (2.800 in Italia). Nello stesso periodo sono programmate 5.400 assunzioni (3.800 all'estero e 1.600 in Italia). Chiusi 12 stabilimenti. In Italia sarà Magneti Marelli di Lazzate, in provincia di Milano, a farne le spese. Si prevede che la razionalizzazione porti a una riduzione dei costi di circa 700 milioni.

E poi la parte finanziaria. Forse il tallone d'Achille di tutta la presentazione. Dell'aumento di capitale avevamo detto. Mille e 842 milioni che usciranno con l'emissione di quasi 370 milioni di nuove azioni ordinarie da offrire in opzione agli azionisti nel rapporto di 3 nuove azioni ordinarie ogni 5 possedute di qualsiasi categoria al prezzo di 5 euro per azione. Gli Agnelli faranno la loro parte. Oggi i consigli di Iri e Inl, le finanziarie del gruppo, decideranno gli aumenti di capitale che dovrebbero aggirarsi, rispettivamente, intorno ai 300 e ai 500 milioni.

Basterà l'aumento per le casse della Fiat? «Nel piano servono 6,5 miliardi all'anno che non si capisce da dove vengono - ha detto Paolo Banfi, direttore investimenti Euroconsult sgr -. Prevedono un cash flow gestionale positivo nel 2005, come fanno ad autofinanziarsi?». Certo che avrebbero fatto comodo quel prestito di due miliardi di euro, che le banche creditrici (Capitalia, San Paolo, UniCredit e Banca Intesa) avrebbero dovuto erogare. Sembrava cosa fatta. Eppure neanche una parola. Se non quella di Alessandro Profumo amministratore delegato di UniCredit: «La Fiat ce la farà», è stato il suo commento.

Senza soldi il piano di Morchio potrebbe arenarsi. A meno che il mercato non giri, «prima o poi dovrà arrivare la ripresa» e l'amico americano della Gm non accorra in aiuto. La casa automobilistica di Detroit non ha ancora chiarito se parteciperà o meno (con un miliardo di euro) all'aumento di capitale di Fiat Auto. Morchio sull'argomento è apparso debole. Agli americani tutto il tempo necessario, la sintesi del suo pensiero. Tanto hanno tempo fino ad ottobre del 2004 per decidere. E se poi non si decidessero? «Se non ci saranno - ha ribattuto l'amministratore delegato - ne terremo conto e procederemo di conseguenza. Noi puntiamo al rilancio di Fiat Auto».

Nel frattempo, la Borsa non ha premiato il titolo (-1,33%) mentre la società di rating Standard & Poor's ha annunciato la messa in creditwatch del debito. Significa che è in vista una possibile revisione al ribasso. Non una bella notizia visto che il debito Fiat è già a livello junk. Cioè spazzatura.

A Piazza Affari il titolo arretra (-1,33%) Standard & Poor's mette il debito di Torino sotto la lente

”

per non dire di peggio.

«Tra le condizioni per ricostruire vi è anche la volontà di ristabilire relazioni sindacali positive, dopo anni conflittuali, relazioni che significano davvero confronto e partecipazione... È un obiettivo che l'azienda deve inseguire».

Torniamo all'innovazione. Qualcosa potrebbe indicare il governo?

«Lo abbiamo ripetuto tante volte: un ruolo notarile del governo non è sufficiente. Vale di fronte alla Fiat come di fronte a ogni industria strategica in Italia, mentre in sistema industriale arretra. Una politica industriale pubblica non significa statalizzare, ma garantire indirizzi e risorse per l'innovazione, anche per il prodotto automobilistico, che potrebbe cambiare molto. Si pensi a tutta la questione dell'impatto ambientale e dell'utilizzo di motori e di combustibili alternativi come l'idrogeno...».

Che faranno i Ds?

«Seguiremo, come è stato in passato, ogni fase della discussione. Ci rendiamo conto della dimensione strategica per l'industria italiana, sia dal punto di vista dell'occupazione che da quello del lavoro. Il problema Fiat è problema nazionale, come il governo ancora pare non aver compreso. Se ne deve occupare il Parlamento. Il primo appuntamento sarà l'audizione die vertici Fiat alla Camera, martedì prossimo. Un'occasione per riportare la discussione politica sul terreno delle cose concrete».