



Le religioni dell'umanità
Protestantesimo

in edicola
con l'Unità
a € 4,90 in più

economia e lavoro

L'Anomalo Bicefalo

Dario Fo e Franca Rame

in edicola con l'Unità
dal 3 marzo
a € 12,90 in più

Fiat dimezza le perdite nel 2003

Berlusconi a bordo di un'Audi: sono contento. Agnelli punta su Unicredit-San Paolo

Massimo Burzio

TORINO Il più contento per i risultati preliminari dei conti Fiat 2003 sembra essere il presidente del Consiglio. Silvio Berlusconi, infatti, ieri a bordo di un'Audi ha parlato «di una buona giornata per l'Italia» riferendosi alle notizie che giungevano dal cda del Lingotto. Notizie che, come ha fatto notare, «confermano che tutti, azionisti, management, governo, abbiamo agito bene. Da presidente del Consiglio, da imprenditore, da italiano sono soddisfatto e fiero». Secondo Berlusconi i risultati della Fiat «confortano per il futuro», in particolare l'annuncio «del pareggio entro il 2003 con il ritorno all'utile per il 2006. Ciascuno - ha aggiunto il premier - ha fatto la sua parte. Gli azionisti, primo tra tutti Umberto Agnelli, hanno investito e molto. Il nuovo amministratore delegato, Giuseppe Morchio, ha il merito di aver concentrato le energie della Fiat dove eccelle, la produzione dell'auto». Immane, poi, la citazione sul governo che avrebbe «contribuito a creare le condizioni per il rilancio di un'azienda che rappresenta l'Italia e la sua capacità di competere nel mondo e di aver mantenuto attivi tutti gli stabilimenti italiani (anche se c'è da chiedersi se Berlusconi sa che Arese è in Italia ndr) e il lavoro di migliaia di persone. Tutto questo senza gravare di un euro il bilancio dello Stato, a differenza di tanti salvataggi industriali del passato».

Ma è davvero finita la crisi della Fiat come dice il premier? I conti esaminati ieri in via preliminare dal cda del Lingotto parlano di un miglioramento rispetto al 2002 ma so-

Giampiero Rossi

MILANO «Le novità, se ci sono, riguardano la proprietà e le banche. Per i lavoratori Fiat, gli stabilimenti e per Mirafiori in particolare viene prospettata solo la prosecuzione della cassa e dei sacrifici». È critica la posizione del segretario generale della Fiom di Torino, Giorgio Airaud, dopo le notizie date dai vertici del Lingotto al termine del consiglio di amministrazione di ieri mattina. «È un errore sottovalutare i lavoratori e la loro domanda di sicurezza e di futuro - osserva Airaud - ma nessuno pensi di scambiare le aree di Mirafiori con nuovi esuberanti e di discuterne solo con le istituzioni». Il segretario della Fiom ricorda poi che in concomitanza con la conferenza stampa dell'amministratore delegato della Fiat, Giuseppe Morchio, sono state avviate assemblee «molto partecipate» a sostegno della piattaforma unitaria dei metalmeccanici torinesi; e annuncia che «con questo consenso ci prepariamo a coinvolgere la città per ottenere dall'azienda quei prodotti e quelle garanzie che è giusto che i lavoratori ottengano».

Airaudo entra nel merito del «problema-Mirafiori»: «Mille vetture al giorno non bastano. Significano cassa integrazione e, quindi, nuovi esuberanti in prospettiva futura.

ASPETTANDO LA SVOLTA

Se la Fiat fosse davvero fuori dalla drammatica crisi che ha attraversato nell'ultimo anno e mezzo, i lavoratori e i sindacati sarebbero i primi ad essere soddisfatti. Sarebbero felici anche gli investitori e la Borsa che ieri prima si sono illusi in attesa di positivi risultati del gruppo, e hanno spinto al rialzo fino al 3% il titolo Fiat, e poi, quando sono arrivati i dati di bilancio ancora in profondo rosso, hanno preso a vendere il titolo a piene mani. Nonostante Berlusconi dichiarò di essere contento della performance del Lingotto, la svolta netta, tanto auspicata, ancora non si vede. Il risultato netto consolidato è negativo per circa 2 miliardi di euro, l'indebitamento lordo è di 22,5 miliardi, Fiat Auto ha bisogno di una nuova ricapitalizzazione. Sul fronte industriale, il margine operativo è tornato positivo nell'ultimo trimestre del 2003, ma l'inizio dell'anno non è stato incoraggiante. I grandi impianti di produzione sono colpiti da settimane e settimane di cassa integrazione, già in questi primi due mesi dell'anno, dopo la devastante crisi del 2003. Il risultato complessivo della Fiat non può essere soddisfacente né per l'azienda, se consideriamo i sacrifici anche in termini di dismissioni (Toro, Avio...), la cessione di

una quota Ferrari in parcheggio a Mediobanca. Certo non possono essere soddisfatti i lavoratori che sono usciti dal ciclo produttivo e che sono stati posti in cassa integrazione lo scorso anno. Umberto Agnelli affida la ripresa al duo Morchio-Demel, ben sapendo che quest'anno «deve» essere l'anno della svolta, altrimenti la Fiat potrebbe ritrovarsi in una caduta irreversibile. Ci sono, in questo momento, alcune forti incertezze irrisolte. La prima: che cosa sarà dell'alleanza con General Motors? Verrà sciolta, Torino riprenderà il 10% di Fiat Auto ceduto agli americani oppure resterà l'opzione di cedere tutta l'Auto al gruppo di Detroit? La seconda: quando Umberto Agnelli parla delle ampie aree oggi disponibili a Mirafiori che cosa vuole dire? Pensa a una destinazione diversa da quella tradizionale, industriale? Ci mettiamo un po' di Olimpiadi e di edilizia residenziale, come se non bastasse i cantieri aperti a Torino? La terza: Agnelli vuole la fusione tra San Paolo Imi e Unicredit, che porterebbe alla nascita della prima banca italiana e la famiglia in una posizione importante nell'azionariato? Ma non doveva concentrarsi sull'auto? **r.g.**



Umberto Agnelli insieme a Giuseppe Morchio ieri a Torino Alberto Ramella/Agf

Che senso che la Fiat si dica disponibile a mettere a disposizione della città quelle aree se la città chiede alla Fiat proprio garanzie preventive sull'occupazione? Ci sono ancora 17.000 persone che lavorano lì dentro, come si intende salvaguardare il loro futuro?». Una soluzione,

secondo Airaud è aggiungere produzione alle mille vetture giornaliere annunciate dalla Fiat: «A partire dal nuovo motor diesel da 90 cavalli».

Una sollecitazione alle istituzioni che «possono fare molto, a partire dalla costituzione di un tavolo di

no sempre pesantemente in rosso. E questo anche se il recupero dell'ultimo trimestre autorizza a un minor pessimismo rispetto ad un anno fa, quando Agnelli e Morchio iniziarono il loro lavoro alla guida della Fiat. Il risultato operativo 2003 è stato infatti negativo per 510 milioni, pur con una perdita ridotta rispetto al 2002 di 252 milioni mentre il risultato ante imposte è stato di -1,3 miliardi contro i -4,8 del 2002. Il risultato netto è in rosso per 1,9 miliardi (4,2 nel 2002) e il debito lordo della Fiat

è sceso da 29,6 miliardi di fine 2002 a 22,5 mentre la liquidità è passata da 5 a 7 miliardi.

È chiaro quindi che, come ha detto ieri anche Umberto Agnelli, «non ci sarà da essere contenti sino a quando non tornerà l'utile», ma è altrettanto chiaro che la Fiat sembra in ripresa e conferma l'obiettivo di pareggio per il 2004. Lo dimostrano soprattutto i dati del quarto trimestre 2003 con un risultato operativo positivo per 142 milioni. Se poi i conti vengono esaminati su dati

comparabili e cioè escludendo dai due esercizi (2002 e 2003) gli asset ceduti (Toro, Avio etc.), i conti migliorano ancora con un +132 milioni contro i -149 del quarto trimestre 2002.

Resta comunque l'Auto la grande malata della Fiat con la perdita operativa di 979 milioni nell'intero esercizio (contro i 1.343 del 2002) che peraltro scende sensibilmente (-97 milioni contro -180) nel quarto trimestre. A contribuire al recupero del settore, annunciato in pareggio

di 48,3 miliardi e uno netto di 39,5 miliardi e le gestioni di patrimoni previdenziali con 10,9 miliardi di patrimonio lordo e 9,7 miliardi di patrimonio netto.

Tra i comparti, in cima alla lista di gennaio figura quello obbligazionario: 298 miliardi di euro il lordo e 271,5 miliardi di netto. Al secondo posto, i prodotti bilanciati con 183,5 miliardi di patrimonio lordo e 141,1 miliardi di netto. Al terzo posto i prodotti azionari con 130,7 miliardi di lordo e 117,8 miliardi di netto. Seguono i prodotti monetari con un patrimonio lordo di 113,3 miliardi e netto di 111,1 miliardi.

In coda alla classifica si collocano i prodotti non classificati (106,8 miliardi il lordo, 70 miliardi di netto) e i prodotti flessibili (30,3 miliardi di patrimonio lordo e 21,5 miliardi di netto).

I CONTI

Importi in milioni di euro	Esercizio			4° trimestre	
	2003	2002	03/02	2003	2002
Ricavi netti	47.271	55.649	-15%	12.660	14.907
Risultato operativo	-510	-762	+33%	142	3
Risultato netto	-1.900	-3.948	+52%	-1.108	0,272
Indebitamento	Indebitamento netto consolidato al 31/12 in milioni di euro				
2003	15.542				
2002	24.594				

L'ANDAMENTO DEI PRINCIPALI SETTORI

Importi in milioni di euro	Esercizio		4° trimestre	
	2003	2002	2003	2002
RICAVI				
Automobili	20.010	22.147	5.706	5.713
Macchine agricole e costruzioni	9.418	10.513	2.404	2.578
Veicoli industriali	8.440	9.136	2.455	2.438
Ferrari e Maserati	1.261	1.208	340	340
RISULTATO OPERATIVO				
Automobili	-979	-1.343	-97	-180
Macchine agricole e costruzioni	229	163	99	61
Veicoli industriali	81	102	61	39
Ferrari e Maserati	32	70	39	38

Fonte: Gruppo Fiat

P&G Infograph

«Per i lavoratori solo sacrifici»

Rinaldini (Fiom): nessuna risposta convincente sul futuro dell'auto in Italia

Oggi non ci sono le condizioni per portare in Borsa la Ferrari

MILANO «Oggi non ci sono le condizioni per la quotazione in Borsa della Ferrari e quindi dobbiamo rimandare questo argomento». Così Giuseppe Morchio, amministratore delegato del Lingotto, ha risposto a chi gli domandava del progetto di quotazione in Borsa della Ferrari. «Ferrari - ha detto ancora Morchio - oggi è impegnata su un programma molto importante che è quello di continuare a vincere i campionati di Formula 1, di continuare ad avere delle buone performances e di lanciare un marchio prestigioso come la Maserati. Oggi credo quindi sia meglio concentrarsi su questo lavoro e quando si realizzeranno le condizioni prenderemo di

novo in considerazione il discorso della quotazione». Nel 2003 Ferrari ha affiancato ai successi sportivi in F1 la crescita dei ricavi, realizzata nonostante la debolezza del dollaro. Questo incremento, per il Cavallino rosso - precisa una nota del gruppo Fiat, si deve ai maggiori volumi delle vetture Ferrari, mentre le vendite dei modelli Maserati hanno risentito principalmente della contrazione fatta registrare soprattutto sul mercato statunitense dal segmento degli spider. Il risultato operativo si è confermato positivo, ma ad un livello inferiore rispetto all'anno precedente, a causa delle elevate spese di ricerca e sviluppo per i nuovi prodotti e dell'impatto negativo dei cambi.

confronto ormai urgente», arriva dal segretario generale della Cgil Piemonte, Vincenzo Scudiere, che sottolinea come «il futuro di Mirafiori si misura attraverso due parametri». Il principale è la tenuta occupazionale che, precisa Scudiere, «è conseguente all'incremento di mo-

delli». In secondo luogo ci sono «politiche industriali moderne che puntino a rafforzare la qualità dei prodotti utilizzando al meglio la parte industriale dismessa, introducendo innovazione e ricerca che servano al sistema della mobilità torinese e non solo». E, dal versante istituzio-

nale, appunto, il sindaco di Torino Sergio Chiamparino afferma che «la priorità è concentrare e potenziare gli spazi produttivi a Mirafiori. Questo non è in alternativa con la ricerca di altre aziende di settori affini, ma anche diversi dall'automotive che possono insediarsi nelle aree

rimanenti».

È negativo anche il giudizio del segretario generale della Fiom, Gianni Rinaldini: nessuna particolare novità, dice, «se non il fatto che non viene data nessuna risposta convincente sul futuro e sulla sopravvivenza stessa del settore auto nel nostro Paese. Del resto, a ben guardare - spiega Rinaldini - le ragioni di preoccupazione rispetto al destino del gruppo torinese non sono certo venute meno, anzi. In molti stabilimenti, da Cassino a Termini Imerese, per non parlare di Mirafiori, i lavoratori continuano a essere messi in cassa integrazione. Viene lasciata intendere, se non annunciata, l'apertura del negoziato con la Gm per la risoluzione del put e, contemporaneamente, si prevede una intensificazione dei rapporti industriali su questioni decisive come i motori, i cambi, la piattaforma». E secondo Rinaldini «tutto ciò rende esplicita la necessità dell'apertura di un confronto che coinvolga direttamente anche il governo».