

Segue dalla prima

Fiat e General Motors hanno raggiunto finalmente l'accordo. L'opzione di vendita del 90% di Fiat Auto agli americani è stata cancellata per 1,55 miliardi di euro, quasi due miliardi di dollari. Cancellata anche ogni possibilità di mettere tutto in mano agli avvocati.

Ad annunciarlo al Lingotto di Torino il presidente del gruppo Luca Cordero di Montezemolo, l'amministratore delegato Sergio Marchionne e il giovane vicepresidente John Elkann, rimasto in silenzio per tutto il tempo. Il primo a prendere la parola è stato proprio il presidente Montezemolo. «Devo fare molti complimenti a Marchionne per come ha affrontato e risolto la trattativa» - ha detto il numero uno di Confindustria, pronto per la partenza in India - «se non si fosse raggiunto l'accordo avremmo avuto una lunga litiga-

zione, perché questa settimana avremmo iniziato le pratiche per l'esercizio del put». E proprio a Marchionne spetta illustrare un accordo sul quale molto si è scritto e dove alla fine Fiat esce con il migliore risultato possibile. Questi i termini. Come detto Gm pagherà a Fiat 1,55 miliardi di euro, di cui 1 miliardo immediatamente e il rimanente dopo il completamento dello scioglimento delle joint venture, previsto entro 90 giorni. La casa americana, poi, restituirà a Fiat la quota del 10 per cento che detiene nella Fiat Auto Holdings così che, come detto da Marchionne, «da oggi Fiat avrà il 100 per cento dell'Auto». Agli americani Fiat darà il 50 per cento dello stabilimento di Bielsko Biala (Polonia), che produce motori diesel 1,3, così come il 50 per cento della relativa proprietà intellettuale. «Il management - ha riferito l'amministratore delegato - rimarrà però in mano di Fiat». Gm inoltre condividerà la proprietà della tecnologia del motore Jtd, e continuerà ad avvalersi per la gran parte delle sue necessità in Europa, dei motori prodotti nello stabilimento Fiat di Pratola Serra. Nonostante la proprietà della tecnologia Jtd, la Gm non potrà produrre al di fuori dell'Europa motori Jtd diesel destinati all'importazione in Europa. Inoltre Fiat «avrà la possibilità di acquistare motori in Cina dalla Gm a prezzi stabiliti». Infine Fiat e Gm continueranno a sostenere lo sviluppo congiunto delle attuali piattaforme e il Lingotto continuerà a vendere supporto ingegneristico a Gm per lo sviluppo di tecnologie diesel. «Lo scioglimento delle joint venture - ha continuato il manager italo canadese - e gli accordi di fornitura saranno effettuati il prima possibile, per evitare ogni potenziale disturbo ai rispettivi business». L'intesa è piaciuta a Montezemolo e non è un mistero. Il presidente da molto tempo stava pressando per arrivare a una soluzione monetaria il prima possibile. La soddisfazione è evidente. «L'accordo è positivo per tre ragioni - ha ribadito il presidente di Confindustria - i tempi brevi della chiusura che hanno rassicurato i mercati, il denaro cash e il mantenimento del buon rapporto con Gm. Adesso possiamo focalizzare l'attenzione in una Fiat tutta italiana».

Adesso si lavorerà sui marchi. Si studia la possibilità di una stretta collaborazione tra Maserati e Alfa Romeo

IL DIVORZIO del Lingotto

Si chiude dopo cinque anni l'alleanza con Gm. Evitato il conflitto legale, Detroit versa a Torino un indennizzo importante ma il futuro del Lingotto è denso di incognite

Già oggi Gm pagherà un miliardo di euro alla Fiat. I vertici di Torino sono sicuri di raggiungere gli obiettivi di bilancio. Le preoccupazioni delle banche creditrici

Fiat incassa un miliardo e mezzo di euro

Montezemolo: Fiat torna tutta italiana. Marchionne: cercheremo alleanze mirate

L'accordo in sintesi

General Motors pagherà a Fiat 1,55 miliardi di euro (un miliardo subito, il rimanente entro novanta giorni) per chiudere l'accordo fissato il 13 marzo 2000, inclusa la cancellazione della put option, lo scioglimento di tutte le joint venture e la restituzione a Fiat della partecipazione del 10 per cento di Gm nella Fiat Auto Holdings. Secondo l'accordo,

Gm potrà continuare ad usare alcune tecnologie diesel della Fiat e acquisirà una quota del 50 per cento dello stabilimento di Bielsko Biala, in Polonia, dove si producono i motori diesel 1,3. General Motors condividerà la proprietà della tecnologia del motore Jtd e continuerà ad avvalersi per la gran parte delle sue necessità in Europa dei motori

prodotti nello stabilimento Fiat di Pratola Serra. Nonostante la proprietà della tecnologia Jtd, la Gm non potrà produrre al di fuori dell'Europa motori Jtd diesel destinati all'importazione in Europa. Fiat inoltre continuerà a vendere supporto ingegneristico a General Motors per la ricerca e lo sviluppo di tecnologie diesel. Le joint venture paritetiche,

una per motori e cambi (Powertrain), l'altra per gli acquisti (Worldwide Purchasing), operanti in Europa e in America Latina, dovranno essere risolte entro tre mesi. A Fiat resteranno comunque le sedi italiane (Mirafiori e Verrone, in Piemonte, Pratola Serra in provincia di Avellino, e Termoli, in provincia di Campobasso, in tutto oltre ottomila addetti).

«I love Fiat» un distintivo per il Lingotto

TORINO Non c'è stato, almeno finora, lo «smile», il sorriso, che Lapo Elkann, l'uomo delle felpe e del marketing creativo, vorrebbe vedere sulla maglie considerate troppo serie dei calciatori della Juventus. In compenso ieri al Lingotto, in occasione della conferenza stampa dei vertici del gruppo, tutto lo staff aziendale presente esibiva orgogliosamente un bel distintivo con la scritta «I love Fiat», io amo la Fiat, come quelli che di solito si possono trovare a New York, «i love New York». Una dichiarazione pubblica di affetto verso la grande azienda torinese, forse un incoraggiamento da parte degli autori del distintivo a superare questa lunga fase di gravi difficoltà.



L'amministratore delegato Fiat Marchionne, il presidente Montezemolo e John Elkann nella conferenza stampa sulla General Motors. Foto di Francesco Del Bo/Ansa

Un negoziato duro, la firma all'alba

«Gli americani non sono fessi, vantaggi per tutti e due». Ultimo scontro sulla data del pagamento

DALL'INVIATO

TORINO «L'accordo è arrivato alle 6,30 di mattina». Dopo mesi traversate oceaniche, colloqui con ministri, amministratori delegati, è stato proprio Sergio Marchionne, stanco e visibilmente provato per il viaggio dagli Usa all'Italia (il consiglio di amministrazione straordinario al Lingotto è iniziato alle tre del pomeriggio), a rivelare alcuni particolari della trattativa. Una trattativa che ha visto momenti «duri anzi durissimi». Tanto che per alcuni giorni si era temuto che tutto potesse saltare. Dopo il rifiuto del board di General Motors di ratificare l'accordo proprio alla vigilia della scadenze fissate (quella del 2 febbraio che coincideva con la fine del periodo di mediazioni) si pensava che il ricorso agli avvocati fosse ormai imprescindibile. Fino alla scorsa notte. «È stato un braccio di ferro. Con Rick Wagoner, numero di Gm, abbiamo avuto lunghe discussioni sulla validità dell'opzione di vendita». Alla fine il punto di vista della Fiat ha avuto il sopravven-

to. «I vertici di Gm non sono fessi - ha continuato sempre Marchionne - i benefici ci sono stati per noi e per loro. Quello che conta è che siamo riusciti a mantenere buoni rapporti con loro. E' un buon segno». Di buoni rapporti parla anche il presidente Luca Cordero di Montezemolo. «Con Gm rimarranno ottimi rapporti. Ho avuto pochi minuti prima della conferenza stampa una lunga telefonata con Wagoner molto serena e costruttiva». Una telefonata nella quale Wagoner avrebbe tessuto le lodi di Marchionne. «Wagoner - ha continuato Montezemolo - ha riconosciuto in Sergio un negoziatore molto duro ma leale». «La vita - ha aggiunto il numero uno di Confindustria - è lunga ed è importante essere arrivati ad una conclusione serena e positiva che tiene aperte forme di collaborazione». Buon viso anche dall'altra parte dell'oceano. «General Motors e Fiat hanno raggiunto un accordo che è nel migliore interesse di entrambe le compagnie e degli azionisti per mettere fine al Master agreement» ha commentato il numero uno di Gm. «General Motors - ha aggiunto

Wagoner - ha avuto significativi benefici nell'associarsi con Fiat Auto, incluso l'accelerazione nello sviluppo dei motori diesel, risparmi dei costi e un indiscutibile sviluppo nei programmi di realizzazione di veicoli. Con questa intesa - conclude Wagoner - il nostro complessivo ritorno finanziario alla fine sarà stato favorevole». D'amore e d'accordo allora. Tutti dicono di sì, ma come in ogni separazione le schermaglie continuano anche a distanza. E se per Marchionne il pagamento della prima tranche doveva avvenire oggi, John Devine, direttore finanziario della Gm, è di diverso parere. General Motors verserà nelle casse della Fiat la prima tranche di 1 miliardo di euro entro la settimana. «Il pagamento sarà fatto entro la settimana», ha detto Devine ricordando che la seconda tranche da 550 milioni di euro sarà fatto entro i 90 giorni dallo scioglimento ufficiale del Master Agreement. Poca roba comunque. Nessuno al Lingotto ci fa caso. L'importante è essere arrivati a una conclusione ed aver evitato avvocati, carte bollate e tribunali. ro.ro.

Tutta italiana ma con quale futuro? Di sicuro alleanze simili a quella stipulata con Gm nel 2000 non se ne vedranno più. «Accordi simili non funzionano - ha detto Marchionne - perché equivalgono a una vendita. In futuro allora ci saranno solo alleanze mirate». Come quella con Peugeot sui veicoli commerciali. «Alleanze nuove - ha continuato il manager - si possono fare in parecchi modi. Facendo entrare nuovi azionisti ma anche con collaborazioni mirate, appunto». Sul fronte delle alleanze industriali le possibilità sono ormai a 360 gradi: dai tradizionali francesi, tedeschi, giapponesi, ai coreani e, perché no, ai cinesi che hanno aziende in forte crescita: la Shanghai Automotive Industry Corp è già entrata nella britannica Rover. Ancora maggiore è la Faw che ha collaborazioni con Gm e Volkswagen. In Cina si fabbricano già 2 milioni di auto, che dovrebbero diventare 6,5 milioni nel 2008.

Per ora però si guarda all'immediato. E questo significa, come annunciato da Montezemolo, «lavorare sulla distinzione dei marchi. Adesso Marchionne potrà districare i diversi marchi e riposizionarli sul mercato. Ci interessa per Maserati, ma non abbiamo finito di studiare. C'è possibilità che Alfa e Maserati possano lavorare insieme in modo più concreto. Torniamo a parlare di prodotti, di concorrenti, di mercato, di innovazione tecnologica». E di modelli. «Adesso guardiamo avanti sapendo che sarà un anno molto importante con modelli Alfa Romeo e Fiat Croma, Brera, 159, la Panda Suv. C'è tanta carne al fuoco». Per la Ferrari invece niente Borsa. L'ipotesi è allo studio, ma «non in tempi brevi».

In tempi brevi invece sarà da risolvere un altro problema: quello con le banche. Il miliardo e mezzo di euro messo in tasca dalla Fiat aiuterà il gruppo a guardare con serenità anche a questo aspetto. Che succederà poi è ancora presto per dirlo. «Non c'è nessuna ipotesi concreta, tutte le possibilità sono aperte» ha detto Marchionne. «Stando così le cose - ha aggiunto Marchionne - la Fiat deve legalmente convertire, a meno che non si trovi un metodo per spostare i termini mantenendo tutti gli attributi finanziari». Risolto il problema Gm quello con le banche appare, comunque, l'ultimo dei problemi. Che sono tanti. A partire da quelli di mercato. Fiat deve recuperare le posizioni perse nel corso di questi anni. E paradossalmente l'accordo con Gm fa diventare il problema tutto italiano. In settimana Marchionne ha avuto incontri con vari ministri. «Con il governo abbiamo un rapporto eccellente - ha riferito Montezemolo - . Un rapporto fondato su chiarezza e dialogo. Questo pomeriggio ho ricevuto una chiamata da parte del presidente del Consiglio Silvio Berlusconi che si è congratolato ed ha espresso soddisfazione per come si sono svolti gli eventi. Da tutto l'esecutivo abbiamo la massima collaborazione». Per fare cosa resta ancora avvolto dalla nebbia. Come il futuro dello stesso Montezemolo. Che forse non sarà più così strettamente legato al futuro del Lingotto.

Roberto Rossi

Dice Montezemolo: con il governo abbiamo un rapporto eccellente. Berlusconi vede nuove prospettive interessanti

quando l'alleanza era «storica»



Torniano indietro di cinque anni. Lunedì 13 marzo 2000, Torino. Conferenza stampa convocata dalla Fiat e dalla General Motors per annunciare «un'alleanza storica destinata a rafforzare i due gruppi automobilistici sui mercati mondiali». Gm rileva il 20%

del capitale di Fiat Auto, il Lingotto acquisita il 5% del colosso americano. La Fiat ha già liquidato la sua partecipazione, la Gm ha azzerato la sua quota a Torino. Nella foto da sinistra a destra: Rich Wagoner, Paolo Cantarella, Paolo Fresco e John Smith

Torino attende con ansia la notizia, poi tira un sospiro di sollievo. Airaudo (Fiom): tornare alla trattativa

Il sindaco: primo passo per la vera sfida

MILANO «Più o meno quello che si era auspicato. È un buon accordo che corrisponde alle aspettative più diffuse, esce rafforzata la leadership di Marchionne e questo è un fattore positivo per le sfide future: riorganizzazione aziendale, rilancio delle attività produttive». Primo commento di Sergio Chiamparino, sindaco torinese, alla lettura dell'accordo tra Fiat e Gm, dopo l'ansia dell'attesa, sua e della città. «Pareva questa la soluzione più logica - commenta il sindaco - e per fortuna la si è raggiunta. Un miliardo è mezzo di dollari rappresenta ossigeno per le casse del Lingotto. Soprattutto si sono cancellate oscurità e ambiguità, sono finite le attese. Adesso Fiat ha recuperato la sua libertà di manovra...». «Siamo - continua - al primo passo. Adesso si dovrà ancora vedere come uscire dall'emergenza. I guai non sono finiti, ma Fiat ha salvato qualche cosa di buona, ad esempio con quella

parte dell'intesa che riguarda i motori. È presto per giudicare tutte le conseguenze di certe decisioni, come la rottura delle joint venture». Sul futuro delle alleanze Fiat da tempo si confrontano opinioni diverse: un forte partner asiatico oppure una varietà di integrazioni sul modello Peugeot. Chiamparino rimanda la discussione: «Per ora si può solo dire che alleanze sono necessarie, indispensabili. Quale strada scegliere mi sembra un po' complesso. Bisogna aspettare, cogliendo però un altro aspetto positivo di questa trattativa: l'affermazione di una leadership forte dentro la Fiat». Cioè la Fiat sarebbe riuscita finalmente a mettere in campo intorno a Montezemolo e a Marchionne un gruppo dirigente forte e autorevole? «Certo. Peraltro in una trattativa tanto complicata. Anche questa è una delle condizioni essenziali per imboccare quella via alla fine della quale vi sia

appunto al fine dell'emergenza, cominciando da un piano industriale che dovrà essere inevitabilmente aggiornato in un contesto nuovo». Molta cautela manifesta ovviamente il sindacato torinese. Giorgio Airaudo, segretario Fiom e da sempre anima della vertenza Fiat a Torino, definisce la soluzione di ieri un passo avanti, almeno nel senso che si cancellano molte ambiguità: «Si dovranno conoscere i dettagli dell'accordo. Però mi sembra che la Fiat si sia liberata da un laccio. Adesso si può ripartire. Bisogna spiegare come...». E voi come vorreste ripartire la Fiat? «Intanto riaprendo una trattativa con i sindacati. Non si va da nessuna parte senza una intesa, senza un disegno che valorizzi il lavoro, quindi la prima risorsa della Fiat». Sul futuro? «Crediamo alla necessità che il marchio resti integro. Crediamo nell'opportunità di nuove alleanze. Oc-

corrono altri soldi. La domanda per ora senza risposta è: gli azionisti investiranno ancora qualcosa? L'ultimo aumento di capitale risale a due anni fa»

Avviso al Pubblico
Richiesta di Pronuncia di compatibilità ambientale
Contenuti dell'avviso secondo quanto specificato nella circolare del Ministro dell'ambiente dell'11 agosto 1989, pubblicata nella G.U. n. 201 del 29/8/1989.
Richiesta di procedura di valutazione di impatto ambientale (vii) ex art. 5 del D.P.R. 12.04.1998 e s.m.i. e della D.G.R. 36/39 del 02.08.1999, allegato B, punto 2.4 e seguenti.
- PropONENTE: Mulas Daniele Arnino Costa - Via Asprini n. 14 - 08023 FONNI (NU).
- Appartenenza dell'opera alla Categoria di cui all'allegato B del D.P.R. 12.04.1998 e s.m.i., punto 1 lettera B - Forestazione con superficie superiore a 20 Ha in area protetta.
- Il progetto è localizzato in località "Sa Petruna" - agro del Comune di Fonni.
- Progetto per la realizzazione di una forestazione produttiva di superficie pari a Ha 36,20 e opere connesse.
- Gli allegati alla richiesta di VIA sono depositati presso i seguenti uffici: Assessorato Regionale Difesa dell'Ambiente, servizio S.I.V.E.A. - Via Roma, 80 - Cagliari.
- Ai sensi del punto 2.7 della delibera della Giunta Regionale n. 36/39 del 02.08.1999 e del D.P.R. 12.04.1998, chiunque abbia interesse può presentare in forma scritta, nel termine di 45 (quarantacinque) giorni dalla data della presente pubblicazione, osservazioni o pareri indirizzati al Servizio S.I.V.E.A. dell'Assessorato della Difesa dell'Ambiente - via Roma, 80 - 09123 Cagliari, Fonni, 14 Febbraio 2005