

Chiama e risparmia sull'RC Auto

Chiamata Gratuita
800 11 22 33

12

martedì 31 gennaio 2006

Unità
LU

ECONOMIA & LAVORO

LINEAR
Assicurazioni in Linea

www.linear.it

Le Forniture

Tornano normali le forniture di gas dalla Russia. Eni calcola che ieri sono stati erogati tutti i 74 milioni di metri cubi richiesti. Domenica non è stato consegnato solamente un milione di metri cubi, pari a una riduzione dell'1,4% per un impatto dello 0,3% sui consumi italiani di gas



IN LEGGERO RIALZO I RENDIMENTI DI CCT E BTP

Rendimenti in leggero rialzo per i Cct settennali e i Btp a tre e 10 anni, collocati ieri con l'asta del Tesoro. I Cct (scadenza il primo novembre 2012) hanno registrato un rendimento lordo del 2,75% con un incremento dello 0,04%. I Btp a tre anni hanno fatto segnare un rendimento loro del 3,08%, con un incremento dello 0,19% e ai massimi da novembre 2003. I Btp decennali hanno registrato un interesse lordo del 3,66% con un incremento dello 0,19%.

IL RISPARMIO GESTITO SUPERA I MILLE MILIARDI DI EURO

Il 2005 si chiude positivamente per l'industria italiana del risparmio gestito, che vede il patrimonio in gestione oltrepassare a dicembre quota 1.050 miliardi di euro, in aumento di oltre 135 miliardi rispetto all'anno scorso e di oltre 13 miliardi rispetto a novembre. Boom per gli hedge fund che hanno più che raddoppiato (146% di crescita rispetto al 2004) il loro patrimonio. Male invece i monetari passati dai 103 miliardi del 2004 agli attuali 93.

La Fiat ritrova l'utile dopo quattro anni

Elkann: la famiglia è unita. La Grande Punto anche a Mirafiori. Alleanza industriale nel 2006

di Giampiero Rossi inviato a Torino

POSITIVO Diciassette trimestri consecutivi. Quattro anni. Tanto è durato il purgatorio di Fiat Auto. Per questo alla presentazione dei risultati del 2005, che segnano il ritorno all'utile anche del settore auto, il presidente del Lingotto Luca Cordero di Montezemolo

non è affatto parsimonioso di toni ottimistici, quando non addirittura trionfalistici. «L'anno della svolta», dice ammiccando all'amministratore delegato Sergio Marchionne e al vicepresidente John Elkann.

Poco prima il consiglio di amministrazione ha approvato il bilancio 2005 che registra, appunto, un utile netto di 21 milioni di euro per il settore auto, quello più sofferente, le cui perdite sono scese a 281 milioni di euro. Anche l'utile netto di gruppo è migliorato di 3 miliardi, arrivando a 1,4 miliardi di euro. Ce n'è quanto basta a Montezemolo per esprimere «profonda soddisfazione». «Abbiamo superato tutti i target che l'amministratore delegato Sergio Marchionne diede nel luglio 2004 agli analisti - aggiunge - i risultati raggiunti quest'anno, che seguono il break even dello scorso anno evidenziano anche che tutti i settori del gruppo hanno chiuso un nero e in miglioramento rispetto al 2004. L'ultimo trimestre 2005 ha significato che l'auto è tornata in utile senza alcuna partita straordinaria».

No solo. I vertici del Lingotto tengono anche a sottolineare che tutti gli obiettivi per il 2006-2007 sono stati confermati e «sono stati risolti con successo tutti i principali nodi strategici e finanziari» in relazione ai «rapporti con General Motors, Italeria Bis, prestito convertendo». E sono anche stati firmati «otto importanti e mirati accordi industriali con partner internazionali» fra i quali

l'intesa con l'indiana Tata, con Ford e Severstal. Tutto questo «dopo aver risolto con successo alcune questioni chiave sul piano strategico e finanziario». Bilancio positivo, dunque, per tutti i settori del Gruppo Fiat ad eccezione dell'Auto che nonostante il risultato positivo del quarto trimestre 2005, presenta ancora conti in rosso (-0,8%) dovuti ai quattro anni di sofferenza. «La crescita delle vendite nell'ultimo trimestre non ha completamente riequilibrato la flessione dei primi nove mesi, dovuta all'attesa di nuovi modelli» spiega al Lingotto. Nel 2006 il mercato dell'auto in Europa occidentale dovrebbe essere stabile mentre si prevede una leggera crescita in Brasile. In questo scenario, il settore auto della Fiat conta di «sfruttare il contributo che verrà

FIAT GROUP		I conti del gruppo					
Dati in milioni di euro Conto economico del Gruppo		Anno 2005			Anno 2004		
Ricavi netti		46.544			45.637		
Risultato Operativo		2.215			-585		
Risultato della gestione ordinaria		1.000			50		
Risultato ante imposte		2.264			-1.629		
Risultato netto del Gruppo e dei terzi		1.420			-1.579		
Rapporto debito industriale netto e patrimonio netto		2005		0,34	2004		1,9
I conti dei diversi settori nel 4° trimestre		Ricavi per area di attività			Risultato della gestione		
		2005	2004	Var. %	2005	2004	Var.
Automobili (Fiat Auto, Maserati, Ferrari)		6.238	5.853	+6,6%	86	-162	+248
FIAT AUTO		5.562	5.398	+3,0%	21	-156	+177
Macchine per l'Agricoltura e Costruzioni (CNH)		2.584	2.361	+9,4%	160	-11	+171
Veicoli Industriali (Iveco)		2.767	2.520	+9,8%	138	148	-10
Componenti e Sistemi (M.Marelli, Teksid, Comau)		1.859	1.665	+11,0%	93	3	+90
Altre attività (servizi, editoria, holding e diverse)		439	485	-9,5%	-116	-103	-13

Fonte: FIAT P&G/Unità

da un anno pieno di commercializzazione dei nuovi modelli per migliorare volumi e mix di vendita sul mercato europeo». All'interno l'azienda assicura che proseguirà con «l'aggressiva strate-

gia di riduzione dei costi nelle aree non essenziali». Intanto Montezemolo e Marchionne annunciano - senza concedere molti dettagli - l'emissione di un prestito obbligazionario.



John Elkann, Luca Cordero di Montezemolo e Sergio Marchionne

Un bond a sette anni. «Non ne abbiamo particolarmente bisogno» spiega Marchionne - ma le condizioni di mercato sono ideali». E lo stesso Ad butta lì, per rinforzare l'atmosfera di festa del bilancio, che l'utile sarebbe stato raggiunto anche senza le entrate straordinarie come la «penale» pagata da Gm per la retromarcia dalla joint venture italoamericana. Nessuna polemica, in questo giorno di soddisfazione, neanche con le banche che si sono chiamate fuori dalla mischia: ognuno fa il suo mestiere, dice Montezemolo.

Che, anzi, ringrazia gli istituti di credito che hanno aiutato la Fiat «in un momento davvero difficile». E le voci sulle divergenze interne alla famiglia proprietaria? Ci pensa John Elkann ad assicurare che «c'è l'assoluta coesione da parte di tutti». La festa continua e Montezemolo la conclude a modo suo: dopo aver ringraziato tutti «i nostri uomini, il nostro patrimonio più grande», aggiunge: «Noi lavoriamo su quattro I: impegno, innovazione, investimenti e internazionalizzazione. Con una sola U: umiltà».

Scalatori misteriosi

◆ Il Paese, finalmente, può tirare un sospiro di sollievo. Pare che l'anonomo gruppo di temerari che voleva aggredire la Fiat e Telecom Italia la scorsa estate sia stato debellato. Sono finite le scalate? «Penso proprio di sì» ha sospirato ieri il presidente del Lingotto, Luca di Montezemolo. Meno male: molti erano infatti preoccupati che due imprese, anzi due istituzioni, come Telecom e Fiat potessero essere minacciate da chissà quali interessi ostili. In realtà, nonostante il lamento reiterato di Tronchetti Provera condiviso da Montezemolo, non si capisce chi possa aver pensato a scalare Telecom o Fiat. Forse i «furbetti»? Ma quelli pensavano all'Antonveneta - operazione fallita -, e al Corriere della Sera, difeso da un patto di sindacato degno della linea Maginot. L'unica conseguenza dell'attacco di Ricucci a via Solferino pare sia stata una leggera insonnia che ha colpito il direttore Paolo Mieli. E Telecom? Se c'è stato un tentativo di scalata non se n'è accorto nessuno: il titolo non ha fatto altro che scendere, non si è mai visto un take over a prezzi calanti. Ma forse Tronchetti Provera voleva solo spingere fuori Gnutti, Consorte e i bresciani. La presunta scalata alla Fiat sembra uno scherzo di Carnevale. Anche se forse Montezemolo conosce fatti e trame che il mercato e gli osservatori non sanno. Si vedrà. Per ora l'unica scalata sospetta sulla Fiat è stata quella condotta dalla famiglia Agnelli in coincidenza con l'ingresso delle banche del convertendo. Tocca alla Consob e al le Procure chiarire il caso.

Ma sugli esuberanti è ancora tensione col governo

Montezemolo: la cassa integrazione è un aiuto ai lavoratori non all'azienda

di Torino

SOLDI «Gli interventi di sostegno al reddito dei lavoratori in esubero non sono un aiuto alla Fiat, ma ai lavoratori». L'unica nota polemica nel giorno del ritorno ai conti in utile, Luca Cordero di Montezemolo la riserva

al governo. Il rifiuto di finanziare gli ammortizzatori sociali per i dipendenti in esubero. Il presidente del Lingotto fa sapere al governo che «negli ultimi 10 anni Fiat ha versato per la cassa integrazione più del dop-

pio degli importi erogati ai lavoratori in cassa integrazione con un saldo attivo per l'Inps che supera i 300 milioni di euro». E ancora: «Nell'ultimo quinquennio abbiamo pagato 1 miliardo e 600 milioni di euro tra Irap e Irap, quindi credo sia giusto evitare l'equivoco secondo cui ogni intervento per salvare il reddito dei lavoratori in esubero viene considerato un aiuto all'azienda e non ai lavoratori. Ci deve essere un rapporto sano, corretto, senza confusione di ruoli, con i governi». Il messaggio è chiaro, ma lo rinforza l'amministratore delegato Sergio Marchionne: «In gioco c'è l'interesse dei lavoratori. Il governo scelga cosa fare, il problema esiste e bisogna risolverlo. Fiat Auto è costretta ad externalizzare attività finché non si troverà

una soluzione adeguata, e speriamo la si trovi al più presto». L'azienda attende una proposta dal governo, dunque, e si dichiara pronta a discuterla con i sindacati. Ma il ministro del Welfare Maroni non sembra concedere alcuna apertura: «Sono lieto per i dati positivi della Fiat - commenta da Roma - che mi inducono a ritenere che il problema degli esuberanti, di cui il governo si sta occupando, potrà essere risolto senza ricorso a prepensionamenti, a mobilità lunga o ad altri aiuti di Stato».

Anche il sindacato invita il governo a fare la propria parte, ma il segretario della Fiom torinese, Giorgio Airaud, avverte: «Se Maroni ha qualche proposta elettorale non ne vogliamo sapere nulla. Se invece ha strumenti

utili per i lavoratori siamo interessati». Ma c'è un messaggio anche per la Fiat, a proposito dell'annuncio della produzione della Grande Punto a Mirafiori, anticipata da settembre a maggio: «È la quarta data di partenza. Ci crederemo quando sarà sottoscritto un accordo in cui si dica esplicitamente quanti lavoratori saranno impegnati e quante vetture al giorno saranno realizzate». Il leader della Cgil, Guglielmo Epifani, invece, tiene a sottolineare di aver sempre creduto nella possibilità di rilancio dell'azienda e che «in tutto ciò il sindacato ha fatto la sua parte facendo capire alla Fiat che mantenendo buoni rapporti con il sindacato si avvicinano anche le prospettive di risanamento».

gp.r.

L'INTERVISTA **LUIGI ANGELETTI**

Preoccupazione del leader della Uil per i dipendenti considerati in eccedenza: «Esiste un problema sociale che va affrontato con gli strumenti esistenti»

«Finalmente fanno delle auto che si vendono, ma non basta per il futuro»

di Laura Matteucci / Milano

«Sarà banale ma non cessa per questo di essere vero: il ritorno all'utile dipende solo dal fatto che la Fiat è tornata a vendere automobili, che produce auto apprezzate dal mercato. Questa è la soluzione alla crisi, la notizia davvero buona».



Vera svolta o successo momentaneo?

«Questo adesso non si può dire. Considerando che i nuovi modelli Fiat, quelli che stanno andando bene, dureranno sul mercato un paio d'anni, la domanda è: in questo lasso di tempo l'azienda avrà guadagnato abbastanza, avrà ac-

cumulato risorse sufficienti per potersi considerare risanata? Le quote di mercato avranno continuato ad aumentare?». Parla Luigi Angeletti, segretario generale Uil. Perché se Montezemolo commenta i dati trionfanti, i sindacati restano in allarme sul futuro della Fiat. Oggi sono circa 700 gli impiegati degli enti centrali (degli uffici amministrativi) in cassa integrazione, e i sindacati temono che gli esuberanti arrivino ad un migliaio. Mentre prosegue la cassa integrazione a rotazione anche negli stabilimenti, Mirafiori e Cassino innanzitutto.

La preoccupazione per i lavoratori resta tutta.
«Fino a qualche mese fa la sola idea

che davvero la Fiat avrebbe aperto una linea di produzione della Punto a Mirafiori destava quantomeno qualche perplessità. Perplessità fugate dal fatto che la Punto si vende, sta ottenendo un buon successo. Come dicevo prima, è questa la base di tutto. tanto che l'arrivo della Punto a Torino è stata addirittura anticipata. Per molto tempo, la linea è stata praticamente opposta: si vende quello che si produce. Un'idea che è alla stessa origine della crisi della Fiat. Adesso si è iniziato a pensare che si debba produrre solo quello che si vende. È chiaro che restano molte preoccupazioni, che devono essere gestite con buonsenso da parte di tutti. Senza polemiche».

Maroni continua a dire che il governo non farà favori alla Fiat.

Che di assistenzialismo non vuole sentire parlare.

«Ecco, appunto. Passa il messaggio che il sindacato sia conservatore, nostalgico degli aiuti statali, quando in tutti i paesi sufficientemente strutturati dal punto di vista sociale è assolutamente normale che il governo affronti i problemi industriali e dei posti di lavoro. Non abbiamo mai detto che non si possa discutere degli strumenti a disposizione, degli ammortizzatori sociali. Diciamo: esiste un problema sociale serio, oggettivo, cui bisogna dare risposte, e per farlo dobbiamo utilizzare gli strumenti di cui disponiamo oggi». **C'è anche un problema di assetto proprietario. E una questione piuttosto pressante è: gli Agnelli avranno l'interesse e le risorse per**

investire?

«Mi sembra che gli attuali azionisti intendano scommettere sull'auto. Gli investimenti in questo senso sono stati sufficienti, almeno finora. La struttura proprietaria è stabile, anche dopo l'aumento di quote di capitale per mettersi al riparo da eventuali scalate. Per noi questi sono motivi di soddisfazione. Il problema degli investimenti va visto in prospettiva, bisogna cercare di accumulare oggi per investire domani». **Bisogna anche cercare alleanze? Marchionne, l'amministratore delegato, ne ha già annunciata una entro l'anno.**

«Alleanze di carattere industriale senza dubbio sì, vanno cercate. Di carattere finanziario invece non ne vedo il bisogno, al momento. Tra un paio d'anni

se ne potrà ridiscutere. Quello che serve adesso sono la capacità e l'intelligenza di proporre e lanciare modelli apprezzabili».

Quanto pesa una Fiat che torna in utile sull'intero sistema industriale italiano?

«Molto. Si è teorizzato a lungo sull'ipotesi che la Fiat dovesse smettere di produrre auto, ma la verità è che nessun paese industrializzato può permettersi di dismettere un settore strategico come questo. L'Italia non può fare a meno della Fiat. Del resto, la lettura dei dati sull'andamento della produzione industriale indica che questa è fortemente condizionata dall'auto. E, se l'industria registra qualche segnale di ripresa, è dovuto soprattutto alla Fiat».