



hanno deciso di consultare i lavoratori in presidio sotto il ministero. La risposta è stata inequivocabile: «La parola Di Risio non la vogliamo neanche sentire, quello produce macchine e non ha soldi. È la Fiat che dovete convincere a rimanere». A quel punto i sindacati hanno risposto «No» a Romani. E hanno chiesto di riconvocare il tavolo, ma questa volta a Palazzo Chigi.

IL NODO PIANO NAZIONALE

Il nodo, l'unico elemento che può riaprire i giochi, infatti, è quello di un Piano nazionale dei trasporti che dia spazio a nuove commesse anche per gli autobus da parte dei Comuni. E per averlo serve il placet di Berlusconi e Tremonti. Sulla questione il ministro Romani è stato totalmente evasivo. «Se anche ci fossero i soldi - ha detto - chi può garantire che gli autobus li faccia l'Irisbus, quest'anno ha avuto solo il 25 per cento del mercato». I sindacati hanno però controbattuto: «Solo quest'anno perché senza Piano trasporti c'è stata una sola gara importante, a Roma ed è stata vinta dai

Il presidio

«Di Risio non lo vogliamo, non fa bus. È Fiat che deve restare»

turchi. Ma in tutti gli anni precedenti l'Irisbus ha sempre avuto circa il 50 per cento del mercato».

La trattativa si è quindi interrotta. «È una trattativa senza nè capo né coda - commenta con tono dimesso l'avellinese Giovanni Centrella, segretario generale dell'Ugl, presente al tavolo -. Sono pessimista, e non poco sul futuro dell'Irisbus». Più battagliero Enzo Masini, responsabile Fiat della Fiom: «È stato un incontro inutile. Il problema di fondo è che l'unica preoccupazione di Romani è facilitare l'uscita della Fiat. Di Risio non è un soggetto autonomo e quindi non è credibile».

La Fiat invece tira dritto. «La produzione di autobus si interrompe il 31 dicembre», ribadisce all'uscita dal ministero Alfredo Altavilla, ad di Iveco (Fiat Industrial). «A fronte dell'importante fatto nuovo, ossia che il ministro è riuscito a convincere Di Risio a riconsiderare l'acquisto dello stabilimento e a fronte della disponibilità del ministro di investigare altre possibilità», Fiat, spiega Altavilla, ha «responsabilmente accettato di dare più tempo». Ma, avverte, non ci saranno altre deroghe, «la produzione si interrompe a fine anno». I sindacati invece hanno previsto per lunedì prossimo un'assemblea con i lavoratori a Flumeri. ♦

Moody's abbassa il rating Fiat Pesano Chrysler e futuro incerto

Nella pioggia di downgrade successivi al taglio del rating italiano spicca quello di Fiat operato da Moody's. A provocarlo il problematico legame con Chrysler e le incerte prospettive internazionali nel mercato dell'auto.

MARCO VENTIMIGLIA
MILANO

È il classico effetto domino, però fra i tasselli che cascano, spinti dal downgrade del Paese, ce ne sono di diverso valore, economico e simbolico. Inevitabile, quindi, che la caduta del "pezzo" Fiat abbia fatto più rumore di altri. È accaduto ieri dopo, appunto, il taglio del rating sul debito italiano deciso da Standard & Poor's. Ma a colpire il Lingotto in modo pesante è stata un'altra agenzia, Moody's. Intervento pesante perché non si è limitato al declassamento ma è stato accompagnato dall'avviso di un possibile ulteriore taglio. Un colpo che ha avuto prevedibili conseguenze in Piazza Affari con il titolo che alla fine della seduta ha lasciato sul terreno il 6,22 per cento. Debole anche la cassaforte Exor (-2,22%), mentre si è mossa controcorrente Fiat Industrial (+3,32%).

ANALISI APPROFONDATA

Il freddo linguaggio simbolico delle agenzie di rating ci dice che Moody's ha abbassato il rating di Fiat da "Ba1" a "Ba2", con outlook negativo. Quanto ai motivi della decisione, non viene ovviamente citato il calo del rating italiano, operato per di più da un'agenzia "concorrente".

Ma è ovvio che lo scenario Paese in deterioramento rende quasi conseguenti tutta una serie di analoghe operazioni su aziende ed enti locali del Belpaese. Nel caso del Lingotto, comunque, l'analisi di Moody's è molto approfondita ed internazionale. In un comunicato l'agenzia ha spiegato che la decisione è arrivata al termine dell'esame per un possibile downgrade avviato lo scorso 26 aprile 2011, dopo la scalata al capitale di Chrysler. «L'utilizzo intensificato di architetture veicolo, moduli e tecnologie di trasmissione - si afferma nel documento - aumenta la dipendenza reciproca, il che potrebbe tradursi in una situazione in cui le due società siano costrette a sostenersi a vicenda in caso di difficoltà finanziarie». Ma al momento, secondo l'agenzia, «Fiat non garantisce il debito di Chrysler e la gestione finanziaria e le disposizioni delle due società restano separate». Inoltre, Moody's è convinta che «Fiat non ha alcuna intenzione di costituire garanzia a beneficio di Chrysler». Va ricordato che alla casa automobilistica

Legame difficile
Per l'agenzia Fiat non garantisce il debito della controllata americana

americana la stessa agenzia assegna un rating di B2, però con outlook positivo.

SCENARIO DIFFICILE

Fin qui il discorso relativo al connubio con Chrysler. Ma il taglio del ra-

ting è stato anche accompagnato da una valutazione, anch'essa non positivo, degli scenari di mercato nei quali si muove il gruppo torinese. In particolare, per Moody's il giudizio Ba2 riflette «il rischio del business di Fiat, concentrato su un settore altamente ciclico come quello automobilistico». Non solo, pesa anche «il tasso di rinnovo dei modelli relativamente basso rispetto ai concorrenti diretti. Questo riduce la sua posizione competitiva». Ed ancora, il nuovo rating «prende in considerazione un sostanziale aumento della spesa per investimenti quest'anno e oltre». Infine, il gruppo guidato da Sergio Marchionne sarà poi più vulnerabile di fronte «a una pressione competitiva crescente derivante da una domanda più debole, a una pressione sui prezzi in aumento e di una sovracapacità produttiva in crescita in Brasile, il suo mercato più redditizio».

C'è da dire che il declassamento del Lingotto è arrivato in una giornata molto calda. Della vicenda Irisbus ci occupiamo a parte, ma l'annuncio di Moody's è arrivato mentre Sergio Marchionne si trovava negli Stati Uniti, dove alla mezzanotte di ieri (le sei di questa mattina in Italia) scadeva il nuovo termine per il difficile negoziato con il sindacato americano sul contratto dei lavoratori Chrysler. Dopo il nulla di fatto della scorsa settimana, l'amministratore delegato si è detto fiducioso di poter arrivare adesso alla conclusione della vertenza, ma l'esito non appare affatto scontato. ♦

San Raffaele, oggi arriva l'istanza di fallimento

■ I pm di Milano Luigi Orsi e Laura Pedio dovrebbero depositare oggi l'istanza di fallimento del San Raffaele, il gruppo ospedaliero guidato da Don Verzè e operato da un debito di quasi un miliardo e mezzo di euro. Da quanto si è saputo la Procura, durante la riunione di ieri con il consigliere Giovanni Maria Flick, e con

l'avvocato Alberto Alessandri, ha informato i due dell'intenzione di chiedere il fallimento anche perché ciò sarebbe finalizzato ad evitare non solo che la situazione economico-finanziaria si aggravi ma anche il pagamento random ad alcuni creditori e non ad altri.

Inoltre da quanto si apprende

non sarebbero ancora state consegnate tutte le carte agli attestatori del concordato preventivo che secondo quanto reso noto verrà presentato il prossimo 10 ottobre.

«Un'eventuale istanza di fallimento presentata dalla Procura non interferisce con il programma di lavoro che il consiglio di amministrazione si è dato e che prevede il deposito della domanda di concordato preventivo comprensiva del piano di risanamento e dell'impegno finanziario per il prossimo 10 ottobre» ha commentato il portavoce del San Raffaele. ♦