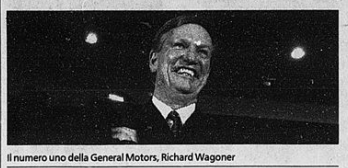
LA STAMPA
Archivio Storico dal 1867
http://www.archiviolastampa.it/

LA SFIDA GLOBALE DELL'AUTO



Il numero uno della General Motors, Richard Wagoner

Detroit: «Un fatto positivo per tutti Il ritorno finanziario è favorevole»

■ «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. Con questa intesa, i ritorni finanziari per noi saranno favorevoli». Rick Wagoner, il chief executive officer della casa automobilistica americana, ha dato un'interpretazione positiva alla separazione consensuale negoziata con l'azienda torinese. Negli Stati Uniti, tutti gli analisti del settore concordavano su almeno due elementi: primo, a questo punto era giusto risolvere il rapporto fra le due compagnie; secondo, finire in tribunale sarebbe stato estremamente dannoso per entrambe, visto che anche la Gm sta attraversando un periodo piuttosto difficile. Jerry Dubrowski, portavoce della General Motors, ha spiegato così a *La Stampa* le parole di Wagoner: «Se li consideriamo nel loro complesso, i risultati prodotti dall'alleanza con la Fiat hanno portato benefici significativi alla nostra compagnia. Basta pensare all'accelerazione nello sviluppo dei motori diesel, il risparmio sui costi, l'iniziativa Powertrain, e la distribuzione di veicoli come la Corsa e la Punto. Se mettiamo insieme tutti questi fattori il ritorno è favorevole, nonostante il costo dell'accordo finale per risolvere il rapporto». Gli analisti hanno accennato spesso a una divergenza tra Wagoner, incline a trovare un accordo con Fiat, e il direttore finanziario John Devine, che invece sembrava più restio. Naturalmente i portavoce di Gm non si soffermano su questo punto, e invitano invece a mettere sui due piatti della bilancia l'ipotesi di una lunga battaglia legale, che poteva concludersi con una sconfitta, e i risultati pratici ottenuti attraverso l'intesa. «La General Motors - spiega ancora Dubrowski - ha ottenuto un asset strategico nel motore diesel, che come sapete copre circa il 40% del mercato europeo: conservarne la proprietà intellettuale è molto importante per noi. Poi i risparmi sui costi continueranno, grazie alle operazioni congiunte con la Fiat che proseguiranno in futuro, come la joint venture per lo stabilimento in Polonia. E' tenendo conto di tutti questi elementi che Wagoner ha definito favorevole l'accordo annunciato ieri». [p. mas.]

IL SETTORE DELLE QUATTRO RUOTE TORNA AD ESSERE AL 100% ITALIANO

Fiat-Gm, un divorzio da due miliardi di dollari

Sciolta l'opzione put. Al Lingotto metà del prezioso motore Multijet

Federico Monga
TORINO

Sergio Marchionne e Richard Wagoner hanno firmato ieri mattina alle 6,30 la separazione consensuale tra Fiat e Gm. Il gruppo di Detroit pagherà 1,55 miliardi di euro, circa due miliardi di dollari, per risolvere il Master Agreement firmato il 14 marzo del 2000. La put option che avrebbe consentito al Lingotto di cedere tutto il settore auto è stata sciolta. Così come sono state separate tutte le joint venture. L'amministratore delegato della Fiat, nel corso della conferenza stampa che ha illustrato i termini dell'intesa, ha riassunto il risultato di tutte le fatiche di questi ultimi mesi con un concetto forte: «Adesso abbiamo la libertà di scegliere il nostro futuro, possiamo focalizzarci sulla Fiat Auto e dedicare tutte le nostre energie per rafforzare e razionalizzare i nostri marchi, sviluppando una rete commerciale forte e in grado di massimizzare il successo dei nostri nuovi prodotti».

«E' un epilogo estremamente positivo - è stato il commento del presidente del gruppo Fiat Luca Montezemolo - anche perché l'alternativa sarebbe stata una lunga lite in tribunale che sarebbe potuta già iniziare questa settimana quando noi, se non si fosse trovata un'intesa, avremmo dato il via alle pratiche per esercitare l'opzione put. E il merito di avere portato a termine una trattativa dura, complicata ma sempre corretta è di Sergio Marchionne». Il ringraziamento al manager italocanadese arriva anche dai soci per bocca del presidente dell'Accomandita Giovanni Agnelli, Gianluigi Gabetti: «Esprimo a nome mio e degli azionisti l'apprezzamento per il risultato raggiunto, voglio anche sottolineare il grande impegno e le capacità dimostrate dall'amministratore delegato della Fiat, Sergio Marchionne, che ha portato a conclusione una trattativa molto difficile». Soddisfatto anche il vicepresidente del gruppo torinese John Elkann: «Non era facile, soprattutto perché siamo riusciti a mantenere buoni rapporti con General Motors nonostante tutte le pressioni esterne».

> Già oggi gli americani verseranno un miliardo di euro di liquidità Gabetti: esprimo pieno apprezzamento a nome degli azionisti

I PUNTI DEL DIVORZIO. Gm pagherà già questa mattina un miliardo di euro in contanti alla Fiat. I rimanenti 550 milioni saranno versati entro novanta giorni. «Una risorsa importante - è la valutazione di Marchionne - che risana la posizione finanziaria del Gruppo e ci riporta in un cerchio di attività che ci dà molto più respiro del passato». General Motors restituirà a Fiat la quota del 10 per cento che detiene nell'auto. Da oggi dunque il settore quattroruote torna Italiano al 100%. Sono sciolte tutte le joint venture nei cambi, nei motori e negli acquisti. I debiti Powertrain, cambi e motori, saranno divisi a metà: 375 milioni di euro a testa. I destini però non saranno completamente separati. I due gruppi continueranno a sostenere lo sviluppo congiunto delle attuali piattaforme e in particolare quelle della nuova Punto e della Croma, progettata con la Saab. Gli ingegneri della Fiat forniranno, a pagamento, il supporto per lo sviluppo delle tecnologie diesel. E soprattutto nascerà una società paritetica che avrà in proprietà lo stabilimento polacco di Bielsko Biala dove sono prodotti i preziosi motori Multijet di cui sarà divisa a metà anche la proprietà intellettuale. «Ma la gestione - ha precisato Marchionne - così come il management sarà tutta in mano alla Fiat». Condivisa inoltre la proprietà tecnologica del motore Jtd. Gm continuerà ad acquistare per il mercato europeo i motori prodotti nello stabilimento Fiat di Pratola Serra. Gm però non potrà produrre fuori dall'Europa motori Jtd diesel destinati ai clienti del Vecchio Continente. I centri ricerche Fiat inoltre venderanno a Gm le conoscenze tecnologiche per lo sviluppo delle motorizzazioni diesel.

COSA RESTA ALLA FIAT. Oltre alla robusta iniezione di liquidità alla Fiat tornerà la piena proprietà di quattro stabilimenti Powertrain e metà del gioiellino polacco. «E' stata un'intesa giusta ed equa - ha spiegato Marchionne -, da un lato, infatti, consente la valorizzazione della put option prevista dal Master Agreement, mentre dall'altro garantisce alla Fiat tutta la necessaria libertà per sviluppare il settore auto». Il gruppo torinese potrà poi godere del vantaggio di rimanere uno dei principali fornitori di Gm, il più grande cliente al mondo nel settore auto. E allo stesso tempo, stando all'interno dell'alleanza negli acquisti capitanata da Gm, potrà ancora beneficiare di sostanziosi risparmi.

COSA RESTA A GM. In cinque anni Gm ha versato nelle casse Fiat 4,4 miliardi dollari: 2,4, ai tempi del Master Agreement, in azioni e altri due in contanti per chiudere l'alleanza. Il colosso americano oltre a riprendersi i suoi 14 insediamenti produttivi all'estero, porta a casa metà della fabbrica polacca dove sono prodotti i motori Multijet, senza però avere possibilità di mettere mano alla gestione, e la garanzia di avere un occhio di riguardo e prezzi di favore nella consulenza tecnologica.

I TERMINI DELL'INTESA

Gm pagherà a Fiat 1,55 miliardi di euro (1 miliardo immediatamente e il rimanente dopo il completamento dello scioglimento delle joint venture, previsto entro 90 giorni) per risolvere il Master Agreement inclusa la cancellazione della put option e lo scioglimento di tutte le joint venture.

Gm restituirà a Fiat la quota del 10 per cento che detiene nella Fiat Auto Holdings.

Gm deterrà 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.

Gm 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 comproprietà della tecnologia JTD, la Gm non potrà produrre al di fuori dell'Europa motori JTD diesel destinati all'importazione in Europa.

Fiat e Gm continueranno a sostenere lo sviluppo congiunto delle attuali piattaforme.

Fiat continuerà a vendere supporto ingegneristico a Gm per lo sviluppo di tecnologie diesel.

APPREZZAMENTO BIPARTISAN NEL MONDO DEL SINDACATO E DELLA POLITICA

Berlusconi: ora si aprono prospettive di sviluppo

Bersani: si possono affrontare i problemi. Epifani: l'incertezza è finita Maroni: sostegno al gruppo con ogni mezzo permesso dalle regole

Giacomo Galeazzi
ROMA

Fiat-Gm: apprezzamento «bipartisan» nel mondo politico e sindacale. Il premier Silvio Berlusconi, informato con una telefonata del presidente della Fiat Luca Cordero di Montezemolo e dell'amministratore delegato del Lingotto Sergio Marchionne sulla positiva conclusione della vicenda, ha espresso la soddisfazione, sua personale e del governo, per «una soluzione che apre nuove prospettive per lo sviluppo dell'azienda italiana». La Fiat è «di nuovo tutta in mano italiana» e l'auspicio del ministro del Welfare, Roberto Maroni, è che ciò consenta al gruppo torinese di riprendere presto la via del rilancio e del successo. «Ho espresso al presidente Montezemolo il mio apprezzamento per il raggiungimento di un accordo positivo che risolve nel modo migliore una questione difficile e rischiosa - afferma Maroni -, il governo farà la sua parte per sostenere l'azione della Fiat con tutti gli strumenti consentiti dalle regole europee e dall'economia di mercato».

A giudizio del sottosegretario al Welfare, Maurizio Sacconi, «superata l'incertezza del rapporto Fiat-Gm, "qui si parrà la nobilitate" dell'azionariato, del management, della Confindustria, del sindacato e della politica: il futuro del gruppo Fiat sarà un banco di prova per tutti i grandi attori del paese, per la loro capacità, responsabilità e coerenza tra ciò che dicono e ciò che fanno».

Per l'economista di Forza Italia Renato Brunetta, «tutto è bene quel che finisce bene» e il Lingotto potrà guardare avanti, cercando nuove alleanze di qualità con case automobilistiche europee. Reazioni favorevoli anche da parte dell'opposizione. «E' una decisione positiva, non risolve i problemi, ma almeno mette in condizione di affrontarli», sostiene Pierluigi Bersani, responsabile economico dei Ds.

Il segretario generale della Cgil Guglielmo Epifani accoglie con un sospiro di sollievo un «fatto positivo che evita il protrarsi di una situazione di incertezza». Quanto accaduto, per Epifani, carica adesso la Fiat di una responsabilità piena, di scelte strategiche e di capacità gestionali: «E' indispensabile che, di fronte alla più grande impresa italiana, anche il governo si ponga il problema di aiutare e sostenere la fase che si sta per aprire». Secondo il leader della Uil Luigi Angeletti, è «la soluzione che attendevamo», un'iniezione di fiducia. «Ora si può guardare avanti: per Fiat e per i suoi lavoratori comincia la partita del rilancio industriale - commenta Angeletti -, servono nuovi modelli per vincere la sfida della competitività»

A giudizio del responsabile delle politiche industriali di An, Stefano Saglia, la Fiat è uscita in piedi dall'accordo con Gm: «Adesso inizia la sfida vera e avere libertà d'azione su Powertrain e Purchasing può essere un ottimo strumento di negoziazione per una nuova alleanza industriale». Secondo Saglia è evidente che Fiat non può pensare di affrontare il mercato globale da sola e la strada per l'individuazione di un nuovo partner sarà in salita, però i progetti ambiziosi del nuovo management sono comunque confortanti. «La Fiat può farcela - osserva Saglia - il governo dovrà accompagnare l'azienda e anche le banche dovranno fare la loro parte dimostrando se hanno più a cuore il sistema Italia o i loro crediti».

> Sacconi: sarà un banco di prova per tutti i grandi attori del paese Brunetta: il Lingotto potrà cercare ulteriori alleanze di qualità
>
> Angeletti: è la soluzione che tutti attendevamo Servono nuovi modelli per vincere la sfida della competitività An: s'inizia la sfida vera

Ancora dall'opposizione Gianni Vernetti della Margherita dice che si è voltato pagina scongiurando i rischi degli ultimi mesi grazie ad «un importante passo avanti» verso il rilancio. «E' una boccata d'ossigeno - aggiunge Paolo Ferrero, responsabile economia e lavoro di Rifondazione comunista -, nel breve periodo può dare effetti ma poi servirà un intervento pubblico per garantire prospettive di produzione, sviluppo e occupazione. In assenza di ogni altro tipo di programmazione, sarebbe un grave errore rivolgersi di nuovo ad una multinazionale straniera».

Renata Polverini, vicesegretario generale dell'Ugl, vicino al centrodestra, si rallegra che si sia chiusa «una vicenda tormentata in tempi veloci e con un accordo che evita un danno» so periodo di lunga litigiosità».

Infine il governatore del Piemonte Enzo Ghigo, soddifatto dell'intesa, si augura che il tema centrale diventi il ruolo di Mirafiori e il sindaco di Torino, Sergio Chiamparino, gradisce che ne esca rafforzata la leadership di Marchionne (un fattore positivo per le sfide future: riorganizzazione aziendale e rilancio delle attività produttive»).

Il presidente del Consiglio Berlusconi col ministro Maroni

I BANCHIERI PROMUOVONO L'ACCORDO

Passera: «Bene la cifra» Salza: giudizio positivo

TORINO

«Ho sempre detto che, data la situazione, Fiat deve necessariamente convertire a meno che non si trovi un modo per rinviare mantenendo tutta la validità dell'accordo per gli attuali azionisti». L'amministratore delegato della Fiat Sergio Marchionne non si sbilancia sulla sorte del prestito «convertendo» erogato nel 2002 principalmente da quattro banche - Banca Intesa, Capitalia, UniCredit e Sanpaolo-Imi - e che secondo le clausole del contratto dovrebbe essere convertito in azioni del gruppo in settembre. Anzi, sottolinea che «non c'è nessuna ipotesi concreta, tutte le possibilità sono aperte». Di fatto tra gli istituti di credito è già cominciato da qualche mese un intenso lavorio per evitare di esercitare la conversione che ha per loro il non lieve inconveniente di valorizzare Fiat a un prezzo che è la media tra 14,44 euro per azione e le quotazioni dei sei mesi precedenti l'operazione contro un andamento di Borsa che fino a venerdì era sotto i sei euro. Le banche, alcune delle quali come UniCredit e Sanpaolo-Imi si sono comunque già mosse per accantonare eventuali minusvalenze derivanti dall'operazione, stanno cercando di spostare più in là la data di conversione, puntando allo stesso tempo ad ottenere una riduzione del prezzo di esercizio.

Così l'iniezione di liquidità che arriva da Detroit, pur non modificando i parametri che impongono la conversione dei crediti in azioni, è vista come un segnale assai positivo dal mondo bancario che punta adesso anche a vedere una Fiat Auto nella miglior forma possibile dal punto di vista industriale, contando sugli effetti positivi che lo sviluppo potrà avere anche sul piano finanziario. «Quella di oggi è una notizia molto positiva: complimenti a Marchionne e Montezemolo, dice così l'amministratore delegato di Banca Intesa Corrado Passera, soddisfatto anche perché «la cifra in contanti che la Fiat incasserà è in linea con le migliori aspettative». «I tempi dell'accordo - aggiunge Passera - sono stati più veloci del previsto e hanno evitato un periodo di impasse che avrebbe rallentato il processo di risanamento in corso.

Fiat riprende la sua libertà in un anno particolarmente importante per il suo rilancio. Confermiamo il nostro pieno appoggio al vertice aziendale». Anche Enrico Salza, presidente di Sanpaolo-Imi, dà «un giudizio positivo» perché «il vertice di Fiat si è dimostrato molto veloce e determinato nel risolvere un problema complesso. Questo fa ben sperare per il futuro. Avevo già detto che Marchionne ha le idee chiarissime e sono certo che rimarrà lucido e responsabile». [f. man.]

ALTROVE di Guido Ceronetti

Il coro canta pianissimo fuori scena: *Pamina lebt noch*... Pamina vive ancora? La musica traduce la semplice domanda del testo nella più grande delle domande: è vivo l'amore? E' reale l'amore? La risposta giunge tremante ma piena di speranza, in una strana suddivisione del nome di Pamina: Pa-mina vive ancora! Non si tratta più del nome di una attraente giovane donna, è una parola in codice che indica l'amore: Pa-mi-na vive ancora! L'amore esiste. L'amore è reale nel mondo degli uomini.

INGMAR BERGMAN
Lanterna Magica
Autobiografia, 1987

SOME RIGHTS RESERVED