

Le «grandi manovre» Fiat Se non è Ford, sarà un altro colosso a foraggiare il patrimonio Agnelli

Dalla nostra redazione

TORINO — La Fiat diventerà americana? Sono in tanti a chiederselo, da quando sono avuti i contatti con la Ford. Se lo domandano i lavoratori, le forze politiche ed i sindacati, giustamente allarmati per il destino di un complesso che ha un grande peso nella vita del Paese. E dell'esistenza di queste preoccupazioni sono consapevoli gli uomini di corso Marconi. Perciò, nelle trattative con la casa americana, cercano di conseguire una prima intesa rassicurante, tale da non far scattare «veti» politici.

A rallentare le trattative, la cui conclusione pareva imminente qualche mese fa, è stata appunto la richiesta della Fiat di avere una posizione dominante nella prevista finanziaria comune, la «società europea Fiat-Ford»: il 51% delle azioni oppure il 49% più un 2% alla banca parigina Lazard, i cui stretti legami con Agnelli sono noti. Se gli americani non accetteranno, si ripiegherà su una soluzione parziale: l'accordo per fare insieme alcuni componenti dell'automobile. In un caso o nell'altro, si dirà che sono stati salvaguardati gli interessi nazionali. E molti tireranno un respiro di sollievo. Invece il pericolo di «americanizzazione» della Fiat comincerà proprio allora. Vediamo perché.

L'integrazione della Fiat-Auto con la Ford (o con altri grandi gruppi, qualora fallissero i negoziati con la casa americana) è assolutamente necessaria. L'industria europea delle automobili è gracile. Ci sono troppe case, che tutte assieme possono fare molte più auto del necessario (in Europa c'è metà dell'eccesso di capacità produttiva di tutto il mondo), mentre ciascuna di loro non produce abbastanza da realizzare economie di scala e ridurre i costi di gestione. Così si chiamano — commenta Agnelli — di morire tutti assieme. Le prime a morire (ma questo Agnelli non lo dice) sarebbero industrie private come la Fiat, non quelle sostenute dagli stati come Renault e Volkswagen.

Consapevole di ciò, la Fiat ha imboccato da alcuni anni la

strada della ricerca di un accordo. Ed è una strada senza ritorno. Infatti, per rendersi appetibile dal futuro «partner», la Fiat ha abbandonato ogni ambizione di competere sui mercati mondiali per coltivare l'ortello europeo ed eccellente; ha quindi rinunciato ad un terzo delle autovetture che produceva; ha rianato i conti economici chiudendo fabbriche, espellendo decine di migliaia di lavoratori, attingendo a piene mani finanziamenti pubblici. Così è diventata un'impresa che torna a dare buoni utili ma, se fallisse l'obiettivo dell'accordo internazionale, finirebbe collassare strotolata prima o poi dai colossi mondiali dell'auto.

Ecco perché ad un primo accordo con la Ford, magari modesto, non potranno che seguirne altri, in occasione di ciascuno dei quali si riproporranno le medesime questioni: chi controllerà gli assetti proprietari? chi gestirà le strategie comuni? Non è difficile prevedere gli oggetti delle future intese. Nel settore auto ci sono molte cose, a cominciare da quel «gioiello», fonte di inimitabile prestigio, che è la Ferrari. Ma l'integrazione produttiva con la Ford non potrà limitarsi alla Fiat-Auto, dal momento che le migliori economie di scala si fanno (e su questo le due case si sono trovate d'accordo) costruendo insieme i componenti essenziali delle automobili: motori, pianali, cambi, trasmissioni, sistemi elettronici.

Dire «componenti» Fiat vuol dire Magneti Marelli, Gilardini, Comind, Weber, Sepa. Vuol dire Borletti, di cui la Fiat controlla il 50% e sta trattando l'acquisto dell'altra metà dalla famiglia Borletti. Vuol dire Teksid, cioè che resta della metallurgia Fiat dopo la vendita delle acciaierie alla Finisider; le fonderie di alluminio e ferro fornendo teste cilindri in alluminio alla Ford, General Motors e Chrysler.

Alle ragioni oggettive di un accordo se ne affianca una, per così dire, «soggettiva». La Fiat è una «multinazionale familiare». Oltre un quarto delle azioni sono controllate da una famiglia che, nei vari rami Agnelli, Nasi e Camera, compren-

La possibile intesa con gli americani necessita imposta dal mercato (ma segnata da interessi «familiari») Smembrato un impero competitivo per diventare appetibili negli Usa

de duecento persone. C'è un capofamiglia Indisusso: Gianni Agnelli. C'era un «defino», il fratello Umberto, ma ha fallito clamorosamente, con una politica megalomane di espansione aziendale proprio alla vigilia della crisi del 1980. Non è un mistero che furono gli altri 400 membri della famiglia a votare la sua «defenestrazione» dalla guida della Fiat nell'estate di quell'anno. Oggi Umberto Agnelli è formalmente il numero due della Fiat, ma non gode più la fiducia del «clan».

Gianni Agnelli sa che gli anni passano anche per lui. Sa che tra i membri della famiglia non ne emerge uno in grado di rimpiazzarlo come grande «capitano d'industria». Molti dei 200 parenti non si occupano affatto della Fiat e sono in tutt'altra faccenda affacciata, come l'on. Susanna. Tutti però sono puntuali nel pretendere ed incassare ogni anno la loro quota di dividendi. Occorre quindi mettere al sicuro il patrimonio.

Da queste premesse si vede come, all'integrazione con la Ford dei settori auto e componenti, potrebbero seguire altre intese, anche se non altrettanto necessarie. L'iveco è in via di rapido risanamento dopo la crisi degli ultimi anni ed è il secondo produttore europeo di autocarri; boccone ghiotto per la Ford. Il cui tallone d'Achille sono i veicoli industriali. Si sta risanando anche il settore macchine movimento terra, che comunque ha un posto di rilievo sui mercati mondiali. Nei trattori agricoli, la Fiat è primo produttore in Europa, la Ford primizia nel mondo: insieme sarebbero insuperabili.

Auto, componenti, camion, trattori, metallurgia fanno già cinque settori della Fiat. Nel rimanente sesto ci sono imprese ad altissima tecnologia ed alta redditività: il Comau, che fa automazioni e robot esportandoli in tutto il mondo (Urss compresa); i motori aeronautici, la Telettra, Sorin Biomedica, le industrie di armamenti (Snia, Motofides, la stessa Borletti che fa spolette, ecc.). Potrebbero finire sul tavolo del negoziato, per quella diversificazione che le grandi case automobilistiche prudentemente coltivano. Oppure potrebbero essere scorporate dalla Fiat ed accorpate, con altre aziende, all'Iri, la finanziaria degli Agnelli.

Esaurita la serie degli accordi, nell'arco di svariati anni, la casa americana non può non suscitare troppi allarmismi maturerebbe una partecipazione azionaria degli Agnelli nella Ford. In quella Usa, non in quella europea. L'«americanizzazione» della Fiat sarebbe completata ed il patrimonio di famiglia ben collocato.

Semplici previsioni, anche se supportate da una certa logica. Ma si rifletta sul fatto che le trattative, interrotte a Torino ed a Londra, sono state riprese in giugno da importanti banche di fiducia delle due case, la cui competenza specifica sta nel valutare i patrimoni, non le politiche industriali. Ed è sintomatico che ai primi negoziati della Fiat, gli amministratori delegati della Fiat, Gidella e Gabetti, si sia affiancato ultimamente lo stesso Cesare Romiti, amministratore delegato dell'intera «holding» Fiat.

Michele Costa

Produzione a maggio leggera crescita +0,5%

ROMA — Mezzo punto di incremento per la produzione industriale a maggio (+0,5% sullo stesso mese dell'anno scorso) e +1,1 per cento nei primi cinque mesi dell'anno rispetto al 1984. Dall'inizio dell'anno la produzione rivela un andamento alternante, da vera doccia scozzese: meno 2,7% a gennaio, poi +2,1 il mese successivo, -0,3 per cento a marzo; una clamorosa risalita ad aprile (+7,8) ed ora questo modesto risultato comunicato dall'Istat ieri. I settori che sono migliorati a maggio sono stati: la costruzione di macchine per ufficio e di elaborazione dati (burocrazia e robotica), i prodotti farmaceutici, la gomma, la chimica, pelli e cuoio e fibre sintetiche. Male è andata, invece, per l'industria dell'abbigliamento, legno e mobilio; per i mezzi di trasporto, la costruzione di macchine e il materiale meccanico. Ecco l'andamento dei settori trattati nei primi 5 mesi dell'anno: +12,9% (meccanica di precisione), +9,7 (gomma), +7,02 (fibre artificiali e sintetiche), +6,7 (farmaceutiche), +5,3 (pelli e cuoio), +3,6 per cento, infine, energia elettrica e materie plastiche.

Caso Sme, maretta nelle coop bianche

ROMA — Maretta in casa Conicooperative sul caso Sme: il presidente della confederazione Mengozzi, ieri mattina, all'apertura del consiglio nazionale, ha avocato a sé l'incarico di responsabile della cooperazione agricola ritirando la delega all'attuale responsabile Giuliano Vecchi.

La decisione sarebbe delegata secondo indirizzi collegati ambienti cooperativi agricoli alla partecipazione della Conserve Italia, consorzio della Concooperative, alla cordata per l'acquisto della Sme; anzi in un primo tempo era stata data per ufficiale la sua uscita dall'operazione. Con un comunicato ufficiale il consorzio ha invece «pienamente confermato l'impegno assunto con Ferrero, Barilli e Fininvest». Il presidente Mengozzi, da parte sua, nega che il ritiro della delega a Vecchi sia collegato alla vicenda Sme, ma aggiunge che «anche quest'ultima decisione della Conserve Italia di restare nella cordata è stata presa in piena autonomia. La presidenza infatti non ha mai autorizzato l'operazione, in quanto aveva consigliato di attendere ulteriori sviluppi». Sulla vicenda Sme oggi si riunirà il consiglio di amministrazione dell'Iri.

La presa di controllo di Bi-Invest parte di un vasto piano Piga: partecipazioni incrociate vizio diffuso fra i grandi gruppi Ora si scatena una ridda di voci su chi controlla Foro Bonaparte

ROMA — Il presidente della Commissione per le società e la borsa Franco Piga intervenuto ieri ad un convegno dell'Associazione bancaria sul controllo delle società ha accordato alla Montedison un ampio spazio di tempo per risolvere la questione della partecipazione «incrociata» attraverso Bi-Invest nella Gemina (che a sua volta controlla — o controllava — la Montedison). Piga ha anzitutto «deburicato» in reato, chiamando il tipo di partecipazione in questione reciproca, caratterizzata da partecipazione incrociata vietata dalla legge 216 del 1974.

«La questione delle partecipazioni reciproche — ha detto Piga — è oggettivamente difficile. Quando poi si pone attraverso sindacati di voto e società che partecipano ad altre società non solo è difficile ma anche nuova: non esistono precedenti, né se ne parlò durante i lavori

preparatori della legge 216. È dunque una testimonianza di serietà quella di studiarla attentamente. Il problema non riguarda d'altra parte solo il caso di oggi ma l'intero sistema societario». L'accordo di incrocio lanciato da Bonomi e dalla Gemina è dunque respinto; pare inoltre difficile che Piga sia venuto a questa conclusione senza «conoscere l'orientamento dei mediatori bancari di primissimo piano che intervengono nella vicenda».

Del resto lo stesso amministratore delegato del Credito Italiano, Lucio Rondelli, ha difeso l'operato del presidente della Gemina. Questi del resto non nega che occorre intervenire per modificare le regole del mercato borsistico e societario: semplicemente afferma che non è compito della Commissione che «non è una sezione commerciale del tribunale civile, non è un organo di polizia e meno che mai di poli-



Franco Piga

MILANO — È tutto sotto controllo, dicono i portavoce di Foro Bonaparte. E le azioni acquistate non si sa da chi negli ultimi mesi dopo che avevano invaso il mercato? Può darsi. Ma si rifletta sul fatto che la Borsa, in piazza degli Affari, confessa l'impotenza a interpretare segni e avvenimenti.

La cosa certa è che nel luglio 1984 le azioni Montedison avevano toccato il minimo, 1.115 lire, e che nel giro di pochi mesi, alla ripresa dopo la pausa estiva, avevano già guadagnato quattrocento lire. Ieri, hanno raggiunto 2.025 lire, con un incremento dell'11,3 per cento. Ma questo non basta a fugare dubbi e preoccupazioni. Una buona parte delle azioni Montedison messe sul mercato si trovano nelle mani di non meglio identificati investitori americani con i quali a Foro Bonaparte assicurano esistono contatti e rapporti ottimi. Si tratta di «investitori istituzionali», non di semplici brokers, assaltatori su commissione. Gemina, il gran controllore di Montedison, ha quasi il 17 per cento delle azioni, ma

con l'ingresso dei nuovi soci aggiunge il 33-34 per cento di controllo. Poi seguono nell'ordine l'onnipotente Mediobanca di Cuccia (che non può darsi estranea alle operazioni in corso da un mese a questa parte sulla Bi-Invest), Ferruzzi, Interec, Italcementi, Fondiaria, Sai, Inghirami, Malturo, Generali, Ras, Safind, Fincosmac. Il resto, attorno al 70 per cento, è «flottante». Ma non tutto è flottante: è da considerarsi libero e sempre in vendita. Qualcuno ipotizza che proprio dando nome e volto ai rastrellatori delle azioni Montedison si riesca a rispondere al perché Schimberni ha agito contro i suoi colleghi. Certo non è difficile che abbia agito da solo, soprattutto giocando d'azzardo.

Resta il fatto, molto concreto, che tutti i protagonisti dell'affare si sono trincerati dietro il «gioco di squadra». La Montedison sarà le dita attorno al suo presidente. La sensazione è che Schimberni abbia il massimo consenso nel management, «non come

ai tempi di Cefis», sottolinea un osservatore delle vicende del gruppo chimico, quando il consenso «era più di tipo clientelare». Schimberni, l'ex presidente della Concooperative, «grandi manovratori» di questi giorni alla riunione della Confindustria al palazzo dell'EUR a Roma. Ha però telefonato a Lucchini (che è anche socio di Gemina), ma della Bi-Invest non avrebbe parlato. Lucchini ha confermato la posizione Gemina e si è augurato che i soci ritrovano l'«unità di intenti» per la prossima settimana, prevista una riunione a Milano). Lapidario Leopoldo Pirelli: «Non facciamo un comunicato per dare una versione diversa dei giorni dopo».

L'affare Bi-Invest sarà discusso in Parlamento; le commissioni bilancio e finanze della Camera acquisiranno documenti e audizioni. Già il Pci aveva chiesto che rispondesse il ministro Goria, che dovrebbe intervenire martedì al Senato.

A. Pollio Salimbeni

La questione Bi-Invest ha molti aspetti poco chiari ed uno se n'è aggiunto dopo il secco comunicato degli azionisti di Gemina. È emerso infatti che il presidente della Montedison dr. Schimberni si è mosso senza l'accordo degli azionisti della società che controlla il pacchetto di maggioranza della società. Molti aspetti di questa vicenda sono stati considerati (ed in particolare quello di definire una più limpida disciplina nella scatola delle maggioranze aziendali), uno è rimasto però in ombra. La Montedison è nata come grande holding integrata rivolta in prevalenza verso attività produttive ed in particolare ai settori della chimica secondaria e fine. Per consentirle di realizzare questo obiettivo unanemente ritenuto decisivo per l'intero sistema economico nazionale, in questi ultimi anni è stato ripetutamente sconvolto il panorama delle imprese chimiche operanti in Italia. Nel quadro della guerra chimica sono sparite alcune società e, negli ultimi anni, è stato radicalmente ridisegnato l'assetto dell'Eni e della stessa Montedison. L'Eni, in particolare, ha acquisito la gran parte de-

gli impianti operanti nella chimica di base e negli intermedi già di proprietà della Montedison. Non è ignoto a nessuno che il rapporto tra Eni e Montedison non si è concluso con gli accordi dell'83. Si parla con sempre maggiore insistenza di una fase «due» che dovrebbe partire dallo scioglimento di alcuni dei nodi determinati dalla intricata gestione dei petrolchimici di Priolo, di Brindisi, di Marghera. Dovrebbe in sostanza determinarsi un'ulteriore fase di concentrazione sull'Eni delle attività di chimica primaria. Questo trasferimento dovrebbe liberare energie Montedison da concentrare nella chimica secondaria e fine. Questo almeno era stato deciso e solennemente annunciato dal governo in un quadro di programmazione che, per quanto non privo di ambiguità e contraddizioni, indicava comunque una linea di marcia.

Le decisioni del dottor Schimberni di rastrellare le azioni Bi-Invest non solo appaiono in contrasto con le scelte degli azionisti di maggioranza della Montedison, ma sono anche in contraddizione con gli orientamenti della programmazione industriale. Quel che occorre sottolineare

Montedison abbandona programmi e impegni nell'industria chimica?

I forti contributi statali per il risanamento Ora l'acquisto di Bi-Invest gruppo dei servizi Una svolta di 180 gradi o soltanto confusione? L'imprenditore Schimberni e il piano di settore Urgente l'indagine parlamentare chiesta dal Pci

è che, per favorire il realizzarsi di questo disegno, la finanza pubblica ha contribuito non poco, e non per una sola strada, al risanamento della Montedison. Si cominciò con la cessione ai privati, a vil prezzo, del pacchetto di controllo detenuto dall'Eni e dall'Iri, si continuò facendo acquisire all'Eni, per un prezzo dieci volte superiore a quello realizzato con la vendita del pacchetto di controllo, gli impianti Montedison della chimica di base, si continuò ancora garantendo la sottoscrizione, mediante Mediobanca ed altre banche pubbliche, della gran parte degli aumenti di capitale decisi da Montedison. Si sono poi erogati a Montedison molti contributi pubblici per realizzare investimenti industriali e programmi di ricerca. Ora questo disegno risulta sconvolto a seguito della acquisizione di un gruppo fortemente orientato nei campi del terziario e dei servizi. Non è peraltro venuta meno l'esigenza di un intervento mirato sull'industria chimica. Non è probabilmente venuta meno l'intenzione di Montedison di riproporre all'Eni una diversa ripartizione degli impegni nel campo della chimica. E allora ammissibile che il presidente della Montedison, contro un disegno di programmazione che ha, come si vede, implicato un così ingente spiegamento di risorse pubbliche, assuma decisioni che orientano in modo del tutto diverso l'asse di Montedison? Non si tratta soltanto di una questione di responsabilità tra azionista e amministratore. Se di questo si trattasse sarebbe questione del tutto interna agli equilibri di una società privata. C'è qualcosa di più. Le scorrerie della Montedison alterano gli equilibri proprietari delle imprese italiane ma soprattutto mettono in discussione le prospettive di risanamento del tessuto industriale di un delicato settore. Non è una questione privata degli azionisti della Montedison. È una questione della quale il governo non può non chiedere conto. Per quanto ci riguarda porremo questo problema con rilievo centrale nell'indagine conoscitiva sullo stato della industria chimica italiana che abbiamo proposto alla Commissione Industria della Camera dei deputati.

Giorgio Macchiotta

CON PANDA, RITMO E REGATA

È chiaro che le vostre vacanze sono ormai organizzate. Benissimo, state per leggere una notizia che rivoluzionerà i vostri piani. Voi non lo sapete ancora, ma partirete con una Fiat nuova. E con il piacere di aver concluso un buon affare. Fino al 31 luglio, i Concessionari e le Succursali Fiat applicano una straordinaria riduzione di 600mila lire (Iva inclusa) sul prezzo di listino chiavi in mano di Panda, e addirittura di 1 milione su quello di Ritmo e di Regata. E questo su ogni versione disponibile per pronta consegna. Un bel po' di soldi per pagare comodamente 2 anni di assicurazione R.C. per la vostra nuova auto. O da spendere come più vi piace.

600.000 SU PANDA
1.000.000 SU RITMO E REGATA
MILIONI CON SAVA

DUE ANNI DI ASSICURAZIONE INCORPORATA

*In base ai prezzi e tassi in vigore il 15/6/1985.

Non è finito: in alternativa alle 600mila lire di Panda e al milione di Ritmo e Regata, potete scegliere, alla sola condizione di possedere i normali requisiti di solvibilità richiesti, di risparmiare milioni sull'acquisto rateale Sava. Un esempio? Ecco: su una Regata 70S, con rateazioni a 48 mesi (379.660 lire mensili) potete risparmiare, grazie alla straordinaria riduzione del 30% sull'ammontare degli interessi, la bellezza di lire 2.440.479*. E senza anticipare che l'iva e le spese di messa in strada. Fate in fretta, questa speciale offerta è valida solo dal 2 al 31 luglio. E poi, lo dice il ragionamento stesso: Fiat di luglio, non c'è di meglio!

FIAT

FIAT DI LUGLIO. NON C'È DI MEGLIO.