

Confindustria, i «grandi» compatti tranne De Benedetti. «Non è un candidato forte»

Sì a Pininfarina, Agnelli esulta

Sergio Pininfarina prende il posto di Lucchini. Neanche Agnelli si aspettava un così largo consenso, segno che i «grandi» del capitalismo e molti peones restano sensibili ai suoi richiami. Gardini, Pesenti e perfino Berlusconi si sono schierati con la Fiat. Anche Pirelli, turandosi il naso. Ma rottura c'è stata: De Benedetti si è astenuto. All'opposizione anche Lombardi, i tessili, i giovani.

ANTONIO POLLIO SALIMBENI

ROMA. Ore 12, arriva il carrozziere di Torino. È rimasto ad aspettare in un ufficio al piano alti del palazzo di vetro e acciaio color seppia della Confindustria. Almeno nel giorno del voto, diventato segreto all'ultimo momento, meglio dare una prova di stile. Già ci sono state - e ci saranno - troppe fastidiose polemiche su questo cambio della guardia. Spintonato da giornalisti e fotografi, Pininfarina sale a fatica tre scalini e infila la porta. Arriva nell'arena e fioccano gli applausi. Ce l'ha fatta ancor meglio del previsto, 77 al 21 no 11 astenuti. Parla poco alla platea. Che cosa c'è da aggiungere? Hanno già parlato e votato i suoi elettori. Poi

esce e nel corridoio dove si sta in piedi solo a suon di gomitole e stratoniti, dichiara di essere «entusiasta di come sono andate le cose». Sarà il presidente di tutti, grandi e piccoli, industriali del Nord e industriali del Sud, giovani e vecchi. In modo «europeo». Ma lei lo sa che De Benedetti gli è contro, che ritiene il modo in cui avviene la successione a Lucchini non democratico? Pininfarina taglia corto: «Se un membro della giunta ha delle critiche da esprimere sulle regole avanzate delle proposte, è suo diritto». Cala il sipario e adesso si pensa al 14 aprile, giorno in cui bisogna aver pronta la lista dei vicepresidenti e in cui si parlerà di programmi, di idee, di strategie confindustriali, tutte cose di cui finora nessuno ha volu-

to parlare ribattendo con ossessione slogan trilli e ritrilli. Ma la rottura, nonostante l'ampio consenso raccolto attorno al nome di Pininfarina, resta. E occupa gran parte della cronaca della giornata. Basta con queste elucubrazioni, dice qualcuno, da Fontana a Mandelli, il cui nome avanzato dalla Fiat era subito stato bruciato da De Benedetti e Pirelli, quando ancora procedevano in équipe. Sono i voti a pesare. Lucchini, in fondo, era passato al primo incarico con il 59%. Sì, ma Lucchini era stato tirato fuori in corner da Agnelli e allora sulla plancia di comando c'era armonia. Pininfarina ha il 70% dei voti, ma è stato imposto neppure con tanta diplomazia. Agnelli e Romiti hanno tenuto duro stringendo alla fine il cerchio su un uomo di cui si possono fidare. «L'ho visto crescere», dice sorridendo Agnelli. Figuriamoci se non ci possiamo fidare. E De Benedetti? Se non è d'accordo fatti suoi. Eccola qui la rottura, alle nove e mezzo del mattino subito dopo l'intervento di Coppi a nome dei «aggi», sempre più bersagliati dalle critiche perché non sono riusciti a impedire giochi di squadra non controllabili. Così, tra spizzichi e boc-



Pininfarina e Lucchini dopo la decisione della giunta confindustriale

vecchio numero uno del colosso del pneumatico impegnato in Usa nella rischiosa sfida anti-giapponese per la quale si è aggiudicato il sostegno di Mediobanca, ricorda che lui era per Lombardi (in combinata con De Benedetti). Aggiungendo, sembra: «Ora mi adegua». Chi glielo fa fare non si sa: in nome dell'unità confindustriale «radice» l'alleato di due mesi fa. Si anche

I primi commenti

I sindacati: adesso vedremo il suo programma Dc, Pli, Pri esultano

ROMA. I sindacati aspettano le prime mosse di Pininfarina, il confronto sui programmi. Ci sono parecchi scogli di fronte: fisco, attacco sulle pensioni e vertenza Fiat. Ecco l'opinione di Pizzinato, segretario Cgil: «Spero che faccia fare un salto di qualità alle relazioni industriali». Benvenuto, Uil: «Quando guidava gli industriali piemontesi ha avuto rapporti costruttivi con il sindacato. Se continuerà così... Poi mi auguro che le relazioni industriali siano orientate a modelli europei più che a modelli da Terzo mondo». Crea, Cisl: «Il comportamento di Pininfarina sul fisco sarà sintomatico dei rapporti con il sindacato e dei suoi atteggiamenti politici generali». Di toni diversi i commenti dei politici. Enthusiasti Dc, Pli e repubblicani. Viscardi, Dc: «Mi sembra una buona scelta perché ha contatti con l'imprenditoria internazionale». Biondi, Pli: «È mio amico personale, liberale senza tessera. La sua firma è garanzia di professionalità e buon gusto». Pellicano: «Riunisce caratteristiche utili per un presidente della Confindustria: è conosciuto nel mondo, ha esperienza politica, è un imprenditore».

Cauti il Psi. Franco Piro: «Il presidente degli industriali è meglio se lo scelgono gli industriali tenendo conto di tutto il tessuto produttivo nazionale che è formato soprattutto da piccole industrie». Garavini, ex sindacalista e deputato Pci, sottolinea il marchio di Agnelli all'avvicendamento: «La Fiat non può comparire in prima persona anche al vertice della Confindustria, ma Pininfarina resta un uomo Fiat». Si conferma così che l'organizzazione degli imprenditori si trova in una situazione di sovranità limitata. E Franco Bassanini, della Sinistra indipendente: «Vedremo se farà il presidente degli industriali italiani o sarà soltanto la lunga mano di Agnelli e Romiti. In ogni caso può dare dimostrazione delle sue intenzioni dimettendosi dalla carica di parlamentare europeo che lo accredita come un uomo politicamente di parte fino a quando viene mantenuto». Il verde Mattioli: «Nella sua storia ha avuto momenti di coraggio e rottura. Di questo c'è bisogno se si devono costruire percorsi comuni. Poco invece avevamo da dirci con Lucchini e Mandelli». Felicità in casa Pininfarina. Da Strasburgo i complimenti di Simone Veil. □ A.P.S.



Lombardi e Benetton, prima del voto. Uno contro, l'altro a favore

Un imprenditore col seggio a Strasburgo

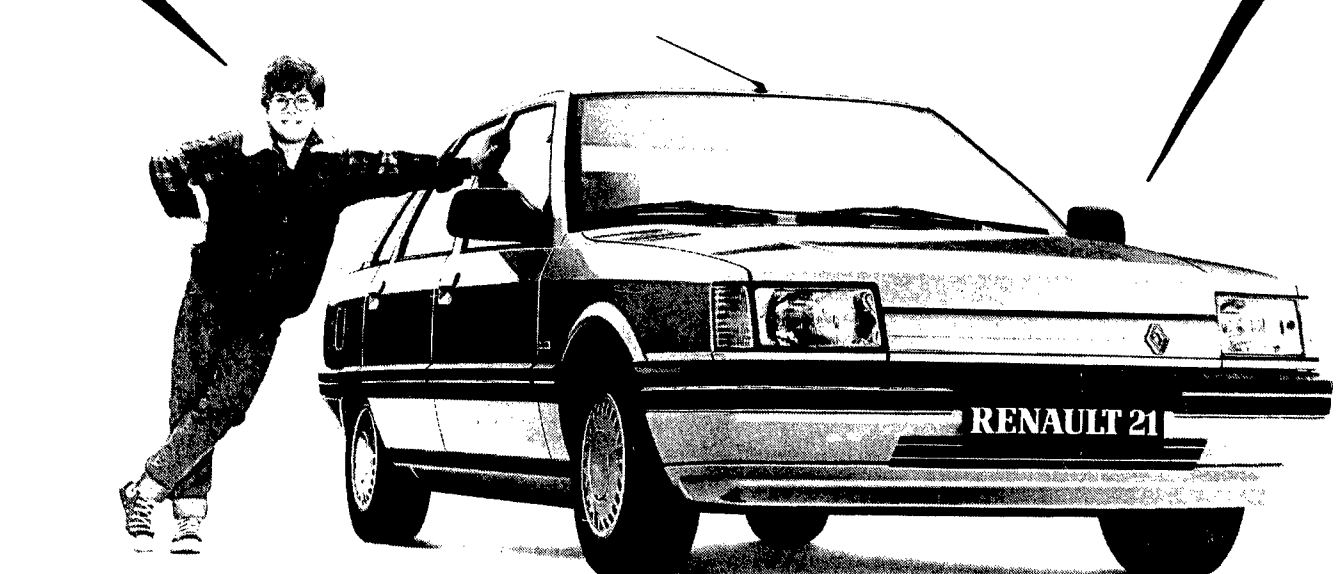
Il liberaldemocratico Pininfarina è a capo di una Confindustria metà «ministero» che tutela interessi molto diversi e metà testa di ponte nei confronti del sistema politico e sindacale. Difficile trovare il punto di mediazione a meno che non si avvii una riflessione puntuale sull'impresa oltre i soliti slogan. Si apre lo scontro sui vicepresidenti. Carrozziere famoso, più stilista che imprenditore puro.

ROMA. Leopoldo Pirelli, che seguendo Montanelli nel suo tormentato rapporto con la Dc lo ha votato turandosi il naso, lo chiama ancora Fantana. Anche se sono trascorsi parecchi anni da quando il padre Battista chiese a Gronchi, allora presidente della Repubblica, di cambiare il cognome dei suoi discendenti aggiungendo il nomignolo, Pinin appunto. Tanto per incollare saldamente virtù e destino dell'azienda con quello della famiglia. Ma ci si capisce lo stesso. Sergio Pininfarina, 62 anni, torinese, sposato e padre di tre figli, è da sempre imprenditore, non nella sua versione pura di «produttore» come è Lucchini, ma di disegnatore di mode e stili automobilistici che hanno fatto epoca. La produzione c'è, ma viene dopo.

Nei suoi capannoni alla periferia di Torino, a Grugliasco, duemila dipendenti, si costruisce la Thema station wagon, la Testarossa della Ferrari, la Peugeot 205 cabriolet, la Alanté. Su questo modello c'è stato qualche guaio. Non perché l'azienda di famiglia stamale (i bilanci sono floridi, ogni anno si producono 25 mila scocche). Dopo l'ottobre nero le ottimistiche previsioni di vendita del modello General Motors sono state ridimensionate visto il costo elevato del modello: 58 mila dollari. Così invece di 30 scocche al giorno se ne fanno 15. Allora arriva in aiuto Agnelli. Per limitare i danni la Fiat utilizza i 120 dipendenti esuberanti a Grugliasco. Poca cosa. I rapporti con Agnelli vanno ben oltre. Passano per la via degli affari, visto che il 40% del fatturato deriva da lavorazioni per la Fiat, dei consigli di amministrazione (Pininfarina si trova al vertice della Riv-Ski, società svedese del Wallemberg, grandi amici-alleati di Agnelli, e della Toro assicurazioni). Ma pure per la sintonia

politico culturale: Pininfarina fu presidente dell'Unione industriali a Torino tra il '78 e l'84, nel cuore degli anni duri a Mirafiori. Poi il salto in politica nelle liste del Pli a Strasburgo. Coronando al Parlamento europeo quei riconoscimenti ottenuti come carrozziere sia in Europa che oltre Atlantico. Passa per un moderato. Propugna la partecipazione dei lavoratori all'impresa a patto, naturalmente, che rinunciassero alla dialettica del conflitto. Può darsi che questa esperienza gli possa essere utile in Confindustria. Anche se l'organizzazione degli imprenditori italiani somiglia più a un ministero perennemente in bilico tra la rappresentanza tradizionale e lobbistica di interessi molto diversi (Grandi e piccoli) e il tentativo di dare voce più politica all'impresa. Tentativo frustrato dal protagonismo dei grandi imprenditori più inclini a regolare direttamente i conti con partiti e istituzioni. Pininfarina potrà lasciare il compito di mediare gli interessi dei propri associati al potentissimo direttore generale Annibaldi? E le relazioni sindacali a Patrucco, sconfitto per la campagna presidenza ma che molti ritengono sarà riconfermato nella schiera dei vice? Già, i vice. La rottura con De Benedetti, gli strascichi polemici e l'opposizione sia pure minoritaria dovranno essere in qualche modo riequilibrati. Lombardi avrà una vicepresidenza? «Se mi chiamano ci penserò», risponde. Sconfitto, punta il dito sulla piaga: «Questa vicenda non ha arricchito la cultura confindustriale. Non si è discusso sui contenuti, sui programmi, sull'impresa, cosa della quale c'è gran bisogno». Anche a questo Pininfarina dovrà dare risposte. Uscirà dalla secche di una offensiva imprenditoriale fondata sull'ossessiva ripetizione di slogan? □ A.P.S.

Papà, con 4 barre di torsione, la Renault 21 tiene da pazzi. La compriamo?



Diventare adulti vuol dire trovare il giusto equilibrio tra passione e ragione, dominare le mode con sicurezza. Per chi è consapevole del piacere di essere adulto, c'è la Renault 21. Può correre a 227 Km/h nella versione 2 litri Turbo, ma mantiene sempre i piedi per terra con le sospensioni a ruote indipendenti e il retrotreno a quattro barre di torsione. Ha prestazioni da record anche nella versione turbodiesel (177 Km/h) ma è sempre pronta a frenare con sicurezza grazie al doppio circuito servoassistito ad X. Renault 21 oggi è anche Logos con un equipaggiamento ancora più completo e un prezzo senza optional. La conferma della scelta adulta di Renault 21 è un carnet di assistenza totale che vi accompagna fedelmente per due anni fino a 75.000 chilometri (50.000 nelle versioni benzina) e che non vi fa spendere nulla per i tagliandi e le riparazioni: ricambi, lubrificanti e manodopera compresi.* Renault 21 a partire da 15.662.000 lire chiavi in mano.

DUE ANNI DI ASSISTENZA TOTALE E GRATUITA.

RENAULT 21. LA SCELTA ADULTA.

Renault 21 in 21 versioni. Benzina: 1700 (185 Km/h), 2000 i.e. (200 Km/h), 2000 i.e. automatica (191 Km/h), 2 litri Turbo (227 Km/h). Diesel: 2068 (164 Km/h), 2068 Turbo (177 Km/h). E per chi ama i grandi spazi Renault 21 Nevada 5 o 7 posti, benzina, diesel e turbodiesel.

RENAULT
Muoversi, oggi.