

Borsa  
-0,17%  
Indice  
Mib 1201  
(+20,1% dal  
4-1-'88)



Lira  
Stabile  
nello  
Sme  
Marco  
a 742 lire



Dollaro  
Stabile  
su tutte  
le piazze  
a Milano  
1276 lire



## ECONOMIA & LAVORO

**La comunicazioni di Agnelli**  
Le accuse al super manager  
di essere troppo legato  
alla produzione automobilistica

**Le molte rivalità interne**  
Dall'affare dell'Alfa Romeo  
al mancato accordo  
con il colosso americano Ford

# Ghidella lascia la Fiat Romiti ha vinto ancora

È ufficiale. Vittorio Ghidella lascia la Fiat. La voce che circolava da tempo e stata confermata ieri da corso Marconi. I primi a saperlo dalla bocca di Agnelli sono stati gli alti dirigenti aziendali. «Ha vinto Romiti», hanno commentato molti. Ma le rivalità tra i due personaggi e la versione dell'Avvocato («Ghidella era troppo auto-centrico») non convincono e lasciano adito a preoccupanti dubbi.

con grande scorno di Romiti fu ricompensato con l'ingresso nel consiglio di amministrazione e nel ristretto comitato esecutivo Fiat.

Tuttavia c'era stato un lungo periodo durante il quale Romiti e Ghidella avevano fatto di amore e d'accordo. Assurto quasi contemporaneamente ai vertici della Fiat sul finire degli anni '80 affari per ideologie e convinzioni politiche (nettamente conservatrici) ma con un unico obiettivo: il successo di Fiat.

Da anni facevano il giro di tutta Torino le battute astiose di Romiti su «quel meccanico che si intende solo di motori». Fiorivano aneddoti sugli episodi salienti dell'annosa rivalità come l'affare Alfa Romeo. Quando si seppe che la Finmeccanica intendeva cedere l'Alfa pare che Ghidella avesse predisposto un progetto di acquisizione della casa milanese. Ma il documento si dice dormì a lungo sulla scrivania di Romiti. A provocare uno spiacevole risveglio fu la notizia che la Finmeccanica trattava con la Ford. Tocca a Ghidella preparare in pochi giorni un piano di politica industriale quello della società Fiat Lancia in grado di battere gli americani. E Ghidella

dovrebbero dimettersi centinaia di dirigenti Fiat che notoriamente hanno interessi in aziende dell'indotto (quando non ne sono titolari).

Una versione l'ha data Agnelli: «Mi sono trovato - avrebbe detto ai dirigenti in quel di Marentino - di fronte ad un conflitto sull'interpretazione del ruolo della Fiat Auto all'interno del gruppo per Ghidella prevale una visione autocentrica, per me la Fiat è una holding industriale plurisettoriale impegnata in difficili sfide internazionali».

Quest'interpretazione come tutte quelle «ufficiali» con tiene una parte di verità ed una di comodo. Contrapporre la diversificazione alla «piurisetorialità» alla centralità dell'auto è pretestuoso in un grande gruppo che dalle automobili ricava il 60% del suo fatturato ma nel settore il 47% dei suoi dipendenti e vi dedica il 56% degli investimenti.

Forse la verità si può ritrovare in una vecchia storia, le trattative che Fiat e Ford condussero qualche anno fa per unificare le loro industrie del l'auto in Europa. Era Agnelli in persona a volere un accordo con gli americani per due ragioni. La prima dichiarata esplicitamente si pensava che la Fiat Auto, benché risanata, non fosse in grado di competere a lungo con colossi come General Motors, Ford, Toyota, Nissan e convenisse quindi unirsi ad uno di loro. La se-

conda ragione inconfessata, ma non meno importante, era una fusione nell'auto in Europa avrebbe prodotto inevitabilmente nel volgere di qualche anno altri accordi tra Fiat e Ford ed al termine di questo processo il patrimonio della famiglia Agnelli sarebbe stato stabilmente investito nel colosso americano.

Ma le trattative con la Ford fallirono e Ghidella diventò l'aliere dell'impennata d'orgoglio che pervase l'azienda, con la parola d'ordine: «Possiamo farcela da soli». Il primo a non esserne convinto però è proprio Gianni Agnelli. Malgrado i bianca strepitosa e gli utili record accumulati in questi anni ha continuato a ripetere che il futuro della Fiat è tutt'altro che roseo.

Il fatto è che la Fiat pur primeggiando in Europa è rimasta confinata sul mercato continentale mentre i colossi dell'auto americani e giapponesi spadroneggiano in tutto il mondo. E fare il salto per diventare competitori globali richiederebbe risorse e investimenti che forse non sono neppure alla portata di corso Marconi. Incalzano scelte decisive e se l'abbandono di Ghidella e il contemporaneo affidamento a Romiti anche della Fiat Auto significassero che una scelta è già stata fatta, nella direzione che si voleva imboccare qualche anno fa con la Ford ci sarebbe di che preoccuparsi non solo per la Fiat ma per tutto il paese.

### Giuliano Amato s'interroga sulle strategie di Agnelli



Dietro l'uscita di Ghidella potrebbe esserci la decisione della Fiat di privilegiare le attività extra automobilistiche. È «l'interrogativo» che si pone il ministro del Tesoro Giuliano Amato (nella foto) di fronte alla crisi al vertice del gruppo torinese. Il suo collega alle Finanze Emilio Colombo preferisce non esprimersi («È un fatto interno alla Fiat») mentre il titolare della Funzione pubblica Cirino Pomicino è convinto che in questa occasione Agnelli confermi la tradizione di «privilegiare le prospettive di sviluppo».

### Dai partiti plauso a Ghidella. C'è chi lo vuole al posto di Prodi

Quasi tutti stupiti e preoccupati i politici per il divorzio tra Fiat e Ghidella. La loro «eccezionale professionalità» vorrebbero utilizzata nelle partecipazioni statali o in un ente pubblico. Più o meno in questo senso si sono pronunciati molti rappresentanti della maggioranza (il dc Cristoforo e pr Castagnetti e Gunnella il psdi Romita). L'idea delle Pps è venuta al dc Michele Viscardi. Ghidella all'in? Per Viscardi purtroppo l'ingegnere difficilmente aspetterebbe per un anno l'uscita di Prodi.

### Visco (Sin. ind.): «Il futuro della Fiat non è Romiti»

L'indipendente di sinistra Vincenzo Visco si sorprende che Agnelli abbia fatto «una scelta schiocciosissima» in quanto «il futuro della Fiat non è Romiti, era Ghidella». Il uomo del nsana mento», mentre Romiti è un grande bastone un uomo di finanza? Nel Pci Castagna vedrebbe bene l'ex manager Fiat nelle Pps di cui siano fissate le scelte strategiche mentre Bellocchio si preoccupa del potere assunto da Romiti e della sua strategia di espansione nel mondo bancario. Di segno opposto il commento del pl Fichetti: certo che la Fiat «rimane in buone mani».

### I sindacati non nascondono la loro preoccupazione

I sindacati temono un indimento nelle relazioni industriali alla Fiat. Il leader della Fom Cgil Angelo Airola si gestisce l'ipotesi che il cambio al vertice Fiat dipenda dal «problema delle alleanze internazionali» (concorrenza giapponese), denuncia la concentrazione del potere nelle mani di Romiti contro «una nuova concezione anche dei rapporti col sindacato» rappresentata da Ghidella. «Non vorremmo che il ritorno di Romiti (è anche l'auspicio di Benvenuto) corrisponda a un già visto nelle relazioni sindacali Fiat». Dello stesso tono il commento della Cgil regionale del Piemonte. A corso d'Italia Ottaviano Del Turco preferisce il principio «della non interferenza» che vorrebbe osservato anche sui problemi interni della Cgil. Il leader della Fim Cisl Morese teme la rinuncia Fiat all'espansione nel mercato europeo e chiede come tutti a Romiti quali saranno le sue scelte strategiche. Nessuna preoccupazione invece da parte della Uilm. «Ghidella era più falco di Romiti», ha detto il segretario nazionale Angeletti, e il suo collega della Uilm regionale piemontese Giorgio Rossetto, si è spinto più avanti: «La gestione di Romiti è da apprezzare, si è trovato di fronte a uno stato di necessità, su di lui non posso che dare un giudizio positivo».

RAUL WITTENBERG



Vittorio Ghidella, amministratore dimissionario della Fiat Auto

### Ecco l'«identikit» del padre della «Tipo»

MILANO Cinquantasette anni una laurea in ingegneria meccanica e una sfrenata passione per l'auto, la carriera di Vittorio Ghidella e in fondo tutta qui. Figlio di un commerciante di oli minerali di Verelli ha provato in gioventù a seguire la strada del padre, battendo la compagnia con un vecchio furgone verde. Ma poi la passione per la meccanica ha tornato ad avere il sopravvento. Nel '55 si dice abbia dato in 8 mesi tutti gli esami di ingegneria a Torino giungendo alla laurea a tempo di record.

Fu forse questo exploit a farlo notare alla Fiat dove in fatti fu prontamente assunto. Si occupò di progettazione e

di automazione industriale. Poi dal '63 al '78 passò alla Riv. seguitone la fusione con la Sif fino a diventare amministratore delegato della filiale italiana. Alla fine del '78 il nastro alla Fiat. Dopo una parentesi in America alla Fiat Alfasud, fondazione della Fiat Auto nel '79 Ghidella è nominato amministratore delegato. In questa veste è lui a guidare - con durezza in più di una occasione - la ristrutturazione del gruppo e il lancio dei modelli di maggiore successo. Presidente della Ferrari dal '84 e dell'Alfa Lancia dal '87 era entrato due anni fa nell'esecutivo della Fiat Spa con la promessa di Agnelli di diventare nei prossimi anni amministratore delegato.

## Un terremoto anche ai vertici della Ferrari?

Altro che problemi di rapporti con John Barnard! Altro che questioni di telai e di motori aspirati che vanno o non vanno! L'innata uscita di scena del presidente Vittorio Ghidella complica sul serio la vita della Ferrari, proietta ombre inquietanti sul prossimo campionato di F1. Scomparso il patronarca che l'aveva resa grande, la casa di Maranello sembra ora tornata a una sorta di anno zero.

### GIULIANO CAPECELATRO

ROMA Il discorso della corona lo aveva tenuto a Le Castellet in Francia in una torrida giornata di luglio vigilia di gran premio. Quel giorno Vittorio Ghidella con una sfumatura di sicumera aveva insistito sulla necessità di preparare la Ferrari senza Ferrari. Come dire non fatevi illusioni. L'epoca dell'artigianato geniale e tramontata, oggi si parla il linguaggio della tecnologia. E in quei giorni infatti la Fiat operava robuste trasfusioni di management all'interno dell'azienda modenese. Non aveva in gran conto Enzo Ferrari più di una volta ha ripetuto: «Lo avete sopravvalutato». Da ieri si dovrà parlare di Ferrari senza Ghidella una vicenda stonca definita e caratterizzata dal personaggio il suo «regno» e durato un centinaio di giorni all'incirca quanto l'avventura di Napoleone dopo la fuga dall'Elba. La Ferrari si è trovata a vivere ed affrontare una fase di transito accelerata dalla morte del fondatore in agosto in una confusione generata dalle lotte di successione e da una crisi tecnica che ancora non sembra scongiurata. Le dimissioni di Ghidella provocheranno con molta probabilità un terremoto ai vertici dell'azienda e alla confusione si aggraverà altra confusione. Al

la fuga dei «cervelli» iniziata verso giugno con l'arrivo di Barnard in Italia, fa seguito la diaspora dei manager al meno di quelli di fede ghidelliana. Dalla Ferrari è ovvio giungono soltanto dichiarazioni anodine: «Qui per noi non cambia nulla i programmi restano quelli stabiliti dal 3 al 7 dicembre saremo a Jerez per le prove. Questa vicenda è avvenuta troppo in alto perché ci riguardi», afferma l'Ufficio stampa. Ma ai di fuori dei canali ufficiali fioccano le indiscrezioni che prendono di mira gli uomini più in vista. Senza il capo carsmatico che farà Pier Giorgio Cappelli l'aggrondata tecnocrate che ha preso il posto del fecondo Marco Piccini come responsabile della gestione sportiva? Che strada prenderà Giovanni Battista Razzelli direttore generale del cavallino rampante? Resterà al suo posto o perserverà di un Barnard sempre meno gradito alla Fiat Pier Guido Castelli? Le carte già mescolate abbondantemente tra giugno ed agosto sono finite di nuovo sparpagliate sul tavolo. Una prima indicazione si potrà avere quando il consiglio di amministrazione eleggerà il sostituto di Ghidella. Ma per la Ferrari che e già in ritardo la strada si presenta sempre più in salita.



Cesare Romiti

## Agnelli liquida così il suo brillante manager «Troppo autocentrico per il grande business»

Il giorno della crisi. Romiti, il vincente, contro Ghidella, il provinciale. Lo stratega che pilota la Fiat contrattando con alta finanza e potere politico passando per banche e mass media contro l'uomo dell'auto, bravo con modelli e mercato ma non come manager di un'impresa globale. E se tutto ciò dimostrasse la debolezza della Fiat più che la sua forza? Di certo per Agnelli è un bello smacco.

### ANTONIO POLLIO SALIMBENI

le redini di tutto l'impero a Ghidella toccherà di succedere a Romiti nella guida operativa del gruppo. L'ossessione per il futuro del gruppo gli ha giocato un brutto scherzo: la cessione di Fiat Auto a Ford. Il apprendista stregone. Vicino a lui e a subito scatenata la guerriglia con Ghidella e Umberto Agnelli che discutono su una moderna utilitaria e Romiti che si sente tagliato fuori. Non si è trovato accordo sulle strategie spiegate a Torino. Siccome la Fiat deve agire su 360 gradi del business modificando gli equilibri attuali tra automobile - che rappresenta il 52% del ricavi e il 48% dei dipendenti - e altre attività del gruppo le singole scelte di investimento la definizione delle priorità e lo stesso indirizzo di importanti settori (la finanza come la contabilità) non vanno esclusivamente centrati sulle esigenze dell'auto. Bastanza si strano che ci si accorga adesso dei vizi d'origine delle differenze tra «filosofie di gestione». A meno che non si riconosca che l'alto management della Fiat è a una semplice sommatoria di specialisti che solo la forza del presidente e la sagacia di Romiti ne sono a far uscire dalla propria stretta dimensione. An-

che questa un bel ridimensionamento. Si possono inseguire le notizie delle rivalità (o le mezze notizie) delle indiscrezioni su un gruppo di manager ghidelliani che accusano il loro capo di aver commesso degli errori sulla Uno dell'inchiesta sui fornitori. Ma si possono anche inseguire scenari diversi: il problema non può essere solo ridotto al contrasto tra «autocentrico» e «policentrico» tra l'uomo della produzione e l'uomo della finanza. Il futuro della Fiat auto non è poi così roseo come si presume. Molti dei fattori che ne hanno permesso l'ascesa possono presto svanire. Non resisterà a lungo il mercato nazionale relativamente protetto. La Fiat è tuttora poco internazionalizzata. Tutti i grandi costruttori hanno raschiato in fondo al barile saturati gli impianti completati. L'automatizzazione delle linee raggiunti livelli di produttività e di organizzazione giapponese. Per far fronte al mercato aperto del '92 devono trovare altre strade. Forse è possibile che in casa Fiat bollesse in pentola qualche idea di rottura con la tradizionale politica degli accordi. Si parla da tempo di incontri con costruttori tedeschi (Bmw e Mercedes soprattutto) dopo l'ingresso della Deutsche Bank nella Fiat. Qual-

### informazioni SIP agli utenti

#### PAGAMENTO BOLLETTE 6° BIMESTRE 1988

Si rammenta che da tempo è scaduto il termine per il pagamento della bolletta relativa al 6° bimestre 1988.

Preghiamo pertanto chi non abbia ancora provveduto al saldo di effettuarlo sollecitamente presso le nostre Sedi Sociali, al fine di evitare la sospensione del servizio.

#### IMPORTANTE

La bolletta telefonica evidenzia, in apposito spazio, eventuali importi relativi a bimestri precedenti il cui pagamento non risulta ancora pervenuto.



Società Italiana per l'Esercizio delle Telecomunicazioni p.a.



### COLLETTIVE VITA

Gestione speciale Unipol Vita collettiva (T.F.R.)

#### Composizione degli investimenti

Categoria di attività	al 31/07/1988	al 31/10/1988
Titoli emessi dall'Stato	1.154.436.165.000 (100%)	1.156.666.521.000 (100%)

Pubblicazione ai sensi della circolare ISVAP N° 71 del 11/1/1987