

IL PERSONAGGIO

Morto De Benedetti, l'uomo dell'avventura in Fondiaria

È morto ieri a 61 anni Camillo De Benedetti principale azionista e presidente de La Fondiaria. Ammalato, ha mantenuto gli incarichi fino all'ultimo. Era emerso sulla scena finanziaria nei primi anni Settanta: azionista col 3% delle Generali, portato in dote dalla moglie, tentò una scalata alle posizioni di com-

mando della società col cugino Carlo. Fu bloccato per l'ostilità delle solite «famiglie» della finanza del Nord. Nel 1989 l'incontro con Raul Gardini, un altro «esterno» al gruppo degli affiliati di Mediobanca, gli consentì di accedere al comando della Fondiaria sia pure in condizioni rimaste difficili.

RENZO STEFANELLI

ROMA Non si fa mai pace con le «famiglie» della finanza. La presa di controllo su Fondiaria nacque dalla combinazione fra il bisogno di vendere del gruppo Ferruzzi e le ambizioni di un «nuovo» finanziere: il prezzo di cessione del 51% fu fissato a livelli elevati, 3450 miliardi, ed il pagamento venne programmato in un decennio (entro il 1998). Nel frattempo il gruppo Ferruzzi, allora rappresentato da Gardini, divideva il controllo con la Gaic di Camillo de Benedetti. Gli ultimi dati mostrano una Gaic International col 22% delle azioni e una Gaic italiana col 18,46%, il gruppo Ferruzzi con l'11% (ma presente anche in Gaica). I vecchi avversari sono ancora tutti schierati: Mediobanca col 15%, Generali col 6,54%, Banca d'Italia (Fondo pensioni) col 4,83%.

Una situazione chiusa, bloccata, come quella di tanti altri gruppi finanziari italiani incapaci di aprirsi ad un azionariato di massa. A Fondiaria sono rimasti 8445 mini-azionisti che devono contentarsi di assistere alle lotte delle «famiglie» ma non rappresentano una platea alla quale l'impresa possa rivolgersi se, come è il caso di Fondiaria, progetta l'espansione in Europa o un ampliamento delle attività sul mercato italiano.



In questo modo l'acquisto di una posizione forte nella tedesca Aachener und Muehener (AM), il 20% accumulato con tre acquisti successivi, ha quasi dissanguinato il gruppo pur essendo costato solo 900 miliardi. Poiché la scalata non è riuscita - come del resto è accaduto alla Pirelli con un altro gruppo tedesco - la Fondiaria è tornata sotto tiro nell'eterno agguerrito dei manovratori che hanno il controllo di «Generali», convinti che solo forme di controllo monopolistico sui mercati garantiscono i loro profitti. Altre operazioni, in Italia, appaiono più riuscite. Sono entrati nel Gruppo Fondiaria la Latina di Carlo De Benedetti e altre compagnie minori. Oggi il gruppo opera con numerosi «marchi» (Assicuratrice Edile, Ausonia, Polaris Vita, System Vita, La Fenice, La Previdente, Milano, Geas). Come investitore, Fondiaria opera anche attraverso sessanta società immobiliari, di servizi e partecipazione. È a tutti gli effetti una «grande» impresa assicuratrice ma ciò non risolve i problemi. Si è creduto che a risolverli potesse essere l'espansione in Europa, quale re-

proprio - oggi troppo modesto - delle principali compagnie di assicurazioni. L'ingresso che ne deriverebbe porrebbe vari problemi, fra cui quello di una netta distinzione di ruoli fra compagnie e fondi, ma tali questioni si porrebbero comunque.

Sono problemi in cui il singolo azionista ed imprenditore, per quanto forte, avrebbe comunque poche possibilità di incidere veramente. Le polemiche attorno alle persone non sono ingiustificate, spesso, proprio perché non si vuole ammettere che oggi le «famiglie» sono un ostacolo allo sviluppo delle istituzioni e del mercato finanziario in Italia. Camillo de Benedetti è stato un «uomo nuovo» della finanza ma in tempi che esigono sempre più la gestione impersonale del capitalismo.

Per il Tridente il futuro si chiama Fiat
Dopo l'ictus di De Tomaso, Corso Marconi ne assume direttamente la gestione e affida la responsabilità manageriale a Cantarella

La prospettiva, comunque, è quella di una stretta collaborazione con Maranello già alle prese con una grave crisi. I lavoratori delle due aziende favorevoli a un'intesa

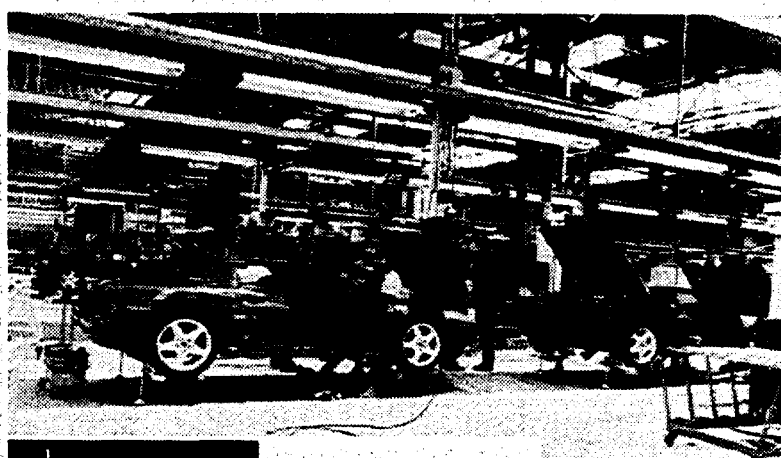
Maserati e Ferrari, nuova formula Le due case verso un'integrazione

La Fiat assume direttamente la gestione della Maserati con Paolo Cantarella, amministratore delegato Fiat auto. Ma il futuro del Tridente sarebbe in una stretta collaborazione, se non in un'integrazione, con la Ferrari. A Maranello sono alle prese con la crisi: cassintegrati e riduzione della produzione del 30%. I lavoratori di Maranello e quelli della Maserati vedono con favore la sinergia tra le due case.

DAL NOSTRO INVIATO
WALTER DONDI

MARANELLO (Mo). La malattia che ha colpito Alejandro De Tomaso, ancora ricoverato in gravi condizioni al Policlinico di Modena in seguito a un ictus cerebrale, ha probabilmente accelerato una scelta che ormai appariva scontata. Anche per la Maserati il futuro si chiama Fiat. È di ieri la notizia - diffusa a New York dove ha sede la De Tomaso Industries, che controlla la Maserati, quotata a Wall Street - che la responsabilità manageriale della casa del Tridente è stata affidata a Paolo Cantarella, amministratore delegato di Fiat auto.

Insomma, il dopo-De Tomaso sembra già cominciato. Del resto, anche nel caso in cui il patron della casa del Tridente si riprendesse è difficile che possa tornare in tempi ravvicinati alla testa dell'azienda. E allora ecco farsi strada l'ipotesi che la formalizzazione del controllo della Fiat sulla Maserati (che, va ricordato, con la chiusura dello stabilimento di Lambrate previsto entro il 31 marzo, trasferirà tutte le attività su Modena) possa avvenire attraverso la Ferrari. Non è ancora chiaro come ciò potrà avvenire. Certo i segnali che questa può essere la strada che, a Corso Marconi intendono seguire sono molteplici. Ma soprattutto c'è una situazione oggettiva che pare spingere in quella direzione. Infatti, la Ferrari sta attraversando un difficile passaggio: deve ridimensionare la produzione di autovetture, rispetto ai telai record raggiunti negli anni scorsi. Nel 1991 Maranello aveva consegnato 4.400 «rosse», l'anno scorso si è fermata a 3.520, mentre il mercato non mostra



Paolo Cantarella, amministratore delegato Fiat Auto e, sopra, una linea di montaggio della Ferrari a Maranello



bilancio in utile (nel '92 l'attivo si è aggirato tra i 400 e i 500 miliardi, ndr). E aggiunge: «Sosterremo con ogni mezzo gli investimenti nell'auto: con l'autofinanziamento, con il ricorso al mercato finanziario, con le cessioni delle attività non strategiche. Siamo pronti a vendere ciò che non rappresenta il nostro interesse prioritario». Per quanto riguarda le sfide del futuro «tutte le battaglie sono decise, ma questa la vinceremo. I prodotti che stiamo per lanciare, la qualità che abbiamo raggiunto sono al livello della migliore concorrenza. Crisi o non crisi l'auto è ancora più fondamentale e dunque ce la teniamo. In un momento in cui tutti si sono fermati e nessuno rischia più una lira, noi investiamo oltre 47 mila miliardi».

Cantarella entra più nel dettaglio: «Dei 40 mila miliardi di investimenti, 7 mila riguardano già il '93: 5.500 per i prodotti e 1.500 per la ricerca e sviluppo. Ma altrettanto risolutiva, per la competitività nell'auto, è la rivoluzione nelle fabbriche e nelle reti di vendita». E aggiunge: «I nuovi modelli, 18 oltre ai restyling, sono la punta dell'iceberg dell'operazione. Il nuovo modo di produrre, con l'obiettivo di migliorare la qualità, si basa sul passaggio alla fabbrica snella o integrata, su una minore automazione rispetto al passato, sul recupero dell'elemento umano: nelle fabbriche vi sono già 20-30 persone che si occupano di una operazione definita e sono completamente autosufficienti. Nello stesso tempo si punta ad un maggior coinvolgimento dei fornitori, a partire dal progetto e per tutto il ciclo della produzione». Quanto ai timori di un «disimpegno» della Fiat al Nord, Cantarella afferma: «A Mirafiori abbiamo appena investito 1.300 miliardi, 700 li investiremo nei prossimi due anni. Rivalta è ancora più moderno: il '93 lo affronteremo senza traumi per gli occupati, utilizzando gli strumenti della ordinaria, come la cassa integrazione. L'auto prodotta a Meli, che per ora si chiama modello B, sarà fabbricata anche a Mirafiori e Termini Imerese».

tegrazione vera e propria tra Cavallino e Tridente? A Maranello sono naturalmente molto prudenti. Pachter dice di «non conoscere quali possano essere le intese tra gli azionisti», afferma però di «non escludere scambi sinergici». La strada alla collaborazione sembra comunque spianata. Fino a che punto arriverà è naturalmente tutto da vedere. Tra i lavoratori di Maranello, preoccupati che il calo della produzione possa preludere a ridimensionamenti occupazionali, l'intesa con la Maserati viene vista positivamente. «Già all'epoca della crisi del petrolio nel '74 - dice Arigo Piombini - si diversificò l'attività e cominciammo a produrre le cabine per la Fiat Trattori. Adesso si parla di parti di veicoli industriali; ben venga la Maserati. Stessa accoglienza anche negli stabilimenti del Tridente: «Mi sembrerebbe una soluzione logica», sottolinea Guglielmina Martinelli del consiglio di fabbrica. E il segretario provinciale della Fiom, Michele Andrea, considera «più facile per Maserati ipotizzare una collaborazione con Ferrari piuttosto che con Alfa Romeo».

L'INTERVISTA

Parla il direttore di Metropolis, società Fs

«Nelle aree urbane spenderemo 14.800 miliardi per la mobilità»

«L'Alta velocità aiuta il trasporto locale»

«Non è vero che i nostri programmi sull'Alta velocità sacrificano il trasporto locale». Così risponde alle polemiche il direttore di Metropolis, la società della Fs-Spa che opera sulle aree urbane, citando i 24 mila miliardi investiti sulle grandi città, dei quali 14.800 per la mobilità metropolitana. «I nuovi binari per i supertreni liberano quelli tradizionali che mettiamo a disposizione dei Comuni».

RAUL WITTENBERG

ROMA È polemica sull'Alta velocità ferroviaria. Ad esempio su L'Unità l'urbanista Vezio De Lucia propone di spendere le decine di migliaia di miliardi destinati all'Alta velocità, per il trasporto urbano la cui situazione appare sempre più grave. Sarebbe il capovolgimento della strategia della Fs-Spa. Ma davvero con l'Alta velocità sarebbero sacrificati gli interventi per la mobilità nelle aree metropolitane? Le Fs hanno costituito una società che si chiama proprio «Metropolis». Essa opera in questo campo, pur avendo come oggetto la valorizzazione dell'ingente patrimonio delle Fs. È qui dunque che cerchiamo la risposta all'interrogativo, e precisamente dal direttore generale di Metropolis Claudio Cipolini, che oltretutto è un architetto come De Lucia.

Architetto, è corretto porre il trasporto urbano in alternativa all'Alta velocità?

No, perché l'Alta velocità avrà due risultati: rendere veloci i trasferimenti nelle lunghe distanze e liberare binari nelle aree urbane. Lo dimostrano i progetti diretti che abbiamo presentato per tutte le

grandi città.
Ad esempio? Ad esempio il primo progetto, quello per Roma, che prevede interventi integrati sull'infrastruttura e sulle aree. La linea veloce Roma-Napoli avrà binari dedicati che assorbiranno la maggior parte del traffico Nord-Sud. Questa operazione quintuplica la rete da destinare al trasporto locale dagli attuali 70 chilometri a 350, che diventano 450 su scala regionale. Accanto a ciò, proponiamo la riqualificazione di tutte le aree attorno alle stazioni, offrendo all'ente locale una combinazione fra assetto urbanistico e assetto trasportistico.

Che cosa significa riqualificare le aree?

Significa realizzare parcheggi, centri commerciali e congressuali, alberghi, supermercati e - perché no? - complessi residenziali. È quello che chiediamo ai Comuni, nel rispetto delle norme e dei principi urbanistici, in cambio delle strutture offerte alla mobilità dei cittadini. Il tutto avviene cercando partner privati interessati al «business» (aziende della ristorazione, del settore

INVESTIMENTI NELLE GRANDI CITTÀ

	(Importi in miliardi di lire)		Totale
	Strutture e impianti ferroviari	Valorizzazioni patrimoniali (stazioni)	
TORINO	1150 (a)	900	2050
MILANO	2200 (b)	1850	4050
VERONA	200	1050	1250
VENEZIA	200	400	600
GENOVA	800	700	1500
BOLOGNA	550	450	1000
FIRENZE	1900	500	1800
ROMA	3500	1000	4500
NAPOLI	1400	1150	2550
SALERNO-BATTIPAGLIA	1100	200	1300
BARI	650	300	950
REGGIO-C.-MESSINA	850	350	1200
PALERMO	900	350	1250
TOTALE	14800	9200	24000

a) cui sono da aggiungere 550 miliardi a carico del Comune di Torino.
b) cui sono da aggiungere 1900 miliardi a carico del Comune di Milano e Regione Lombardia.
Fonte: Metropolis S.p.A.

alberghiero, della grande distribuzione ecc.) con i quali creare apposite società. È questo consente di autofinanziare l'operazione, senza chiedere una lira allo Stato.

Attorno alle nostre stazioni ci sarà quindi un fiorire di grattacieli. Le Fs rilanciano la speculazione edilizia?

Ho già detto del rispetto dell'equilibrio urbanistico: dove può essere pregiudicato non si fa nulla. Inoltre c'è ovunque un piano regolatore, e le concessioni edilizie le danno i Comuni. In un rapporto fra due soggetti pubblici - le Fs e i Comuni - non c'è spazio per la speculazione. Del resto altrove, città come Londra, Amsterdam ecc. hanno già avviato programmi di questo tipo. Solo che i nostri Comuni ci creano tante difficoltà, a parole di-

cono di sì ma non si riesce mai a passare ai fatti. A Roma il progetto l'abbiamo presentato nel '91 e non c'è ancora una risposta.

E se un assessore vi chiede una tangente in cambio del suo assenso?

La rifiutiamo, ovviamente. L'assessore si assumerà la responsabilità di dire ai cittadini che ha detto di no a un progetto noto a tutti.

Si dice che l'Alta velocità fa concorrenza all'aereo - l'1,6% del traffico passeggeri - e invece occorre far concorrenza all'automobile.

Ed è quello che vogliamo fare, l'auto si usa soprattutto intorno e dentro le città, e noi offriamo chilometri di binari. C'è bisogno di metropolitane?

Costano 100 miliardi a chilometro, mentre ne mettiamo a disposizione per esempio a Roma 350 di chilometri. Per fare un metro della stessa estensione, ci vorrebbero 35 mila miliardi, pari a quelli in bilancio per l'Alta velocità. E il nostro intervento su Roma costa in tutto 4.500 miliardi in otto anni.

Siamo alle cifre. Quali investimenti sulle grandi città, quale l'entità del patrimonio amministrato da «Metropolis»?

Il patrimonio immobiliare vale adesso 42.000 miliardi di cui 18 mila sfruttabili (la parte non destinata all'esercizio ferroviario). Con investimenti per 24.000 miliardi, ricaveremo un regime 2.500 miliardi l'anno di utile, e 30 mila nuovi posti di lavoro.

CONTATE SU VIDAS ANCHE PER I PROSSIMI 100 ANNI.



Questi primi 10 anni di assistenza gratuita ad oltre 2000 malati terminali di cancro sono soltanto l'inizio di un lungo cammino. Non ci fermeremo qui. Per il futuro abbiamo importanti progetti, come la creazione di una seconda équipe socio-sanitaria che porti la nostra assistenza domiciliare completa e gratuita, in nuove aree ancora scoperte. Anche in queste zone chi avrà bisogno potrà contare su di noi per i prossimi 100 anni. I contributi per il «Progetto seconda équipe» potranno essere versati sul c/c postale 23128200.

ASSISTENZA DOMICILIARE GRATUITA AGLI INGUARIBILI DI CANCRO.