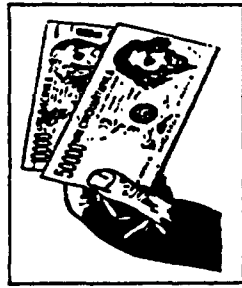


Questione morale



Il top manager torinese, responsabile di tutte le attività industriali del gruppo, accusato a Milano di corruzione. La risposta del dirigente: «Avevo già offerto collaborazione» Agli arresti da ieri anche un ex carabiniere anti-Br

Tangenti: nuovo colpo al cuore Fiat. Mandato di cattura per il direttore generale Giorgio Garuzzo

L'ennesimo colpo al cuore della Fiat dai magistrati di Mani Pulite. Mandato di cattura per il direttore generale Giorgio Garuzzo. È accusato di aver versato tangenti ai partiti in cambio di commesse per il sistema dei trasporti milanesi quando era presidente della Fiat Iveco. Tra gli arrestati di ieri anche un ex carabiniere che partecipò all'irruzione nel covo br di via Montenevoso a Milano.

MARCO BRANDO

MILANO. La Fiat ha perso un'altra ruota lungo le strade dissestate di Tangentopoli. Ieri la magistratura milanese ha emesso sette ordini di custodia cautelare. Tre sono noti. E uno di questi, per corruzione e finanziamento illecito dei partiti, ha raggiunto il comandante in capo di tutte le industrie del gruppo Agnelli, Giorgio Garuzzo. Un solido piemontese di 55 anni che contende a Francesco Paolo Mattioli, direttore finanziario della Fiat, lo scettro di numero 3 nell'impero Agnelli. L'ordine non è ancora stato eseguito perché il manager è in Germania; ma, a quanto pare, ha già assicurato che si presenterà ai magistrati.

Giorgio Garuzzo è finito sotto inchiesta per le tangenti versate dalla Fiat-Iveco, di cui è stato presidente, al sistema politico della corruzione in cambio di commesse per il sistema dei trasporti milanesi. Di lui agli inquirenti hanno parlato altri uomini Fiat inquisiti. Riccardo Ruggieri, responsabile della Fiat New Holland a Londra ed ex direttore dell'Iveco ai tempi di Garuzzo. Poi Luigi Caprotti, concessionario dell'Iveco per la Lombardia. Ha parlato di Garuzzo persino Mattioli, che ha vuotato il sacco con il pm Antonio Di Pietro dopo 55 giorni di resistenza in una cella di San Vittore. Le tangenti (1.400 milioni) versate da Luigi Caprotti scaturirono grazie a un ingegnoso sistema. Nel 1986 Caprotti concordò con il responsabile Fiat del settore autobus, Riccardo Ruggieri, un aumento del 4% dello sconto ufficiale dell'11% praticatogli come concessionario. Insomma, uno sconto in nero: il denaro corrispondente gli veniva versato su un suo conto aperto presso la Banca Unione di Credito di Lugano. È un istituto controllato dalla Internazionale Holding Fiat Sa, roccaforte in terra elvetica della finanza Fiat. Fiat Iveco, secondo Caprotti, si occupava direttamente dei versamenti, visto che poteva operare «estero su estero» avendo sede in Belgio. Gli inquirenti ritengono che Garuzzo la sappia lunga in materia. L'alto dirigente Fiat,

dalla Germania, si difende con una dichiarazione all'autorevole Financial Times: «È una decisione molto dannosa per me e per il gruppo - dice - visto che avevo chiesto per iscritto il 6 aprile di essere ascoltato dai giudici ma mi fu detto che questi non erano interessati». Inoltre Garuzzo sottolinea che per l'Iveco «le vendite di autobus alle aziende pubbliche sono marginali rispetto al giro d'affari con il settore privato in tutto il mondo».

Ieri il suo avvocato, il professor Luigi Pedrazzi, ha già avuto un colloquio col pm Piercamillo Davigo. Non è un avvocato Fiat. E questo sembra un segnale a proposito della disponibilità di Garuzzo. La mazzetta Enel dell'ex capitano anti-Br. A Roberto Arlati, irreperibile, è

contenuti 200 milioni, frutto di mazzette Enel. Gli inquirenti ritengono che l'ex capitano ne fosse consapevole. Lui nega. Il suo difensore, l'avvocato Francesco Locurcio, ha detto che «già da alcuni giorni Arlati aveva chiesto di essere sentito perché aveva saputo di essere stato chiamato in causa da Bitetto. Sembra che Arlati sia titolare di 11 società di consulenza in Italia, Svizzera e Gran Bretagna. Anche Giallombardo, già ricercato dal 9 febbraio scorso per una tangente ricevuta dall'impresa mantovana Belleli, è stato raggiunto da un analogo provvedimento. Nuovo interrogatorio per Zorzi. Giovambattista Zorzi, ex consigliere di amministrazione dell'Enel (Pci-Pds), indagato per corruzione e poi liberato, è stato interro-

gato dalla pm Tiziana Parenti. A Zorzi sono state espone dichiarazioni che, più o meno direttamente, lo riguardano. Appartengono agli imprenditori Lorenzo Panzavolta, Ottavio Pisante (che a suo tempo ne determinò l'arresto) e Bartolomeo De Toma, oltre che all'ex consigliere socialista Valerio Bitetto. Anas e Pli. Un confronto fra il vicesegretario nazionale del Pli, Attilio Bastianini, e l'ex direttore generale dell'Anas Antonio Crespo, si è svolto in carcere. Oggetto del confronto, una tangente di 500 milioni pagata da Bruno Binasco, amministratore delegato della società «Itinera», per ottenere appalti Anas, e giunta al Pli tramite Crespo. I due imputati sarebbero rimasti fermi sulle loro posizioni. Bastianini era già

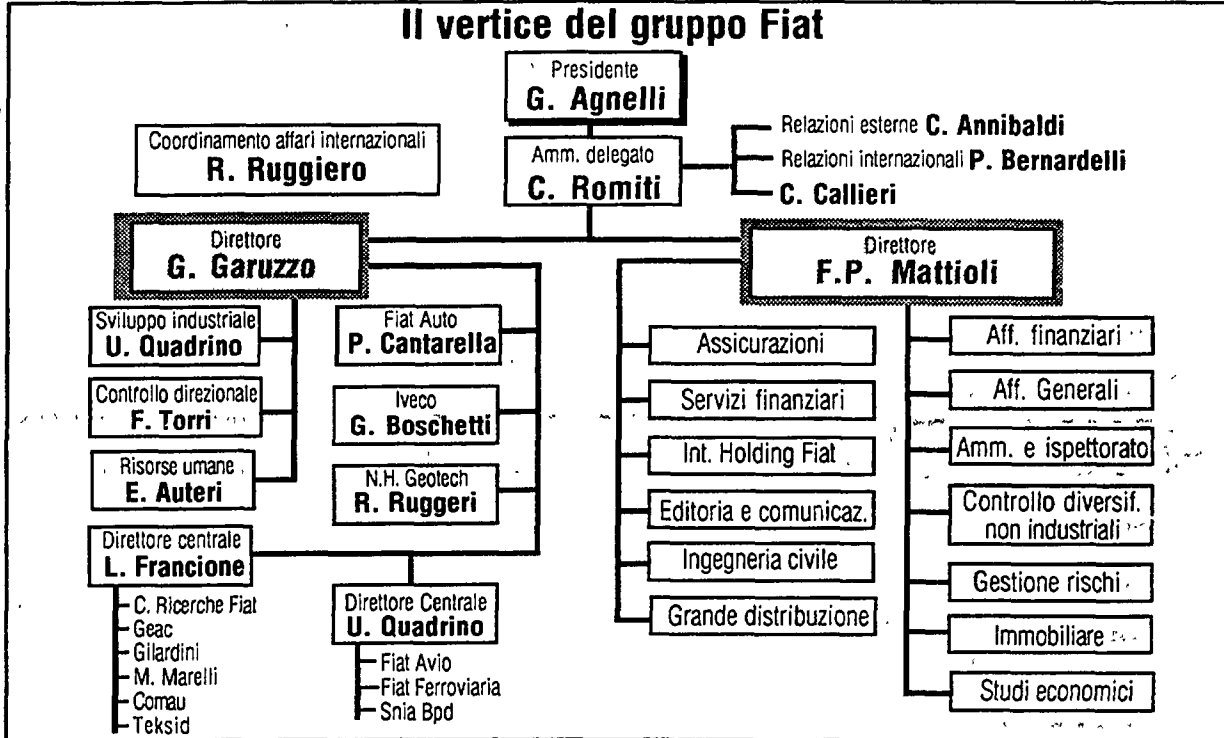
stato arrestato il 19 marzo scorso (250 milioni dall'«Itinera» per appalti Anas). Crespo nell'ambito dell'inchiesta romana sull'Anas. Le tangenti dell'imprenditore Todini. Carlo Todini, imprenditore di Perugia arrestato il 27 marzo scorso (120 milioni di mazzette per appalti Anas) e rilasciato, avrebbe ammesso di aver versato tangenti per quasi 2 miliardi a Dc e Psi, e 200 milioni al Psdi, tra il 1987 e il 1992. Nello stesso periodo avrebbe dato in modo legale altri 600 milioni alla Dc e 500 al Psi, oltre a pagare fatture regolari per partecipazioni a feste di partito e inserzioni pubblicitarie - a Dc (320 milioni), Psi (470), Pci (43), Pri (82), Pli (6) e Msi (6).

E per le imprese tutto iniziò da quel Zamorani...

GIUSEPPE CERETTI

«I giudici sanno tutto. Ne arresteranno altri mille». È lui, Alberto Mario Zamorani, 48 anni, ex vicedirettore dell'Italstat, «il profeta» di Tangentopoli; profeta di sventura, certo, ma sapeva quel che diceva, eccome. Ecco perché merita di essere ricordato, dirigenti Fiat a parte, come il vero e autentico leader del piccolo esercito di industriali coinvolti nell'inchiesta di Mani Pulite. Altri, in quanto a patrimoni, sono di sicuro assai più ragguardevoli, da Salvatore Ligresti ai Pisante, da Pizzarotti ai Lodigiani; ma lui è il crocevia, una sorta di coordinatore, diciamo pure, un amministratore delegato della tangente che oggi, è solo l'ultimo capitolo, sta facendo tremare Torino. Zamorani viene arrestato l'8 giugno dello scorso anno per concorso in corruzione aggravata: le accuse riguardano gli appalti della Sea e in generale il ruolo delle Partecipazioni statali. Viene rilasciato il 7 agosto. Due mesi di conversazioni a ruota libera con i magistrati. Racconta del meccanismo degli appalti Anas, che scatenarono la tempesta intorno all'ex ministro dei lavori pubblici Gianni Prandini. È il padre-confessore di altri grandi industriali «costretti» alla mazzetta: «Vincenzo Lodigiani racconta Zamorani ai magistrati: diceva che era obbligatorio passare attraverso la tangente, ma che chi riceveva i pagamenti non si preoccupava più nemmeno di conservare una scala di valori che si basasse sulla capacità tecnica. Analogo discorso gli fu fatto da Lodigiani: «L'impresa pubblica è oggi delegittimata... l'impresa privata trae forza dalle commesse che ora si stanno esaurendo e quindi opta per strategie di arroccamento». E aggiunge ironicamente: «Tutti a casa». In quel tutti c'erano politici e amministratori, ma non solo.

del resto pare assai difficile potere dipingere Salvatore Ligresti, finito in carcere il 16 luglio del '92, come un libero imprenditore vessato dal sistema politico e costretto a versare miliardi per lavori alla metropolitana. Analogo discorso vale per Ottavio e Giuseppe Pisante, gestori di un traffico di mazzette da un capo all'altro della penisola. Disse Zamorani nell'anniversario di Tangentopoli intervistato dall'Unità: «L'impresa pubblica è oggi delegittimata... l'impresa privata trae forza dalle commesse che ora si stanno esaurendo e quindi opta per strategie di arroccamento». E aggiunge ironicamente: «Tutti a casa». In quel tutti c'erano politici e amministratori, ma non solo.



Nel grafico a fianco l'organigramma del gruppo Fiat. Nella foto in basso il direttore generale Giorgio Garuzzo, responsabile di tutte le attività industriali del gruppo torinese

Un montanaro riservato, tenace e scontroso

MICHELE COSTA

A Paesana sono in tutto. In questo villaggio alpino della provincia di Cuneo, attraverso da un limpido torrente che è il fiume Po appena sgorgato dalle pendici del Monviso, era andato a ruba un paio di anni fa il quindicinale locale che portava un titolo enorme in prima pagina. «È di Paesana il nuovo direttore generale della Fiat». Ed ora l'illustre compaesano ingegner Garuzzo è caduto anche lui sotto gli strali dei giudici di Tangentopoli. Forse i montanari della valle del Po sono i soli a poter dire di conoscere bene Giorgio Garuzzo. Per gli altri è ancor oggi una sorta di Carneade. Si narra che nel febbraio 1990, quando fresco di nomina saltò per la prima volta ai piani alti di corso Marconi, un fattorino lo scambiò per Vittorio Ghidella: «Ingegner, è tornato? Ha fatto pace con Romiti?». L'unica aneddotica che fiorisce su di lui riguarda il suo stile «vecchio Piemonte». Uomo di poche parole, allegro da discorsi («è l'unico alto dirigente di cui l'ufficio stampa Fiat non diffonda mai i memorabili detti»). Rigoroso sul lavoro («è capace di trattarsi in ufficio anche nelle feste comandate, come faceva Valletta») e nella vita privata (si dice che non perda nemmeno una riunione di condominio della sua casa).

Quasi impossibile incontrarlo a teatro, nei salotti alla moda. Più facile vederlo sui campi da sci del Sestriere. A cena fuori va solo con amici di vecchia data, alla «Cooperativa degli imbianchini», un locale frequentato da artisti e cantautori. Ma oltre alla riservatezza, tenacia e scontroosità, Garuzzo possiede un'altra caratteristica tipica dei montanari piemontesi: il buon senso di chi sa metterci sempre dalla parte giusta al momento giusto. Laureatosi in ingegneria elettronica nel 1961, a 23 anni, fece come molti giovani tecnici che collezionano esperienze lavorative utili ai fini della carriera. Passò dal centro ricerche Olivetti alla General Electric e poi alla Hewlett-Packard. Nel 1973 approdò alla Giardini, piccolo gruppo di aziende produttrici di componenti per autoveicoli, il cui titolare, l'ingegner Carlo De Benedetti, era presidente degli industriali torinesi e non nascondeva l'ambizione di mirare ancora più in alto. Quando tre anni dopo De Benedetti diventò uno degli amministratori delegati della Fiat, portando in dote ad Agnelli il gruppo Giardini, il giovane Garuzzo lo seguì come suo assistente personale. Ma non seguì più De Benedetti un paio di anni dopo; mentre l'ingegnere se ne andava dalla Fiat sbattendo la

porta, lui rimase. All'inizio sembrò che questo realismo non fosse ricompensato: Garuzzo fu confinato al settore nuove iniziative industriali che produceva poche novità. Poi qualcuno si ricordò che aveva maturato alla Giardini esperienza nei componenti automobilistici e nel 1979 fu nominato responsabile del relativo settore. A questa si sommarono via via le responsabilità della Geotech, della Teksid, del Comau. Nel 1982 venne la consacrazione a direttore centrale per quel dirigente schivo e poco appariscente, che però sapeva lavorare sodo ed alla fine riusciva sempre a cavare fuori qualche risultato. La grande occasione per Giorgio Garuzzo si presentò nel 1984, quando gli fu proposto di diventare amministratore delegato dell'Iveco. Nata a metà degli anni '70, quando il gruppo industriale tedesco Klockner Humboldt Deutz aveva rifilato alla Fiat le sue fabbriche di autoveicoli Magirus che non erano più competitive, l'Iveco macinava 150 miliardi di deficit all'anno e non vendeva nemmeno metà dei camion del primo produttore europeo Daimler-Benz. Garuzzo chiese aiuto a Vittorio Ghidella che aveva già risanato la Fiat-Auto: «Io posso rimettere in sesto i conti economici e finanziari - gli disse - ma non ho

progettisti capaci di fare autocarri validi». Ghidella rispose: «È possibile di assumere un controllo di fatto sull'Iveco e nel volgere di 24 ore mandò a Garuzzo i migliori tecnici di cui disponeva. In pochi anni l'Iveco lanciò 590 nuovi modelli di camion, produsse utili per oltre 500 miliardi all'anno e conquistò quote di mercato in tutta Europa. Ma quando Ghidella, nel novembre '88, fu cacciato dalla Fiat, non poté contare sulla gratitudine di Garuzzo, che si schierò con Romiti. Ed ancora una volta la scelta di campo fu premiata a tempo opportuno. Dopo aver tentato per oltre un anno di dirigere temporaneamente sia la Fiat capogruppo che la Fiat-Auto, Romiti dovette riconoscere che il suo imperialismo manageriale produceva gravi danni. Così, nel febbraio '90, si procedette ad un primo riassetto del gruppo dirigente. Garuzzo diventò direttore generale, però di serie B, perché coordinava solo le attività dieselistiche (trattori e autocarri), mentre Carlo Callieri dominava tutte le altre attività industriali e Francesco Paolo Mattioli quelle finanziarie e diversificate. Otto mesi dopo, in vista del passaggio di Callieri alla Confindustria, venne per Garuzzo la nomina a direttore di tutte le industrie Fiat. Il resto è storia recente.



Ma la Confindustria insiste: «Siamo innocenti»

Ad un anno da Tangentopoli gli industriali continuano a dire che loro non c'entrano niente con la corruzione. Anche quando gli scandali coinvolgono i maggiori gruppi del paese parlano di casi singoli e isolati. Storia di un'autodifesa ad oltranza che comincia nel giugno scorso e prosegue fino a oggi, di un'autocritica che non accenna a venire e di una ribellione che inizia a serpeggiare.

RITANNA ARMENI

ROMA. All'inizio la colpa era solo dei politici. Anzi della politica: corrotta e inefficiente. Contrapposta all'industria: efficiente, competitiva e pulita. E Tangentopoli non era che la conferma di quanto gli industriali andavano dicendo da alcuni anni. Poi qualche industriale fu chiamato in causa dai giudici milanesi. Nomi minori e qualcuno più grande. E si cominciò a capire che c'erano i corruttori, c'erano i corrotti, ma non era ben chiaro chi fosse l'uno e chi fosse l'altro. Era il politico che chiedeva denaro o era l'industriale che lo offriva? Il mondo industriale toccato da Tangentopoli ha cercato di schivare il colpo finché ha potuto. E ha potuto fino al giugno del '92 quando il pubblico ministero Antonio Di Pietro andò

dai giovani industriali, riuniti a S. Margherita Ligure, e accusò ed ammonì gli imprenditori: non sono solo i partiti la causa della corruzione, ci sono anche gli industriali e un sistema complesso e intrecciato di affari e politica che ha al suo centro l'assegnazione degli appalti e delle commesse pubbliche. Comincia il 2 a S. Margherita nel giugno del 1992 la lunga autodifesa della Confindustria. Che prosegue, con qualche contraddizione interna, parecchi salti mortali e alcune differenze, fino ad oggi. Lì a S. Margherita, mentre il pubblico dei giovani industriali applaude il giudice milanese, Abete e Romiti tracciano le linee di difesa dell'organizzazione degli industriali. I casi di corruzione, questa la tesi di fondo toccavano l'industria solo di siringa; si trattava parzialmente di qualche mela mar-

cia in un cesto di mele sane. Le responsabilità erano individuali e limitate. Romiti insiste particolarmente e quasi ammonisce Di Pietro. Non si può vergognare di fronte alla società per quanto è successo. Ed io sono il primo a farlo. Gli industriali cambiano linea? Diventano più riflessivi e più autocritici? Niente affatto. La posizione di Romiti dura il tempo di un dibattito pubblico. L'atteggiamento di Confindustria rimane identico. Anzi l'autodifesa si fa ancora più appassionata. Non solo gli industriali coinvolti non accusano l'intero sistema delle imprese, ma bisogna distinguere - dice - fra corruttori e concussi. I primi naturalmente vanno condannati, i secondi difesi. E poi - aggiunge Abete in un Forum all'Unità - non bisogna chiedere agli imprenditori di fare gli eroi. La filosofia della Confindustria si chiarisce: gli industriali per fare il loro mestiere sono costretti a subire i ricatti dei politici. Se lo fanno è per il bene dell'azienda e dei loro dipendenti. È una tesi che mostra qualche crepa quando i ricattati sono industriali importanti e diventa incredibile quando il «ricattato» è nientedimeno che Francesco Mattioli, numero tre della Fiat, responsabile del settore finanziario della più grande industria del paese, braccio destro di Cesare Romiti. E tuttavia la Confindustria non demorde. Nessuna autocritica dal sistema delle imprese e dalla sua organizzazione. Anzi si comincia a notare qualche aggressività.

Quando i giudici del tribunale della libertà respingono la richiesta di scarcerazione di Mattioli e Mosconi parlando di fondi neri della Fiat all'estero

Romiti scende di nuovo in campo. Quelle dei giudici sono solo illusioni, dice, e accusa i giudici milanesi di valutazioni «gravi e arbitrarie». Solo di pochi giorni fa la «ribellione» dei giovani industriali. Hanno accusato la Confindustria di scarso coraggio, hanno proposto la sospensione dalla Confindustria degli inquisiti, hanno promosso un sondaggio fra 7300 giovani imprenditori per verificare se anche dopo Tangentopoli proseguono i casi di corruzione, hanno difeso senza remore i giudici milanesi. È il giorno dopo la risposta di Abete. La Confindustria non ha nulla da rimproverarsi, sui casi di corruzione giudicano i probiviri. Gli industriali hanno sempre fatto il loro dovere. L'autodifesa continua. L'autocritica non arriva.

Tutti gli uomini di Corso Marconi sotto inchiesta

MILANO

Sono 11 i dirigenti o ex dirigenti della Fiat raggiunti da ordini di custodia cautelare nell'ambito dell'inchiesta milanese sulla mazzette. Tutti sono sotto accusa per concorso in corruzione e finanziamento illecito dei partiti. La lista va aperta il 5 maggio, con l'arresto di Roberto Schellino, ex direttore tecnico della Cogefar-Impretis, la prima società edile italiana. Il 6 maggio varcò il portone di San Vittore Enso Papi, amministratore delegato della Cogefar. Fu liberato il 30 luglio. Era stato tirato in ballo da Angelo Simontacchi, padrone dell'impresa edile «Torno», coinvolta con la Cogefar nel sistema delle tangenti. L'accusa: 12 miliardi di mazzette per gli appalti della metropolitana milanese, degli ospedali di Pavia e Bergamo. Il 29 maggio fu raggiunto dai carabinieri Luigi Grandi, assistente di Papi. Il 12 giugno fu arrestato Vittorio Del Monte, direttore generale della Cogefar. Il 24 luglio toccò ad altri due pezzi grossi: Luigi Caprotti, concessionario Iveco in Lombardia, (1400 milioni di mazzette) e Giancarlo Cozza,

amministratore delegato Fiat ferroviaria (tangenti per materiale rotabile). Un altro il nome, ormai, dell'indagine, quello che porterà alla scoperta dei fondi esteri usati da imprese Fiat per pagare le stecche in Italia. Il 22 febbraio '93 la bordata più potente: finirono in cella Francesco Paolo Mattioli, numero 3 e direttore finanziario della Fiat, coinvolto per i suoi trascorsi ai vertici della Fiat-Impresit. Con lui fu arrestato Antonio Mosconi, ex vicepresidente della stessa società e attuale amministratore delegato della Tora Assicurazioni. E così si è giunti alle ultime settimane. Il 22 marzo è stato raggiunto da un ordine di custodia cautelare Riccardo Ruggieri, attuale presidente della Fiat New Holland ed ex direttore Iveco. Poco dopo è stato il turno di Mauro Bertini, ex responsabile del settore turbogas della Fiat-Avio, coinvolto nelle indagini sulle tangenti frutto degli appalti Enel. Infine, ieri, l'ordine di custodia per il «gemello» a livello gerarchico, di Mattioli, il direttore del settore industriale Giorgio Garuzzo. M.B.

Advertisement for 'Droga: liberate quel giovane!' and 'Colombe pasquali: quali scegliere?' featuring 'IL SALVAGENTE' magazine.