

Angelo Faccinotto

MILANO La Fiat è nel marasma. E il marasma della Fiat investe il sistema bancario e finanziario italiano, dove per la prima volta con toni di estrema gravità si confrontano su posizioni diverse il governatore della Banca d'Italia, Fazio, accanto alle banche creditrici del gruppo, e Mediobanca. Una tensione che può mettere a repentaglio la stabilità degli assetti proprietari del primo gruppo industriale e dell'intero capitalismo italiano. La giornata di ieri, a questo proposito, è stata un atto esemplare di una tragedia italiana. Vediamo come è andata.

Cambio al vertice doveva essere (nonostante le smentite che suonavano come conferme), ma il cambio al vertice, ieri, non c'è stato. Solo l'amministratore delegato, Gabriele Galateri di Genola, ha lasciato l'incarico, giudicandolo più adatto a «un manager con un'esperienza industriale». Senza che venisse però nominato il successore. Il resto dell'operazione-ricambio, comunque, si farà. Nel corso del consiglio di amministrazione straordinario convocato per domani (o forse per venerdì). Basta avere un po' di pazienza.

A darne l'annuncio non è stato il Lingotto. È stato il ministro delle Attività produttive, Antonio Marzano, in persona, direttamente in aula, al Senato. Un gesto irrituale, che la dice lunga sulla situazione che si è venuta a creare attorno alla casa torinese. Al centro di un sempre più aspro scontro. Finanziario, sindacale e, anche, politico. Uno scontro che, oltre a Torino, si gioca anche a Milano, cioè nelle stanze della finanza e a Roma, in quelle della politica.

Non a caso l'annuncio del ministro Marzano, ieri pomeriggio, è giunto dopo un incontro a Palazzo Chigi tra Umberto Agnelli, considerato uno dei principali artefici del cambiamento, e il presidente del Consiglio, che pochi giorni fa aveva profetizzato il ribaltone. Un incontro laborioso, tra l'altro, visto che il presidente dell'Ifi è stato costretto a venti minuti di attesa - occupato in un faccia a faccia con il sottosegretario alla presidenza Gianni Letta - prima di poter conferire col premier. E che è servito per comunicare in modo formale il ricambio imminente.

“ La cronaca di una giornata drammatica, un atto della tragedia italiana che si sta compiendo sulla pelle di migliaia di lavoratori ”



La famiglia Agnelli è divisa sulla scelta dei manager e sulle strategie. Il presidente del Consiglio pensa a come approfittare della crisi per allargare i suoi affari ”

Guerra per banche attorno al Lingotto

Umberto Agnelli fa anticamera da Berlusconi. Fazio con Fresco, contro Mediobanca



L'ingresso del Lingotto a Torino, a destra Fresco e Montezemolo

Un ricambio che, se avrà la benedizione del governo, di certo non avrà quella delle banche. Almeno di quelle - Capitalia, Banca Intesa, San Paolo-Imi e Unicredit - che hanno concordato il piano finanziario di rientro dal debito. A loro, il sacrificio di Galateri, fino a ieri braccio finanziario della famiglia Agnelli, sull'altare della crisi, non è affatto piaciuto. Viola gli accordi di maggio. Quelli appunto

finalizzati al sostegno finanziario e al rilancio del settore auto del gruppo torinese. Unica concessione: per frenare il cambio non ci sarà alcuna azione legale.

E poi non piace l'idea che al posto di Galateri possa arrivare - dal gruppo Ligresti - Enrico Bondi, uomo di industria, ma anche uomo di Mediobanca. Dopo il blitz di inizio anno sulla Ferrari - ne ha acquistato il 34 per cento sottra-

endolo al collocamento sul mercato (collocamento guidato dalla banca di investimenti di Unicredit) - Piazzetta Cuccia potrebbe infatti mettere le mani sull'intera Fiat. Cambiandone, tra l'altro, il progetto industriale. E, con questo, lo stesso piano che aveva avuto il placet degli istituti di credito. Maranghi, l'amministratore delegato di Mediobanca, d'altra parte, non ha mai fatto mistero di guar-

dare con favore, per il Lingotto, ad una prospettiva diversa da quella tracciata, favorendo la creazione di un «polo» dell'auto di lusso con Alfa Romeo e Maserati - e forse anche con Ferrari - con una forte partnership dell'Audi, cioè della Volkswagen.

Una prospettiva che oltre ai sindacati non piace nemmeno al governatore della Banca d'Italia, Antonio Fazio. Che è sceso in campo a fianco delle banche. E che, in un colloquio con il presidente della Fiat, Paolo Fresco, si è detto preoccupato delle conseguenze occupazionali, oltre che economiche ed industriali, che potrebbe avere un mutamento delle strategie del gruppo. Le preoccupazioni del governatore, però, sembrano essere bastate.

Come, del resto, non pare sia bastato a rassicurare gli istituti di credito il tentativo messo in atto dal direttore generale del Lingotto, Alessandro Barberis che, in una nota, ha sottolineato «con forza che il piano di ristrutturazione e di rilancio della Fiat Auto, definito nell'accordo di programma, proseguirà senza nessun indugio».

Nel marasma, intanto, il sindacato chiede chiarezza. Domani, o venerdì, il vertice Fiat cambierà? Il numero uno della Cgil, Guglielmo Epifani, afferma: «Bisognerebbe che gli azionisti facessero quell'operazione di trasparenza che motiva le scelte». Cioè, perché si cambia un amministratore e se ne sceglie un altro, e per quali obiettivi. «Dirlo è un dovere che gli azionisti hanno nei confronti di un bisogno di trasparenza e di verità».

Invece questo sbandamento strategico preoccupa esattamente quanto la durezza del piano che solo da lunedì ha iniziato ad essere attuato.

«Accerteremo se la sostituzione della testa del gruppo renderà possibile quel negoziato che il governo non ha saputo determinare: è nostro dovere davanti ai tanti lavoratori che stanno scioperando», dice Franco Lotito, segretario confederale Uil, alla notizia delle dimissioni dell'amministratore delegato Fiat Gabriele Galateri. «Se il consiglio di amministrazione procederà al cambio del vertice del gruppo - aggiunge - occorrerà che Cgil, Cisl e Uil si mettano immediatamente al lavoro per realizzare una presa di contatto con il nuovo vertice».



Il governo è indecente, persino Pera si sorprende

La sinistra attacca il ministro Marzano per la superficialità delle risposte alla drammatica emergenza industriale

Nedo Canetti

ROMA «Il governo ci ha preso in giro; di fronte al precipitare della crisi della Fiat le dichiarazioni del ministro sono al di sotto della decenza. Noi non possiamo ascoltare come rivelazioni ciò che abbiamo già letto ieri (l'altro ieri ndr) sera sulle agenzie; il Presidente del consiglio venga a riferire ciò che realmente sta accadendo: ora non ha senso partecipare a questo dibattito». Con questa dura dichiarazione, in risposta alla del tutto deludente esposizione, a Palazzo Madama, del titolare delle Attività pro-

ductive, Antonio Marzano, il capogruppo ds, Gavino Angius, ha annunciato che il gruppo della Quercia non avrebbe partecipato al dibattito sulle mozioni sulla crisi del Lingotto, all'esame ieri del Senato. Analogo atteggiamento hanno, subito dopo, assunto, a nome della Margherita, Michele Lauria, e, del Pcdl, Gianfranco Pagliarulo.

La destra è insorta, ma poi ha dovuto riconoscere che effettivamente era impossibile votare dei documenti, in una situazione fluida e incerta, come l'attuale. E' stata la stessa Fi, a nome della Cdl, a ritirare la propria mozione ed a chiedere una sospensione, in at-

tesa che il governo sia in grado di presentarsi in Parlamento con informazioni più puntuali. Come ormai capita da tempo, lancia in resta dell'attacco al centrosinistra, era stato il capogruppo dell'Udc, Francesco D'Onofrio, che ha addirittura tacciato di «atteggiamento bambinesco» quello di Angius e dell'Ulivo. Per lui e per altri oratori di maggioranza (si è distinta la Lega) andava tutto bene e bisognava tirare diritto, sino al voto sulle mozioni.

Non è sembrato di questa opinione il Presidente del Senato, Marcello Pera, il quale, riflettendo sulla esposizione di Marzano, ha

tenuto a far sapere che credeva che «con il secondo intervento in aula» avrebbe auspicato dal ministro «un'esposizione un po' più articolata da parte del ministro interessato».

Una critica non troppo velata che non è piaciuta a Marzano. «Sono stato articolato e puntuale - ha risposto piccato rivolgendosi non tanto all'opposizione quanto a Pera - su questo piano il governo non accetta critiche». Gli è sembrato, quindi, paradossale sostenere che il governo non abbia informato il Parlamento sulla situazione della Fiat. In verità, come aveva sostenuto Angius, l'esposizione del rappre-

sentante del governo sembrava parecchio datata, di fronte ad un succedersi frenetico di avvenimenti, come «le dimissioni di fatto esecutive dell'attuale management della Fiat, le affermazioni di autorevoli rappresentanti del governo dopo gli incontri avuti con i dirigenti dell'azienda, il faccia a faccia di Umberto Agnelli con il Presidente del Consiglio, gli incontri riservati dell'esecutivo con esponenti del mondo finanziario e bancario, ed in presenza di una svolta nella crisi della Fiat, che investe una parte importante del capitalismo italiano».

Marzano, contro ogni eviden-

za, ha negato un'interferenza del governo sulle determinazioni della Fiat e sulle dimissioni del vertice Fiat, facendo finta di dimenticare l'accordo, alle spalle dei sindacati, Lingotto-esecutivo sul piano industriale e l'incontro, proprio qualche ora prima, Berlusconi-Agnelli.

Il ministro pareva sicuro di poter arrivare ad un voto contrario del Consiglio, gli incontri riservati dell'opposizione ed al voto favorevole a quella della maggioranza. La richiesta di sospensione della Cdl lo ha preso un poco di sorpresa, tanto da chiedere che i documenti si votassero, comunque. Sorpreso anche Pera, evidentemente non

preavvertito che ha, alla fine, chiesto ai proponenti di ritirare tutte le mozioni, in modo da stabilire, in una conferenza dei capigruppo, una nuova data per un dibattito (ed eventuali voti) con la presenza di un governo più aggiornato e informato. Aveva ragione Angius («Il governo si ritiri in buon ordine - ha detto - e torni quando ha qualcosa da dire»). A Marzano non è rimasto che abbozzare; a D'Onofrio di arrampicarsi sugli specchi.

Si è votato solo sulla mozione di Rifondazione sugli ammortizzatori sociali, bocciata dalla Cdl. L'Ulivo ha votato a favore, esclusa la Margherita, astenuta.

Il presidente della Ferrari sottolinea ancora l'autonomia della casa del Cavallino e della Maserati. La Fiat detiene solo partecipazioni finanziarie. I rapporti con Audi

Metti Montezemolo alla guida del polo dell'auto di lusso

Lodovico Basalù

BOLOGNA «Non nego affatto una possibilità di collaborazione tra Maserati e Audi. Gli scambi tecnici, su prodotti così esclusivi, sono già in atto». Così ieri Luca Cordero di Montezemolo, paracadutatosi ieri in una saletta del quartiere fieristico di Bologna (dove è in corso il Motor Show) per la presentazione di un libro di Candido Cannavò, ex-direttore della Gazzetta dello Sport. E ancora: «Il grande polo italiano dell'auto sportiva non può esistere ma lo vorrei. Infatti non possiamo mettere insieme i tre marchi sportivi del gruppo, ovvero Ferrari, Maserati e Alfa Romeo, semplicemente perché quest'ul-

tima appartiene alla Fiat e non so quali siano gli accordi con General Motors. Vi ricordo che la Fiat ha solo una partecipazione finanziaria nella Ferrari e nella Maserati».

Il discorso è chiaro: al presidente delle rosse non spiacerebbe affatto essere l'uomo chiave di un asse composto dal biscione, dal cavallino e dal tridente. Anche perché Montezemolo precisa: «Oggi come oggi, una fabbrica come la Maserati ha bisogno di partner tecnici adeguati. La stessa cosa avviene tra la Porsche e altre case». Il riferimento al recente progetto Touareg, lo sport utility della Volkswagen, è evidente. «Sono sinergie necessarie e non c'è da stupirsi di questo». Come dire: non possiamo certo trovare solo nella Fiat un

Domani assemblea a Termini. Si organizzano i cassintegrati di Torino

MILANO Sarà l'assemblea dei lavoratori della Fiat di Termini Imerese a decidere domani se e quali nuove iniziative di lotta intraprendere. Il consiglio di fabbrica, riunitosi ieri fino a sera, ha preferito investire tutti i 1.800 dipendenti della fabbrica, da lunedì in cassa integrazione a zero ore, delle scelte su come proseguire la battaglia iniziata due mesi e scandita da blocchi dei trasporti, culminati nella paralisi dello Stretto di Messina. A Torino intanto si è costituito ieri il coordinamento dei cassintegrati Fiat, che ha respinto all'unanimità l'accordo tra il governo e l'azienda. Per raccogliere fondi a sostegno delle prossime iniziative è stato aperto un conto corrente, intestato al Comitato Cassintegrati Fiat, presso Unipol Banca 1515 filiale Torino 78, Cab

01024, Abi 3127. Fim, Fiom e Uilm hanno diffuso una nota unitaria sulla reale indennità di cassa integrazione, i suoi effetti su malattia, ferie, maternità, tfr, e sui diritti. «Questo - spiega Giorgio Airaud, segretario della Fiom di Torino - anche per impedire che i lavoratori, su suggerimento del presidente del Consiglio, facciano altri lavoretti e passino direttamente da cassintegrati a licenziati». Al Comune è stato chiesto di collaborare nella ricerca per il coordinamento dei cassintegrati di una sede in zona centrale «perché la città non dimentichi i lavoratori in difficoltà». La prossima settimana sempre in centro sarà montata una tenda che sarà un punto di riferimento per i dipendenti della Fiat e delle aziende dell'indotto in crisi.

supporto tecnologico ideale per auto così prestigiose, visto il tipo di produzione che attua. Poi la precisazione sul difficile ma alla fine premiato ritorno alla competitività della Ferrari: «In questi anni, a parte i profondi sforzi fatti dall'azienda, con l'arrivo di uomini giusti come Todt o Schumacher, abbiamo avuto appoggi economici fondamentali da sponsor come Philip Morris, Vodafone, Tim, Shell e poi da Fiat». E della Ferrari, Montezemolo, va orgoglioso: «Può vivere anche da sola, visti i piccoli numeri di produzione e la grande redditività. Diverso quando parliamo di Maserati, che si deve confrontare con case come Jaguar, BMW, Mercedes e Porsche». Due, a questo punto, i distinguo. Primo: se

Maserati entra nell'orbita di Audi - e quindi di Volkswagen - non si vede come non possa entrarci anche la Ferrari, che fa parte della stessa società. Secondo: la Porsche citata da Montezemolo è un esempio forse unico di sopravvivenza nel panorama industriale, con 50.000-60.000 auto all'auto prodotte e un reparto Engineering che progetta e produce per chi ne faccia richiesta.

Il presidente della Ferrari ha ammesso la propria amicizia con Bernd Pischtrieder, presidente del gruppo Volkswagen, succeduto al mitico Ferdinand Piech. E il gruppo Volkswagen ha già razzolato, come noto, marchi come Lamborghini, Bugatti e Bentley, oltre ad avere Audi, Skoda e Seat.