

## MEDIOBANCA, RINVIATA LA RESA DEI CONTI

MILANO Nessuna svolta clamorosa. Ma una pericolosa paralisi dettata da contrasti interni. Mediobanca rischia l'impasse operativa. I contrasti tra l'amministratore delegato Vincenzo Maranghi e i grandi soci bancari (UniCredit e Capitalia) si fanno sempre più rilevanti.

Venerdì scorso, durante il consiglio di amministrazione, il nuovo scontro. Con Maranghi che ha fatto mettere a verbale l'inesistenza di un piano per la Fiat contro il dissenso aperto (anch'esso messo a verbale) sul suo operato degli azionisti di maggioranza. Il tentato blitz ai vertici della Fiat, con la candidatura di Enrico Bondi ad amministratore delegato, ha riproposto intatta e in modo ancora più evidente l'annosa questione del rispetto della governance in Mediobanca. Un problema che i soci bancari intenderebbero affrontare in modo risolutivo, ma sul quale pesano e continueranno a pesare i molti fronti aperti

nel rischio della finanza nazionale. Primo fra tutti, la stessa crisi Fiat e non ultimo Sai-Fondiaria. La soluzione del rebus, con l'uscita dalle secche finanziarie e giuridiche di quello che doveva essere il secondo polo assicurativo italiano spetta proprio a Maranghi, al quale appare necessario in questo caso lasciare sufficiente margine di manovra per individuare una possibile soluzione.

Pesano infine anche i rapporti di forza nello stesso azionariato di Piazzetta Cuccia, dove i soci francesi alleati di Maranghi e riuniti attorno a Vincent Bolloré e Antoine Bernheim avrebbero ormai la forza sufficiente (si parla di una partecipazione complessiva di circa il 20%) per contrastare qualsiasi tentativo di ristrutturazione del patto di sindacato e di verifica delle regole interne. Insomma, a meno di svolte clamorose, Mediobanca appare destinata nei prossimi mesi a una navigazione a vista.

## FUSIONE SAI-FONDIARIA, VIA LIBERA DELL'ISVAP

MILANO L'Isvap, Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni Private e di interesse collettivo, ha comunicato la propria autorizzazione alla fusione tra Sai e Fondiaria. Lo ha reso noto un comunicato congiunto delle due società.

Il via libera dell'Isvap giunge due giorni dopo il sì condizionato della Consob, che ha imposto a Mediobanca e Sai di vendere le azioni nella compagnia fiorentina eccedenti il 30% del capitale, contro il 44% che controllano, entro il prossimo 18 febbraio. Sai e Mediobanca devono pertanto cedere il 14% del capitale di Fondiaria.

Sulla scia della decisione della Consob giovedì scorso, Deminor, che rappresenta gli interessi degli azionisti di minoranza di Fondiaria, ha annunciato che sono in preparazione iniziative legali contro Sai e Mediobanca per aver presumibilmente violato la legge sull'Opa.

Contemporaneamente, il Fondo Liverpool ha espresso, in una nota, soddisfazione per la decisione della Consob, lamentando tuttavia l'assenza del problema del risarcimento danni agli azionisti di minoranza.

Sulla fusione tra Sai e Fondiaria, deliberata dalle assemblee in settembre, ancora valide per la Consob, si è già espressa favorevolmente l'Antitrust pur ponendo alcune condizioni legate alla contemporanea presenza di Mediobanca sia nel capitale Generali sia in quello della società che nascerebbe dall'operazione.

Allo stato attuale, Premafin detiene il 31,3% di Fondiaria, di cui il 28,8% è nelle mani della sua controllata Sai. Mediobanca ha una quota del 13,8% di Fondiaria e, separatamente, il 2,2% di Sai, di cui è il secondo maggiore azionista dopo Premafin.

Firenze  
città aperta  
i giorni del  
Social Forum

in edicola  
con l'Unità  
a € 4,50 in più

# economia e lavoro

Firenze  
città aperta  
i giorni del  
Social Forum

in edicola  
con l'Unità  
a € 4,50 in più

## La Fiat dà l'addio al sogno americano

Ceduta a Merrill Lynch la propria quota di partecipazione in Gm. Obiettivi, far cassa e «salvare» Toro

MILANO Via la quota in General Motors. La Fiat ha deciso di tenersi i preziosi di famiglia, come le assicurazioni Toro e Fiat Avio, e cedere tutto il cedibile per rispettare il piano di maggio sul rientro del debito sottoscritto con le banche creditrici.

E allora via il 51% delle attività europee di Fidis Retail (cedute a Capitalia, IntesaBci, Sanpaolo Imi e Unicredit), via 5,15% che il Lingotto deteneva della Gm (ottenuto al momento della stipula dell'alleanza con il colosso di Detroit, il 13 marzo del 2000). E fine del sogno americano di Torino.

L'alleanza siglata, al di là dello scambio di azioni (Gm entrò con il 20% in Fiat auto e Fiat Spa acquisì il 5,15% nella casa americana), era soprattutto un accordo industriale

con la creazione di due joint venture paritetiche. Una negli acquisti, l'altra nel campo dei motori e dei cambi. La previsione era di realizzare sinergie comuni con tagli di costi per 1,2 miliardi di dollari all'anno a partire dal 2003, con possibile aumento fino a 2 miliardi per esercizio.

Ma adesso Fiat non ha tempo per sognare. L'operazione concordata ieri porterà alle casse di Torino una somma pari a 1,16 miliardi di euro che saranno versati al Lingotto dalla banca d'affari internazionale Merrill Lynch.

L'idea di vendere sarebbe partita da lontano. Sarebbe stato l'allora amministratore dele-

gato, Gabriele Galateri di Genola, a valutare un primo progetto di cessione della quota Gm. Operazione tecnicamente complessa e affatto scontata per il mercato (che ha continuato a puntare sulle cessioni di Fiat Avio e di Toro) ma che rappresenta la svolta sul piano di rientro dal debito.

Un asso nella manica, quello dell'addio alla quota Gm, in ogni caso, calato dal presidente Paolo Fresco e dall'attuale amministratore delegato Alessandro Barberis allo scadere dei termini dell'esercizio 2002. Un asso che ha anche l'obiettivo di dare un segnale immediato alle agenzie di rating, una risposta al rischio di declassamento (una nuova valutazione di Moody's è attesa a brevissima scadenza)

a titolo spazzatura.

L'operazione è costata diverse settimane di lavoro dell'intera squadra italiana di Merrill Lynch e in particolare ai due co-head Andrea Pellegrini e Maurizio Tamagnini. La banca d'affari americana, impegnata in prima linea nella crisi Fiat, ha saputo dribblare il blitz di Mediobanca e lavorare in sostanziale accordo con le banche creditrici italiane, tanto da poter assumere, è stato chiarito, un ruolo che non è solo di consulente ma di vero e proprio «sostegno alla famiglia Agnelli e al gruppo torinese».

Intanto da Detroit hanno di fatto saputo che nulla cambierà nei rapporti con il gruppo di Torino. Le relazioni tra la Fiat e la General

Motors restano «intatte per la maggior parte» e sono «importanti» ha dichiarato all'agenzia Ansa, Toni Simonetti, portavoce della Gm.

«Nulla di sostanziale è cambiato», hanno fatto sapere dalla Gm dopo l'operazione. «La sola differenza è che la Fiat non è più proprietaria di uno stock di nostre azioni. Ma noi restiamo proprietari del 20% della Fiat Auto e abbiamo sempre la nostra opzione put», in base alla quale il Lingotto può cedere a Gm il restante 80% di Fiat Auto a partire dal 2004.

Restano anche immutati i rapporti industriali che caratterizzano la partnership tra le due società. La portavoce della casa americana ha ricordato che la Gm «ha pienamente valutato la transazione». «Avevamo un diritto

di prelazione sulle azioni della Fiat, quando avesse voluto rivenderle, ma abbiamo scelto di non esercitarlo».

Anche dalle quattro banche creditrici è giunto intanto il via libera. L'impegno della Fiat con Capitalia, Intesa, Unicredit e San Paolo Imi è quello di dimezzare a circa 3 miliardi (con un margine di oscillazione a quota 3,6 miliardi) la posizione finanziaria netta entro l'esercizio in corso. In tutto, il Lingotto dovrebbe poter contare su nuova liquidità (considerate anche le operazioni Italenergia e Banco Fiat) per 2,4 miliardi, portando dunque a 3,4 miliardi l'indebitamento netto.

ro.ro.

### Prosciutti agli operai di Cassino I Disobbedienti fanno irruzione in un supermercato Auchan

MILANO «Robin Day, togliere ai ricchi per dare ai poveri». Ricchi, ovvero la Fiat. Poveri, ovvero gli operai di un'azienda in crisi. I Disobbedienti romani l'hanno spiegata così la loro azione al supermercato Auchan di Casal Bertone. Circa un centinaio di new global Disobbedienti hanno fatto la loro spesa proletaria per gli operai della Fiat di Cassino. Girando tra gli scaffali, a colpi di slogan urlati al megafono che spiegavano la protesta ai consumatori sbigottiti, gli attivisti hanno riempito dieci carrelli con pasta, panettoni, spumante, giocattoli e anche libri. Ad attendere i manifestanti, davanti alle casse, un gruppo di poliziotti ed il direttore del supermercato, con i quali i new global hanno trattato per uscire senza pagare la merce. Con il consenso del direttore del supermercato (che non era stato avvertito della protesta), i Disobbedienti sono riusciti a portar via dieci prosciutti e due forme di parmigiano reggiano, che finiranno sotto l'albero di Natale allestito a Cassino. Il resto della merce prelevata è rimasta nei carrelli.

L'Amministratore delegato della Fiat Alessandro Barberis con Umberto Agnelli



### le reazioni

## Il sindacato: ora il Lingotto dica qual è la sua strategia per l'auto

Felicia Masocco

ROMA Oscillano tra preoccupazione e pessimismo le reazioni dei sindacati all'ennesimo colpo di scena nella vicenda Fiat, la notizia dell'uscita del Lingotto da General Motors rende ancor più difficile trarre il quadro sul futuro del gruppo torinese e non è un caso che i commenti a caldo di chi rappresenta i lavoratori siano tutti improntati sulla richiesta di chiarezza. Ci vuole trasparenza, è necessario riaprire il confronto, e ci vuole un nuovo piano industriale che rimpiazzi quello imposto ai sindacati dall'asse azienda-governo. Tante voci da Cgil, Cisl e Uil, ma per tutti le richieste sono queste.

Le domande che vogliono risposta sono molte. «Queste risorse servono a investire o a ridurre i debiti?» si chiede il leader della Cgil Guglielmo Epifani. Ancora: «Questa scelta prelude alla rinegoziazione del piano tra Fiat e Gm?». A questo punto per Epifani «è necessario che l'azienda chiarisca le sue scelte strategiche». Dello stesso parere il nu-

mero uno della Cisl Savino Pezzotta per il quale gli ultimi avvenimenti («dei quali - lamenta - ovviamente non siamo stati avvisati») «rimettono in campo l'urgenza della riapertura di un confronto». E il governo deve fare la sua parte, in quanto firmatario dell'accordo con Fiat «deve dirci che cosa sta succedendo», insiste Pezzotta. Non vuol entrare nel merito dell'operazione Gm Luigi Angeletti, ma anche in via Lucullo non ci girano intorno. «Vogliamo sapere da Fiat qual è la sua strategia soprattutto nel settore Auto?».

Che cosa succede? Succede che «la Fiat esce da General Motors, ma la General Motors non esce dalla Fiat», sintetizza il leader dei metalmeccanici Fiom Gianni Rinaldini per il quale alla luce delle manovre sull'assetto finanziario e dell'accordo passato sulle teste dei lavoratori («che pagano con dose massicce di cassaintegrazione a zero e licenziamenti»), «la situazione è sempre più inaccettabile, si renda pubblico - chiede - lo stato reale del gruppo». E si cambi il piano industriale «se si vuole difendere il futuro dell'auto del nostro

Paese». Sempre dalla Fiom è lapidario il segretario nazionale Giorgio Cremaschi «la Fiat vive alla giornata», quello con Gm è «un pessimo matrimonio che finisce con un divorzio ancora peggiore». «Ma nessuno sa che cosa pensi il colosso americano», sottolinea il segretario della Cgil lombarda Susanna Camusso, «è una mossa che sa disimpegno», mentre la sua collega della Fiom piemontese, Laura Spezia, non può non notare come «le banche plaudono».

Parole di preoccupazione vengono dalla Fim-Cisl con il segretario Giorgio Caprioli, da quello della Uilm-Uil Antonino Regazzi, e dall'Ugl con il vicesegretario Renata Polverini: «Se per fare cassa si vendono le partecipazioni strategiche del settore auto è evidente che Fiat non ha alcuna intenzione di proseguire il rapporto con il socio americano e a questo punto viene meno anche l'unico progetto industriale in campo per salvare la fabbrica».

Il sindacato dà prova di compattezza facendosi portavoce dei nuovi timori che si aggiungono ad un presente già troppo precario. «A noi non interessano molto le operazioni finanziarie dell'azienda - premettono i lavoratori che presidiano lo stabilimento di Termini Imerese - ma sapendo che dal 2004 la General Motors potrebbe diventare la nostra proprietaria, cioè ci preoccupa molto. Questo forse non ci voleva».

Ma non dovrebbero esserci conseguenze tecniche sull'opzione di vendita a Detroit

## «Un altro segnale del futuro disimpegno»

### l'intervista

Marcello Messori  
economista

Roberto Rossi

MILANO Il professor Marcello Messori è uno degli studiosi che più si è impegnato nell'analisi dei problemi finanziari della Fiat. È a lui che chiediamo che cosa cambia dopo la decisione da parte del gruppo torinese di cedere a Merrill Lynch, per un miliardo di dollari circa, la sua partecipazione in General Motors.

**Professor Messori parliamo dall'analizzare l'aspetto finanziario. Che cosa significa, sotto questo profilo, la scelta Fiat?**

«È il tentativo di rispettare l'ac-

cordo stabilito con le quattro principali banche creditrici (Intesa, Capitalia, Unicredit, San Paolo Imi) senza cedere pezzi pregiati del gruppo. Come è noto, lo scorso maggio, la Fiat si è impegnata ad avere un indebitamento finanziario netto intorno a 3,6 miliardi di euro a fine 2002 e un indebitamento lordo che non superasse i 23 miliardi. Con questa mossa, comprendendo la cessione della Fidis, Fiat Holding non è lontana dal raggiungimento del suo obiettivo. La cessione della partecipazione General Motors rappresenta l'alternativa ad altre cessioni eccellenti».

**Rappresenta, in sostanza, l'al-**

**ternativa alla cessione di Toro Assicurazioni?**

«Sì, Toro è uno dei tesori che rimangono all'interno del gruppo».

**Secondo questo ragionamento, la scelta fatta dalla famiglia Agnelli va verso un disinteresse nel settore auto?**

«La direzione che si è scelta è quella. Non c'è da stupirsi perché è in linea con quanto più volte segnalato dallo stesso Umberto Agnelli».

**Un disimpegno totale nel settore auto?**

«Questo è presto per prevederlo. La cessione della quota General Motors potrebbe anche rappresentare un passaggio tecnico irrilevan-

te. Certo che il segnale che arriva è abbastanza netto e indicativo in prospettiva».

**Tornando al punto di vista finanziario. La mossa del Lingotto avrà anche riflessi sul put (l'opzione alla cessione dell'80% Fiat) alla Gm?**

«No, non credo proprio. L'opzione è legata al fatto che non ci siano cambiamenti nella struttura proprietaria e che non venga alterata la composizione di Fiat Auto. Ad esempio, per essere valido, non deve essere ceduta Alfa Romeo».

**Secondo lei viene meno il rapporto industriale con il socio americano?**

«Da questo punto di vista le cose stanno andando avanti. Sono state realizzate piattaforme comuni che promettono sinergie».

**Non è possibile parlare di un vero e proprio divorzio?**

«No, non credo. Quanto successo è un segnale di una cosa che già era evidente: il disinteresse della famiglia Agnelli nei confronti del settore auto. Se a questo, però, corrisponde un disimpegno totale che cancelli la produzione in Italia o che faccia del nostro Paese un luogo di mera produzione, ripeto, è ancora presto per dirlo».

**Per chi in questi giorni ha dovuto subire la la cassaintegra-**

**zione, qual è la lettura che deve dare ai fatti?**

«A coloro che sono in cassaintegrazione la decisione Fiat non influisce molto. La vendita della quota Gm non ha effetto immediato sui destini di Fiat Auto. Qualora l'azienda venga integrata nel colosso americano l'impegno sarà da decifrare. Ma solo allora si potrà dare una risposta».

**Dal punto di vista industriale quale sarebbe, secondo lei, la soluzione migliore?**

«Avviare quoto prima la trattativa con General Motors. Una trattativa che possa però, essere utile».

**E come può esserlo?**

«Lo è se mantiene le produzioni automobilistiche Fiat in Italia. Se verranno fatti investimenti che creino le premesse per assorbimento attivo, se si mantiene la qualità. La preoccupazione per un economista, ma anche per l'operaio, non è che gli Agnelli cedano Fiat Auto, ma che lo facciano non garantendo il mantenimento delle produzioni e delle risorse umane. In Italia abbiamo, ad esempio, il settore dell'indotto elettromeccanico che rappresenta una delle punte di diamante nell'auto. Ma tutto questo potrebbe essere agevolato da una presenza rilevante da parte della famiglia Agnelli».