

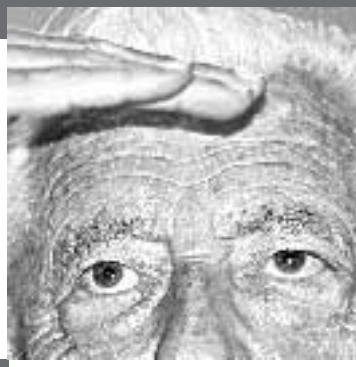
Aldo Varano

TERMINI IMERESE C'è un silenzio irreale davanti ai cancelli dell'entrata Uno di Termini. Niente a che fare col tramestio, i colori, le folle, la confusione allegra o nervosa dei mesi scorsi quando gli operai si sono impegnati coi denti per impedire che la loro fabbrica venisse cancellata. Pare non ci fosse nessuno, qui davanti, quando è arrivata la notizia della morte di Giovanni Agnelli che per gli operai di Termini, in questi ultimi trent'anni in cui lo stabilimento ha conosciuto prestigio e declino, è sempre stato "il padrone", l'unico e il solo "padrone" riconosciuto, al di là di chi ufficialmente teneva il timone della Fiat. Rapporto strano quello tra l'Avvocato e Termini: "l'unico padrone" riconosciuto - dice Agostino Cosentino, da 15 anni tuta Fiat - di una fabbrica con 2000 persone dove, a quanto ricordo, non aveva mai messo piede neanche per una visita di sfuggita. Solo una volta si è fatto vedere il fratello Umberto, ma lui mai. Eppure era il "padrone".

A Palermo, davanti al palazzo della Regione, continua il presidio degli operai di Termini. Vito Amato, 18 anni a Mirafiori e 12 a Termini, ha saputo della morte del padrone da un messaggio arrivato sul telefonino di un suo compagno. "E' curioso - dice soprappensiero - ho passato gran parte della mia vita dentro i cancelli Fiat ma lì l'Avvocato non l'ho mai visto. Una volta, da lontano, l'ho visto al campo sportivo di Torino. Eppure la mia vita e la sua sono state sempre intrecciate". E' pessimista Amato: "Secondo me con lui sono morti anche Fiat e auto. Il fratello non mi pare adeguato. Voglio dire che non mi sembra interessato come l'Avvocato. E' stato un grosso imprenditore, ha fatto molto per l'Italia". Si ferma un attimo il signor Amato, e sfodera un guizzo d'orgoglio: "Certo, anche i lavoratori hanno fatto grande la Fiat. Lui, anche nei momenti più duri, ha sempre dato la sensazione di saperlo. E' una persona da rispettare per tutto quello che ha fatto. Ma anche noi abbiamo costruito il monopolio Fiat in Italia". Ora Amato è preoccupato. "Sapevamo che stava male ma si diceva: lui non molla... Umberto, non lo so. Credo che verranno avanti gli americani e per Termini non ci sarà futuro".

Filippo Giunta ha lavorato

“ Dicono gli operai: lo abbiamo sempre combattuto, ma ci siamo accorti che ci sono imprenditori peggiori di lui ”



Chissà che cosa succederà adesso, che cosa farà Umberto? La verità è che hanno già deciso tutto: venderanno e non ci sarà futuro ”

«Era il padrone, ma almeno credeva nell'auto»

Parlare di Agnelli con i cassintegrati di Termini: con lui adesso muore anche la Fiat



A sinistra operai dello stabilimento di Termini Imerese a destra l'ingresso di Mirafiori in alto una operaia si ripara dalla pioggia



per anni alla Fiat di Termini. Alla fine, dopo quattro o cinque cause riuscirono a licenziarlo facendogli pagare il suo impegno politico e sindacale. "La sensazione - dice - è che in qualche modo si sia chiuso un periodo. Un capitalismo familiare che aveva limiti ma anche tratti umani importanti. Agnelli aveva un'idea su come dovesse essere organizzata la società. Stava attento agli aspetti sociali. Io sono stato in Fiat quando lo scontro era duro ma veniva sempre fuori un certo rispetto, perfino una certa legalità. Ho parlato con molti miei ex compagni. Ho colto una certa nostalgia. Con Agnelli individuavi la controparte, il padrone. Oggi non si capisce più nulla. Chi comanda alla Fiat?". E il futuro senza Agnelli? Per Giunta "gli aspetti simbolici sono molto alti: muore Agnelli, muore la Fiat. Molti operai di Termini stanno vivendo questa morte simbolicamente: muore lui e muore la Fiat".

Silvana Bova, la leader del Comitato delle donne di Termini viene continuamente interrotta dal telefonino. Costanzo la vorrebbe al suo programma su Agnelli ma lei non può andarci. E' appena tornata dall'Imesi di Carini, una fabbrica che la Breda sta per vendere. Ha portato la solidarietà. "Tra noi donne - dice - c'è una tristezza infinita. Agnelli era un imprenditore vero anche se lascia solo danni nel senso che i suoi eredi non hanno la cultura dell'auto che ha alimentato e fatto crescere l'intera società italiana. Lui era stato una garanzia". Insieme alla tristezza la professoressa Bova parla di "una grande preoccupazione. A Termini sapevamo che era malato ma sapevamo che lui sull'auto teneva duro. Umberto non ci può dare le garanzie del fratello. Abbiamo perso uno che poteva appoggiarci. Bisogna riconoscerlo: era un tipo di padrone diverso da questi arruffoni che ci sono ora. Lui era un padronato intelligente, un po' più liberale". La Bova va oltre: "Lui è stato il simbolo del padronato e a sinistra abbiamo sempre detto schiffe dei padroni. Non sapevamo che ci potevano essere padroni peggiori. E' un paradosso, come quello della Democrazia cristiana. La sinistra l'ha sempre combattuta, ma ora questo governo ci fa rimpiangere la Dc che, almeno, aveva certi valori. Anche Agnelli era così: padrone con valori e picchetti. C'era un rispetto reciproco tra lui e i lavoratori che adesso non c'è più".

Simone Collini

ROMA «Quando scoprimmo l'esistenza del conto Sacisa e cominciammo ad indagare sulla Fiat, ci fu a Torino una riunione con tutto il top management. E proprio su input di Giovanni Agnelli, Romiti venne mandato da me a Milano, con l'elicottero, per consegnare tutte le carte e un piano di collaborazione che poi portò ai vari esiti dell'azione processuale. Quindi non c'è stato nessuno scontro, nessuna lacerazione istituzionale, come invece avvenne quando Berlusconi venne a sapere di essere indagato per All Iberian».

Antonio Di Pietro ricorda così il presidente onorario della Fiat all'indomani della sua scomparsa. Il leader dell'Italia dei Valori racconta anche dell'incontro avuto con lui a Roma, qualche mese dopo essersi dimesso da magistrato. «Fu press' a poco lo stesso periodo in cui venni chiamato anche da Berlusconi e da molti altri esponenti politici sia di

Di Pietro: così collaborò con Mani Pulite

«Quando scoprimmo il conto Sacisa mise Romiti su un elicottero che ci portò i documenti. Non era Berlusconi»

destra che di sinistra. Lo incontrai nella sua casa di Roma, e lui volle capire sulla base del mio racconto e degli elementi che aveva a disposizione se avesse fatto bene o male, l'anno precedente, a fare una determinata scelta, cioè difendersi all'interno del sistema processuale, piuttosto che attaccare la magistratura». Agnelli, sottolinea Di Pietro, non venne mai coinvolto direttamente in nessun processo. Alcune «aziende facenti parte della galassia Fiat», però, sì. «La Fiat scelse di difendersi nei processi e non dai processi. Agnelli, evidentemente, quando ebbe modo di incontrarmi, voleva sapere da me se c'era qualcosa

dietro l'inchiesta di Mani Pulite. Se noi magistrati in realtà agissimo secondo altri interessi». Il colloquio, ricorda Di Pietro, fu pacato e cortese.

Alla fine «si convinse che la Fiat aveva fatto bene a difendersi nei processi e non dai processi, che non erano i magistrati i suoi nemici, che i magistrati avevano fatto solo il loro dovere. Lo capì e me lo disse chiaramente, e poi mi chiese anche cosa avrei fatto adesso che mi ero dimesso. E io gli risposi che per un certo periodo avrei dovuto pensare a ciò che mi stava per accadere. Non erano cominciate le inchieste nei miei confronti, ma sapevo che non

poteva che succedere. Gli spiegai che mi ero dimesso proprio perché mi stavano cadendo molte tegole addosso. E lui mi augurò buona fortuna».

Il leader dell'Italia dei valori ricorda quanto successo nei due anni precedenti, nel 1993 e nel 1994. «Dal punto di vista delle inchieste di Mani Pulite il 1994 è l'anno, per intenderci, della Fininvest e di Berlusconi. È l'anno che arrivando alla Fininvest e a tutto quel gruppo di persone gravitanti intorno a Berlusconi, arrivarono anche tutta una serie di delegittimazioni nei confronti della magistratura, e anche di attacchi nei miei confronti. Furono

questi attacchi a portare alle mie dimissioni. L'anno prima, il 1993, tra le tante imprese nella stessa situazione arrivò anche la Fiat. Quali erano i fili conduttori comuni? Che sia la Fiat che la Fininvest, come diverse altre grandi imprese, avevano creato un sistema di deposito all'estero di fondi neri provenienti dal sistema imprenditoriale di riferimento».

Di Pietro ricorre a una sorta di equazione per rendere più chiara la spiegazione: «Sacisa sta a Fiat come All Iberian sta a Fininvest. Cosa vuol dire? Che un anno prima di arrivare a All Iberian (e da All Iberian poi parte tutto) sul conto Sacisa troviamo alcune decine di miliardi

di fondi neri provenienti dal comparto delle imprese della Fiat. Quando scoprimmo l'esistenza del conto Sacisa, e cominciammo ad incriminare una serie di dirigenti Fiat, ci fu a Torino una riunione con tutto il top management. E proprio su input di Agnelli, Romiti venne mandato da me».

Con l'elicottero arrivò a Milano per consegnare un piano di collaborazione, un documento scritto da Romiti che noi acquisimmo agli atti e da cui poi cominciammo la collaborazione che poi portò ai vari esiti dell'azione processuale. Quindi chi condannato, chi assolto. Ma ci fu la difesa all'interno del processo. Sic-

ché non c'è stato questo scontro, questa lacerazione istituzionale che si creò con l'inchiesta su All Iberian».

E questo, rivela oggi per la prima volta Di Pietro, «grazie a Giovanni Agnelli, fu opera sua. Di più. Io chiesi in quell'occasione di avere la possibilità di una collaborazione più attiva. Cioè, dissi: c'è un conto Sacisa all'estero, ma come si fa ad avere queste carte? Bisognerebbe avere delle rotatorie. L'anno dopo, nel '94, venne alla luce il meccanismo delle eccezioni, che adesso ha portato a fare una legge. Nel '93, invece, i dirigenti della Fiat, su indicazione proprio di Agnelli, ce le portarono loro le carte. Questa differenza di comportamenti, questa correttezza e lealtà, gli va riconosciuta. Giovanni Agnelli. È stato una persona che è riuscita a essere grande in tutto, anche nel modo di capire per tempo che le istituzioni si rispettano, altrimenti si lacerano. E che ci si difende e ci si confronta all'interno delle istituzioni, non contro di esse».

segue dalla prima

Questa crisi senza di lui

Non accetta mai di diventare ministro o addirittura, come il presidente Scalfaro gli offrì nel 1993, presidente del Consiglio ma conta sicuramente quanto e più di un ministro, anche tra quelli di maggior peso nei governi di centrodestra come di centrosinistra.

Dopo il miracolo economico che segna, pur con innegabili contraddizioni la trasformazione dell'Italia in un Paese industriale, Agnelli conduce la Fiat a un'espansione che può avvalersi sempre di più di una rete autostradale diffusa in gran parte del territorio nazionale e decisa da parte di governi che senza alcun dubbio privilegiano l'industria dell'auto rispetto alla pur ne-

cessaria modernizzazione delle ferrovie abbandonata per almeno un trentennio.

In una simile scelta, come in altre che si succedono nei decenni successivi, è possibile cogliere il ruolo politico di Agnelli e della Fiat nella politica italiana (e qui occorre aggiungere senza dubbio l'uso abbondante degli ammortizzatori sociali tutte le volte che l'azienda torinese ha bisogno di forti ristrutturazioni).

Quando il sistema politico entra in crisi, come avviene già negli anni Settanta, l'avvocato ritiene che la famiglia debba essere più apertamente presente anche su quel terreno e così Umberto Agnelli, l'erede designato che arriva alla presidenza solo dopo la morte del fratello maggiore, viene eletto in Parlamento nelle liste della Democrazia cristiana. Ma Gianni Agnelli non ha bisogno di una presenza diretta a livello

politico e parlamentare: per far conoscere la sua posizione ed esercitare un'influenza sui due grandi partiti del vecchio sistema politico ha due grandi giornali vicini che possono esprimere la posizione della Fiat e gode di rispetto da parte di tutto il mondo politico, anche per la moderazione che lo distingue nei conflitti industriali.

Ama l'automobile e la missione dell'industriale e vuole che la Fiat rimanga prima di tutto una grande industria dell'auto, ma nei primi anni Novanta privilegia la strategia finanziaria di Romiti, volta alla diversificazione delle aziende nel gruppo rispetto a quella più industrialista di Vittorio Ghidella. Contraddizione gravida di conseguenze negative o fiducia eccessiva nell'amministratore delegato? È difficile rispondere a questo interrogativo che pure è importante per comprendere le ragioni del drammatico declino del-

l'azienda torinese alla fine del decennio.

Ad ogni modo, accanto ad errori che si possono far risalire a lui, soprattutto negli ultimi dieci anni, resta il fatto che l'Avvocato ha conservato un ruolo di primo piano sulla scena italiana, sul piano politico come su quello economico e proprio per questo, a poche ore dalla sua scomparsa, tutti si interrogano su quel che succederà.

Quello che è apparso nelle ultime settimane, con Gianni Agnelli ormai fuori causa, è il passaggio delle consegne a Umberto e la fiducia di tutta la famiglia insieme con la conferma piena, d'accordo con la General Motors, del piano presentato a suo tempo dalla Fiat e accettato sostanzialmente dal governo. Non si ha notizia né di presa in considerazione del piano alternativo di Colaninno né di progetti di divisione della Fiat Auto rispetto alle altre im-

prese del gruppo. Non è chiaro neppure se la famiglia Agnelli intenda prendere in considerazione o sollecitare interventi di altre cordate imprenditoriali che siano interessate ad investire nell'automobile. D'altra parte sembra probabile che le banche continueranno a sostenere il vecchio piano e che la General Motors sia intenzionata ad onorare l'anno prossimo l'accordo sottoscritto con la Fiat.

Se le cose stanno così, e nulla autorizza a pensare che ci siano stati cambiamenti radicali fino ad oggi, resta aperto il problema del destino futuro di Torino e di Mirafiori. Giacché, anche se nei prossimi due o tre anni l'offensiva produttiva della Fiat Auto dovesse raggiungere risultati positivi, non basterebbe questo a risolvere i problemi complessivi dell'azienda torinese e a far rientrare in produzione tutti i cassintegrati. Se inoltre sarà la General Mo-

tors ad acquistare il pacchetto di maggioranza di Fiat Auto - e dunque a gestire le fabbriche italiane, a cominciare da Mirafiori - non possiamo sapere che cosa succederà dei posti di lavoro a Torino e in Piemonte. L'assoluta chiusura dell'azienda a riprendere le trattative con i tre sindacati, malgrado tutte le sollecitazioni giunte in questi mesi, non è un segno incoraggiante: bisogna constatarlo di fronte ai tanti discorsi ottimistici che si continuano a leggere su molti giornali vicini alla maggioranza di governo.

Del resto nulla è ancora accaduto a livello legislativo per quanto riguarda la riforma degli ammortizzatori sociali né il governo ha previsto ulteriori interventi rispetto a quelli legati alla mobilità e alla cassa integrazione. E le istituzioni di governo locali hanno dichiarato di voler favorire una soluzione senza tuttavia assumere iniziative proprie di

progettazione o di coordinamento delle azioni.

In questa situazione il rischio è quello di un periodo abbastanza lungo in cui si attenda l'uscita dei nuovi modelli e dei dati di mercato senza neppure conoscere tutte le condizioni fissate nel piano elaborato e concluso tra la Fiat, le banche e la General Motors. Per la città che è al centro della crisi l'attesa non potrà non essere logorante ma anche per la Regione piemontese e per tutti gli altri centri sparsi nella penisola legati all'industria dell'auto, tutti terranno il fiato sospeso con molta paura.

Di fronte ad un periodo così incerto e difficile l'assenza di Giovanni Agnelli si farà molto sentire. Si ha l'impressione che, dopo di lui, lo stile complessivo della Fiat potrà diventare ancora più chiuso e segreto.

Nicola Tranfaglia