

L'attuale numero uno di Ifi sarà anche amministratore delegato. I francesi guidati da Bolloré ai piani alti della banca d'affari Mediobanca volta pagina, Galateri presidente

Dopo mesi di assedio Maranghi si arrende alla richiesta dei soci del nuovo patto di sindacato

Laura Matteucci

MILANO Sarà Gabriele Galateri, ex uomo Fiat, a guidare la nuova fase di Mediobanca. Mesi di assedio, e solo ieri un intero pomeriggio di trattative, sono riusciti ad avere la meglio persino sull'irremovibile Vincenzo Maranghi. Il delfino di Cuccia, 40 anni in Mediobanca, gli ultimi 3 al timone, se ne va. Per la precisione, darà le dimissioni settimana prossima, lasciando il posto a Galateri, che sarà presidente e amministratore delegato. Promossi a direttori generali i due attuali vice, Renato Pagliaro e Alberto Nagel: una soluzione di compromesso, che garantisce una sorta di continuità con il vecchio vertice, dato che si tratta di manager «allevati» da Cuccia prima e da Maranghi poi. Con Maranghi, esce di scena anche l'attuale presidente, Francesco Cingano.

La cronaca di un tramonto annunciato inizia con il summit dei soci di piazzetta Cuccia, ieri nella sede milanese di Unicredit, nel corso del quale viene approvato il nuovo Patto di sindacato e deciso il cambio al vertice.

Poi, nel tardo pomeriggio, il capo-cordata francese Vincent Bolloré, il presidente di Capitalia Cesare Geronzi e il consigliere rappresentante dei soci industriali Marco Tronchetti Provera hanno bussato alla porta dell'amministratore delegato con la lettera di dimissioni in mano. La sua, evidente. C'era anche il produttore cinematografico tunisino Tarak Ben Ammar, consulente di Bolloré nella vicenda, intimo di Berlusconi. Assente giustificato (partecipava ad un incontro pubblico della Fondazione Di Vittorio insieme a Sergio Cofferati) Alessandro Profumo, amministratore delegato di Unicredit. L'uomo che ha dato il via al terremoto che negli

Il cambio verrà formalizzato la prossima settimana Pagliaro e Nagel promossi direttori generali



Gabriele Galateri designato Presidente e Amministratore delegato di Mediobanca

vertici

Un uomo Fiat in piazzetta Cuccia

MILANO Ai vertici della Fiat è rimasto soltanto 136 giorni, ma per 20 anni il neopresidente di Mediobanca, Gabriele Galateri di Genola, è stato l'uomo di finanza più fidato del gruppo Agnelli. È nato nel 1947 a Roma da un alto ufficiale dell'esercito e, dopo la laurea in legge, ha conseguito il Master of Business Administration presso la Business School della Columbia University. Braccio destro di Umberto Agnelli nell'Ifil, ha fatto le prime esperienze di lavoro al Banco di Roma, nel 1971. Dal 1974 al 1976 è stato alla Saint Gobain e nel 1977 è entrato nell'orbita del gruppo Agnelli, scelto dall'allora amministratore delegato Cesare Romiti per la Finanza estera. Nel 1983 è stato nominato direttore Finanza del gruppo e, nel 1986, è passato all'Ifil, chiamato da Umberto Agnelli nel ruolo di amministratore

delegato. La stessa carica ha ricoperto dal 1993 al 2002 nell'Ifi, la finanziaria della famiglia Agnelli che controlla la Fiat e alla quale è tornato, sempre come amministratore delegato, dopo l'addio al Lingotto a fine 2002.

A Galateri viene attribuito il merito di aver fatto dell'Ifil, sotto la guida di Umberto Agnelli, una finanziaria dinamica, ricca e diversificata. Chiamato dopo l'accordo con le banche alla carica di amministratore delegato della Fiat al posto di Paolo Cantarella, Galateri lascia il timone dell'azienda dopo il fallito blitz di Umberto Agnelli e Mediobanca sulla gestione del piano di risanamento della casa torinese. Un momento drammatico, anche personale, nei rapporti con la famiglia Agnelli, che viene sanato qualche tempo dopo con il suo ritorno alla cassaforte Ifi e alla presidenza della Toro, la compagnia appena uscita dalla Fiat e arrivata sotto il controllo della De Agostini. E adesso, il timone di Mediobanca, cui arriva con l'appoggio dei soci italiani ed anche con quello, decisivo, dei francesi guidati da Vincent Bolloré - l'uomo-chiave nella vicenda, la «cassa» del presidente delle Generali Berneim, che avrà anche prestigio, ma che di certo non avrebbe avuto i soldi per riaprire i giochi a piazzetta Cuccia.

ultimi mesi ha investito il centro del potere finanziario italiano. Per lui, è stato il giorno della vittoria, in cui è riuscito nell'obiettivo di mettere Maranghi all'angolo: «Sicuramente una buona giornata, come Unicredit siamo soddisfatti del lavoro fatto in una visione comune dell'andamento della società», ha dichiarato. Sono rimasti a colloquio con Maranghi fino a tarda sera, più o meno tre ore e mezzo: l'uomo di Cuccia le ha tentate tutte pur di arrivare alla scadenza naturale del suo mandato, ed evitare le dimissioni.

Sull'uscita di scena di Maranghi, infatti, nelle oltre quattro ore di summit dei soci è stato trovato un sostanziale accordo, pur con qualche mal di pancia di chi non avrebbe voluto forzare la mano: sarà Galateri, l'ex amministratore

delegato della Fiat, attualmente numero uno dell'Ifi a prendere il posto di Maranghi, una designazione gradita a tutti, compresi i soci francesi.

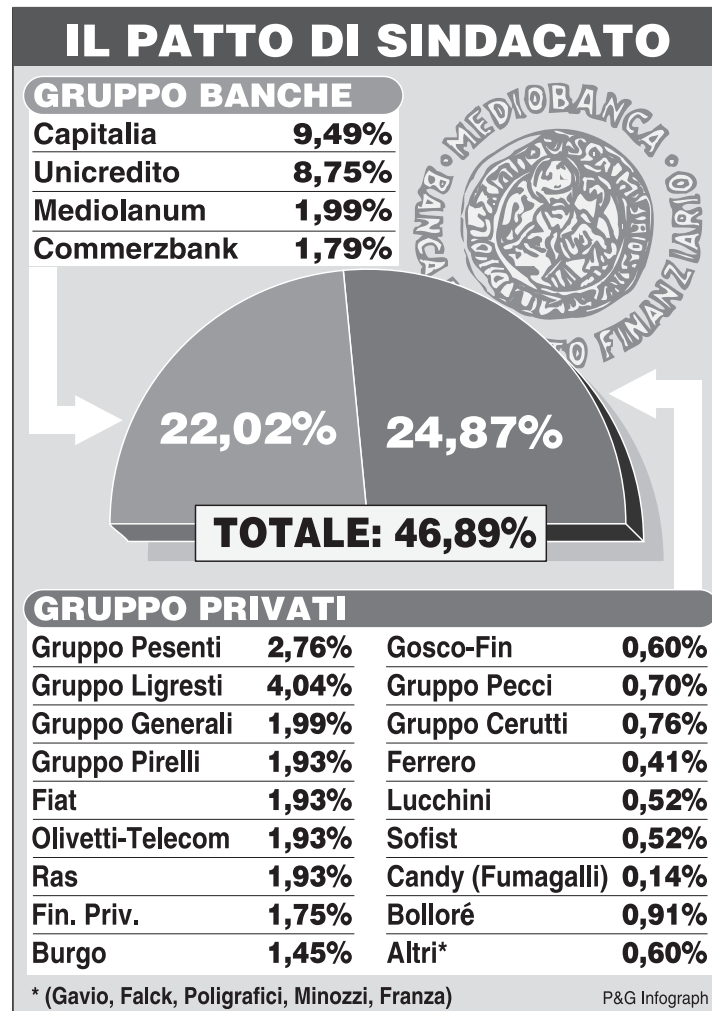
È stato il suo stile dirigenziale, arrogante e poco propenso ad ascoltare la voce dei propri soci, ma senza avere il carisma di Cuccia, a causargli i primi guai in seno a Mediobanca. Per tenerlo a freno, gli azionisti avevano cercato di imporre per la prima volta l'adozione di moderni criteri di governance, ma Maranghi ha sempre tirato diritto per la propria strada. A nuocerli, forse più della sua pretesa di indipendenza gestionale, sono gli errori commessi: nella partita per la fusione tra Montedison e Falck, quando impose criteri di concambio troppo favorevoli a Falck, e poi il caso Ferrari, e poi ancora il fatto di aver

voluto mettere mano alle Assicurazioni Generali, imponendole una girandola di cambiamenti al vertice e provocando anche uno strappo con Bankitalia.

Se su Maranghi una discussione c'è stata, sulla bozza del nuovo Patto di sindacato l'accordo dei soci è stato invece unanime. Il nuovo Patto vincolerà il 60% del capitale sociale, mentre fino ad oggi i soci totalizzavano il 46,9%. L'innalzamento della percentuale dovrebbe servire a dare maggiore equilibrio alle partecipazioni delle banche e a quelle degli altri investitori. Entrano Bolloré e i soci francesi, con il 10% del capitale, che manterranno il diritto di cessione della quota nel caso di disaccordo su delibere di valore strategico. Il Patto così modificato sarà rappresentativo di tre gruppi di soci forti: i francesi, le banche e un gruppo di privati. Capitalia e Unicredit riducono le loro quote sotto il 6%, collocando l'eccedenza presso altre banche ed istituzioni finanziarie sinergiche con Mediobanca e non in posizione conflittuale.

Quanto alla possibilità di deliberare, viene rivista la soglia minima sufficiente: il quorum viene ridotto dal 75% al 65% del capitale apportato, mentre per designare il presidente e l'amministratore delegato servirà l'80%. Il nuovo Consiglio sarà composto da 21 membri. Gli investitori francesi ed esteri designeranno 4 componenti, le banche ne esprimeranno 8, i privati 7. L'armistizio su Mediobanca, ovviamente, riporterà la pace anche alle Generali, controllate da Mediobanca, dove tutto era iniziato il 28 febbraio scorso, con l'annuncio dell'acquisto del 2% da parte di Unicredit. A questo punto, è quasi certo che il mandato del presidente Antoine Berneim diventi triennale. E l'assemblea dei soci del Leone di Trieste, convocata per il 28 aprile, sarà solo una formalità.

All'ex delfino di Cuccia, tre anni al timone dell'istituto, imputata una gestione personalistica e diversi errori



Per Fiat Avio un futuro a stelle e strisce

All'americana Carlyle verranno cedute le attività aerospaziali. All'operazione parteciperà anche Finmeccanica

Roberto Rossi

MILANO L'hanno definito un «memorandum of understanding», un accordo d'intesa, ma in realtà l'affare è fatto. Fiat Avio passa nelle mani del gruppo statunitense Carlyle, che ne acquista tutte le attività aerospaziali. Il prezzo? 1,6 miliardi di euro. All'operazione, che verrà definita in cinque settimane, parteciperà anche Finmeccanica in qualità, si legge nella nota Fiat, di socio industriale.

Si conclude con l'avvento degli americani la telenovela della vendita del settore aerospaziale di Torino. Un affare strano quello di Fiat Avio. Il gruppo ha 14 stabilimenti, 9 centri di ricerca, un fatturato per 1.534 milioni e cinquemila dipendenti da mantenere. Fa parte del consorzio per il motore Tornado e per quello del nuovo caccia europeo Eurofighter. Inoltre fa parte anche del consorzio per il nuovo aereo militare da trasporto Airbus A400M. Di per sé il gruppo è uno dei pochi gioielli rimasti in casa Fiat. E come in tutti i momenti di difficoltà, i gioielli sono i primi a finire sul banco dei pegni.

Avevamo detto strano, perché? Perché fino a qualche settimana fa la società pareva destinata a finire in mano della Snecma, il gruppo aerospaziale francese. L'azienda statale transalpina ha sempre manifestato grande interesse per quella motoristica torinese. L'affare è stato a un passo dall'andare in porto. Il governo di Berlusconi, sensibile ai problemi Fiat, sembrava essere d'accordo. L'unica condizione posta era stata quella di affiancare ai soci francesi il gruppo aerospaziale italiano Finmeccanica. Più che una condi-

zione un'imposizione. Anche per la stessa Finmeccanica, di cui il Tesoro è il principale azionista con il 32%. Non è un mistero, infatti, che il presidente Pier Francesco Guarguaglini e l'amministratore delegato Roberto Testore abbiano sempre definito Fiat Avio «non strategica». Ma tant'è.

Snecma a un passo da Fiat Avio, con Finmeccanica a rimorchio. Siamo a metà marzo, la guerra all'Iraq incombe e George W. Bush dirama la lista dei paesi buoni e di quelli cattivi. Quando le trattative sembrano arrivare alla stretta finale improvvisamente si impantanano. I francesi giudicano troppo eccessivo il prezzo da pagare. Snecma valuta Fiat Avio 1,2 miliardi, contro i 1,6

del Lingotto.

Ma è solo una questione di prezzo. Ai francesi non piacciono alcune condizioni presenti nel mandato di Finmeccanica. Come la richiesta di un'opzione a vendere (put) entro due anni, previa spartizione delle attività, o la richiesta di Finmeccanica di avere il controllo gestionale esclusivo dei settori più delicati di Fiat Avio tra le quali le produzioni di motori militari (il propulsore dell'Eurofighter, quello delle fregate Orizzonte e il futuro motore del Jsf americano).

Snecma tentenna, le trattative vengono dirottate sul gruppo Carlyle, nonostante la cordata Piaggio Aero Industries e Daughy Hanson abbia offerto 1,8 miliardi di euro. Car-

lingotto

Termini, nonostante le promesse duecento lavoratori in mobilità

Giampiero Rossi

MILANO Mobilità lunga per 200 lavoratori dello stabilimento Fiat di Termini Imerese. Nel corso dell'incontro di ieri con le Rsu dello stabilimento siciliano, l'azienda torinese ha smentito se stessa e la sua vaga promessa di non lasciare a casa nessuno dei dipendenti siciliani. E si profila anche il rischio di una pesante ricaduta sull'indotto, che potrebbe comportare la perdita del lavoro per oltre 100-150 persone. Degli accordi di dicembre resta confermato solo l'appesantimento dei carichi di lavoro per i 1.400 che a settembre

dovrebbero tornare definitivamente in fabbrica, ai quali verrà richiesta una capacità produttiva accresciuta del 20 per cento, peggiorando le condizioni di lavoro.

Sul fronte degli impegni, invece, Fiat dichiara di voler produrre un nuovo modello a Termini Imerese nel 2005 e assicura che investirà nello stabilimento in provincia di Palermo oltre 150 milioni di euro nei prossimi tre anni. Una quota degli investimenti, pari a circa 15 milioni, sarà destinata alla formazione del personale, come spiega il responsabile delle relazioni industriali di Fiat Auto, Giorgio Giva. Nelle intenzioni dell'azienda, dopo la chiusura della fabbrica il prossi-

mo 30 aprile, la ripresa della produzione è prevista a regime nel mese di settembre (220 vetture al giorno) con l'obiettivo di arrivare a 450 vetture al giorno nel mese di novembre. L'obiettivo è ambizioso: «La trasformazione dello stabilimento in un polo d'eccellenza produttiva applicando anche a Termini Imerese formule che richiamano alle esigenze di una maggiore agilità e snellezza produttiva, così come abbiamo convenuto con il sindacato a Mirafiori».

Ma tanto squillar di trombe non trova pari entusiasmo tra i lavoratori e i sindacati: «Avevamo detto che sarebbero rientrati tutti al lavoro e invece almeno 200 dovranno restare a casa -

Il presidente di Finmeccanica, Pierfrancesco Guarguaglini Daniel Dal Zennaro

FiatAvio

Aviazione-FiatAvio
Nel 1916 nasce la Società Italiana Aviazione, che nel 1918 assume la denominazione di Fiat Aviazione

L'attività

Svilupa, produce e commercializza componenti per sistemi per motori aeronautici ed elicotteristici, assembla turbine per propulsione navale e, in campo spaziale, realizza sistemi di propulsione per vettori e satelliti

I numeri

Dipendenti **oltre 5.000**
Fatturato 2002 **1.534 milioni di euro**
Risultato operativo **210 milioni di euro**

P&G Infograph



lyle non è solo uno dei tanti fondi d'investimento statunitensi, è il fulcro degli affari della vecchia guardia repubblicana. Carlyle è presieduto al vertice da Louis Gerstner (ex numero uno di Ibm) ma ha come consulenti l'ex presidente americano, George Bush, il suo segretario di Stato, James Baker, e l'ex segretario della difesa del presidente Reagan, Frank Carlucci. In Italia il fondo americano, che ha anche come consulente l'ex presidente dell'Enel Chicco Testa, già possiede, attraverso Europe Real Estate Partners, 36 immobili non residenziali degli enti previdenziali ceduti dal ministro Tremonti.

«Ci metteremo subito al lavoro con Fiat e Finmeccanica per concludere in tempi rapidi questa operazione» ha dichiarato Edoardo Lanzavecchia, direttore operativo del gruppo in Italia. Si devono definire gli ultimi dettagli. Soprattutto si devono chiarire i ruoli della Carlyle e di Finmeccanica. Quale veste ricoprirà quest'ultima in un affare dove è stata trascinata per le orecchie? Il 16 aprile si riunirà il consiglio di amministrazione e qualcosa di più ne sapremo.

Quello che è certo è che, per ora, un accordo non è stato trovato e che una fetta del nostro settore aerospaziale passa sotto il controllo americano (Carlyle avrà il 70%, Finmeccanica il 30%). I sindacati hanno espresso preoccupazione. Temono che Finmeccanica si ritagli solo una piccola partecipazione finanziaria senza intervenire dal punto di vista industriale. Si teme insomma che la presenza di Finmeccanica sia solo di facciata dietro la quale si nasconde il governo. Solo immagine politica senza nessuna efficacia gestionale.