

Agnelli-Fiat, un'operazione da chiarire

Irritazione in Borsa. La Consob chiede altre informazioni. Quel contratto Exor-Merril Lynch

di Augusto Pirovano / Milano

APPLAUSI E IRRITAZIONE Gli Agnelli mettono sul piatto 576 milioni di euro (più di mille miliardi delle vecchie lire) per rimanere primi azionisti del Lingotto con una quota del 30,06%. Una notizia che ha raccolto gli applausi del mondo politico e dei dirigenti Fiat ma che ha irritato mercato e Consob che si aspettava

no i rituali avvisi preventivi. Un'operazione sulla quale la Consob avrebbe acceso un faro e che avrebbe bisogno di chiarimento.

"Un segnale forte e determinato" che incoraggia a proseguire sulla strada del risanamento. Ha dichiarato Sergio Marchionne, amministratore delegato della Fiat. Gli ha fatto eco il presidente, Luca Cordero di Montezemolo dichiarando che "la decisione dell'Ifil e della famiglia Agnelli è molto importante e positiva per la Fiat perché il consolidamento della proprietà asseconda un clima di fiducia che in questi tempi si è creato attorno all'azienda". Anche dal mondo politico sono arrivati commenti di elogio "per l'impegno diretto della famiglia Agnelli che conforta gli enti locali", ha detto il presidente della Provincia di Torino Antonio Saitta. Apprezzamenti anche da Mercedes Bresso, presidente della regione Piemonte e dal sindaco di Torino, Sergio Chiamparino.

Eppure per la Consob e per il mercato la reazione è stata opposta tanto che il titolo del Lingotto in Borsa ha lasciato sul terreno il 3,2% a 7,47 euro. I dubbi del mondo finanziario arrivano dai tecnicismi dell'operazione. Già cinque mesi fa, ad aprile quando Fiat in Borsa toccava i minimi di sempre a 4,39 euro, Exor, una finanziaria del gruppo Agnelli stipulò un particolare contratto finanziario (equity swap) con Merrill Lynch con il quale si impegnava a comprare 82,5 milioni di azioni Fiat a 6,5 euro per un totale di 535 milioni di euro. Tra il 7 e il 9 settembre Ifil ha acquistato altre 5,5 milioni di azioni per altri 41 milioni di euro. In totale si arriva a una spesa

per Ifil pari a 576 milioni che permette agli Agnelli di rimanere al 30,06% di Fiat anche dopo il 20 settembre quando per effetto del convertendo le banche saliranno al 27% del Lingotto. Senza l'operazione con Merrill Lynch gli Agnelli, dopo il convertendo, si sarebbero diluiti al 22% perdendo il controllo a favore delle banche.

"Un'operazione che è avvenuta aggirando Consob e mercato - commenta glaciale l'amministratore delegato di una delle prime sim di Milano che aggiunge - Ifil acquista il nuovo pacchetto rilevante a 6,5 euro, senza comunicarlo a nessuno, mentre adesso il titolo vale in Borsa 7,45 euro". Da fine aprile a oggi Fiat in Borsa ha guadagnato quasi il 70% mentre Ifil ha più volte pubblicato note, inviate alla Consob, dove si precisava "di non aver intrapreso né studiato alcuna iniziativa in relazione alla scadenza del prestito convertendo. Ifil ribadisce di non disporre di alcun elemento utile a spiegare tale andamento, né di informazioni relative a nuovi fatti rilevanti che possano aver influito sull'andamento stesso". Eppure l'operazione Exor con Merrill Lynch era già avvenuta.

Anche la stessa Consob ammette di stare esaminando l'operazione ma di non aver ancora deciso le azioni da intraprendere. "Il nodo è complesso, la legge vuole che quando si acquistano partecipazioni rilevanti la Consob e di conseguenza tutto il mercato venga informato. Con questa operazione si sono aggirati i regolamenti non comprando direttamente sul mercato ma con particolari strumenti finanziari (derivati)", spiega un gestore. Per un analista: "Derivati o meno non conta. Qualcuno ha comprato pacchetti importanti di titoli direttamente sul mercato e non ha avvisato la Consob. Senza preavviso gli Agnelli hanno comprato i titoli a prezzi molto bassi, vicino ai minimi storici. Davvero un brutto gesto".



Sergio Marchionne e John Elkann Foto Ansa

MANAGER DEL LINGOTTO

Il portafoglio di Marchionne

Era il 18 aprile 2005 quando Sergio Marchionne, ad di Fiat, decise di comprare sul mercato 220mila azioni del Lingotto al prezzo di 4,6 euro, pagando poco più di 1 milione di euro (2 miliardi delle vecchie lire). Sempre in quel periodo (Marchionne non era certo tenuto a saperlo) ai piani alti della catena di Fiat, la Exor, holding controllata dagli Agnelli, stipulava, senza dire niente alla Consob, un contratto con Merrill Lynch per acquistare a effetto ritardato, il 20 settembre, circa l'8% di azioni Fiat a 6,5 euro. Passarono due giorni dall'acquisto di Marchionne, giusto il tempo in cui l'ad avvisò l'autorità di Borsa della sua operazione (internal dealing) e per far circolare la notizia sul mercato, che Fiat dai minimi di sempre a 4,39 euro schizzava in Borsa mettendo a segno un quel rally indimenticabili. In cinque mesi il titolo ha recuperato il 70% toccando i 7,42 euro. Marchionne dunque non contento dei 1.948 euro lordi guadagnati come in qualità di consigliere e amministratore delegato dal primo gennaio al 1 giugno 2004 più gli altri 800 ricevuti come amministratore fino a dicembre 2004 può sommare 631.400 euro di plusvalenza teorica per il famoso acquisto del 18 aprile scorso. Anche altri alti dirigenti Fiat hanno acquistato ai minimi le azioni del gruppo. Tra questi Luigi Gubitosi, direttore finanziario, ha comprato sul mercato 20.794 azioni ordinarie a 4,8089 euro per un totale di 100mila euro.

L'INTERVISTA LUCIANO GALLINO

Secondo il sociologo per il rilancio dell'auto servono 7-8 miliardi in pochi anni

«Buon segnale, ma ora il Lingotto deve investire»

di Angelo Faccinetto / Milano

Professor Gallino, con la decisione di restare al 30% la famiglia Agnelli ha mostrato di voler puntare ancora sulla Fiat. Come giudica la scelta?

«È un segnale positivo. È un bene se il principale azionista di una società dimostra interesse per la salvaguardia del proprio capitale e delle proprie imprese. Sarebbe stato preoccupante se gli Agnelli avessero imboccato il cammino contrario. Certo, è un'operazione di peso. Ma contrariamente a quanto si è detto in questi mesi ritengo fosse anche un'operazione prevedibile».

Perché?
«Per due motivi. Primo, perché una famiglia che è maggiore azionista di un grande gruppo non si fa sottrarre il controllo per alcuni punti percentuali di capitale. In secondo luogo perché per le banche - se le cose fossero

finite diversamente - si sarebbe trattato di una forma di attivismo molto costoso, visto che avrebbero avuto serie difficoltà a pesare nel governo del gruppo. Anzitutto avrebbero dovuto siglare un patto di sindacato, operazione assai complessa, specie tra istituti molto diversi per dimensioni e interessi. E cosa avrebbero potuto fare poi? Il governo di un'impresa richiede un alto impegno, precise strategie, oltre all'individuazione di manager adatti».

Operazione nostalgia o operazione industriale con prospettive concrete?

«Vedo il futuro meno criticamente di quanto non lo vedessi un anno fa. Con Montezemolo e Marchionne il gruppo Fiat si è mosso con vigore nella direzione necessaria, tornando a concentrarsi sull'auto. Anche i recenti nuovi modelli vanno visti come un segno positivo».

Per stessa ammissione dei vertici del Lingotto, però, molto resta da fare.

«Restano aperti diversi problemi. Per un rilancio effettivo, la Fiat avrebbe bisogno di ammodernare i suoi stabilimenti. Cominciando da Mirafiori, che è molto invecchiato, tant'è che la sua produttività è la più bassa del gruppo. Questo vuol dire 2-3 miliardi di investimento. Poi la Fiat ha il problema della struttura distributiva. In Europa il marchio non lo si vede quasi più. Non a caso

la sua quota di mercato è scesa dal 18 a poco più del 5 per cento. E anche questo intervento richiede almeno un altro paio di miliardi. Infine dovrebbero essere fatti investimenti proporzionali a quelli degli altri costruttori europei. Ciò significa che il miliardo e mezzo di cui parla il Lingotto va almeno raddoppiato».

In tutto 7-8 miliardi. È realistico pensare che il Lingotto lo possa e lo voglia fare?

«Tenuto anche conto del debito rilevante, è certamente un impegno pesante. In questi mesi, ripeto, il gruppo si è mosso bene. Anche quest'ultima mossa parla di un governo dell'impresa in mani abbastanza salde. Ma l'interrogativo resta: da dove verranno questi 7-8 miliardi necessari per gli investimenti?»

Non vede il rischio che alla fine l'auto possa essere venduta?

«La famiglia Agnelli, nell'ultimo anno e mezzo, ha mostrato un crescente interesse per l'auto. Comunque, anche in caso di eventuali fusioni, per loro sarebbe più conveniente avere un settore auto solido e promettente. Del resto, a parte Toyota, non è che gli altri costruttori se la passino molto bene. Più che cessioni e fusioni - che non mi sembrano oggi una prospettiva realistica - vedo la possibilità di importanti accordi industriali. E anche per questo servono atti di politica industriale forti».

Alitalia, i sindacati dicono no ad altri tagli

Stop l'8 ottobre per bloccare un'ulteriore riduzione di posti di lavoro. Allo studio misure contro il caro petrolio

di Giuseppe Caruso / Milano

SCIOPERO Pronti ad incrociare le braccia. Le rappresentanze del personale di cabina di Alitalia di Cgil, Cisl, Uiltrasporti, Ugl e Anpav, hanno deciso, nel corso di una riunione intersindacale che si è svolta ieri, di avviare una iniziativa di mobilitazione con un primo sciopero l'8 ottobre prossimo. Le organizzazioni sindacali ribadiscono così il proprio no a interventi sul costo del lavoro che la compagnia starebbe predisponendo per affrontare il caro greggio.

«Con preoccupazione» affermano

le organizzazioni sindacali in un volantino «stiamo assistendo alla dinamica dei messaggi mediatici che stanno diventando tradizionali nella gestione Cimoli. Le veline giornalistiche suonano la gran cassa sull'insopportabile costo carburante, come se questo fosse il solo colpevole di un risultato aziendale che non arriva. Ma i problemi sono ben altri. Tutti derivanti da una gestione aziendale asfittica dal punto di vista delle iniziative commerciali e di network, dalle insufficienti capacità manageriali, al colpevole comportamento del Governo, vero assente dal punto di vista dei provvedimenti, che già si era impegna-

to ad attuare e soprattutto incapace di assicurare una politica dei trasporti al cui interno inserire il sistema del trasporto Aereo del nostro Paese».

I sindacati attendono ora una convocazione in tempi brevi: «Se così non fosse il giorno 8 sarà l'inizio di un nuovo pesante conflitto che Alitalia non può né deve permetterci». Il governo ha intanto deciso di varare un decreto legge per alleviare ad Alitalia l'onere determinato dall'incremento del prezzo del carburante e spianare la strada all'aumento di capitale con il quale perderà la maggioranza della compagnia e procederà verso la privatizzazione. Per Alitalia si parla di benefici nell'ordine di 100 milioni di

euro.

La decisione è stata decisa nel corso del consiglio dei ministri che si è tenuto ieri ed in cui il sottosegretario Gianni Letta ha riferito sulla vicenda Alitalia.

Il provvedimento riguarda «misure per l'intero settore del trasporto aereo, con i cosiddetti requisiti di sistema che sono presupposto e condizione per il piano industriale dell'Alitalia, in vista dell'aumento di capitale».

Il ministro per le Infrastrutture Pietro Lunardi ha parlato di «misure per contrastare il caro petrolio. Ora Alitalia è spiazzata con il suo piano industriale e quindi bisogna adottare misure per andare contro l'incremento del carburante».

BREVI

Scioperi/1 Anas, lavoratori in lotta contro la privatizzazione

Uno sciopero nazionale, con manifestazione a Roma di tutti i dipendenti Anas, entro settembre ed un presidio a Palazzo Madama nel pomeriggio del 20. Lo hanno deciso Filt, Fit, Uilpa, Sada-Confasal, Snala-Cisal e Ugl per protestare contro l'iniziativa del governo che «ribadisce i propositi di privatizzazione e l'assoggettamento a pedaggi reali o figurativi di tratte stradali e autostradali, senza preoccuparsi degli effetti devastanti che questo produrrebbe per gli oltre 6.500 dipendenti dell'azienda».

Scioperi/2 Trasporto pubblico locale Stop degli autonomi a inizio ottobre

Uno sciopero generale per il settore dei trasporti entro la prima decade di ottobre a difesa della libertà e del diritto di rappresentanza sindacale è

stato deciso da Sult, SinCobas e Cnl. Le tre sigle chiedono, con la loro iniziativa, il varo di una legge sulla rappresentanza sindacale e la democrazia sui posti di lavoro.

Scioperi/3 Domani si fermano per quattro ore le hostess di Air Dolomiti

Si fermeranno domani per quattro ore, - dalle 12 alle 16 - le assistenti di volo della compagnia aerea Air Dolomiti, per uno sciopero proclamato dalla Filt-Cgil, che rappresenta circa il 50% del personale di cabina. La protesta è a sostegno della vertenza per la riapertura del contratto.

Milano Chiude la Coin di piazzale Loreto Oggi presidio dei dipendenti

I dipendenti della Coin di piazzale Loreto a Milano manifesteranno oggi davanti al negozio per protestare contro la chiusura. L'iniziativa, ricorda il sindacato, si aggiunge alle 80 ore di sciopero già fatte e alle manifestazioni di solidarietà dei dipendenti Coin di Genova e Firenze.

In occasione del Centenario della Confederazione
**LA CGIL PRESENTA
UNA EDIZIONE SPECIALE
DI SMEMORANDA 2006**

All'interno interventi di
Ballestra, Covacich, Consolo, Cugia, De Luca, Guerra, Lodoli, Lunetta, Luzi, Magrelli, Magris, Malerba, Maraini, Ravera, Rea, Sanguineti e foto storiche delle lotte operaie.

in edicola con **l'Unità, Liberazione, il manifesto e Carta**
a 6,90 Euro in più.



Agenda 12 mesi giornaliera.
Formato cm 11x15,3.
Copertina morbida.
Interni in carta riciclata,
stampa a 4 colori.
Copie numerate.