

La diatriba degli Agnelli inquieta i vertici Fiat

Montezemolo e Marchionne negano effetti sul controllo del Lingotto e sul ruolo di John Elkann

di Marco Ventimiglia / Milano

ESITO IMPREVEDIBILE Innanzitutto la frase pronunciata ieri dall'amministratore delegato del Lingotto, Sergio Marchionne: «È un problema della famiglia Agnelli, non della Fiat». Una dichiarazione che a leggerla inconsapevoli, magari per essersi assen-

tati una sola settimana in una qualche località esotica, farebbe venire il dubbio di trovarsi veramente in Italia. Eppure la clamorosa iniziativa di Margherita Agnelli, figlia del defunto Gianni e madre del nuovo ed ancora un po' acerbo patron del colosso automobilistico, John Elkann, ha innescato un autentico putiferio, con tanto di precisazioni paradossali come quella appena citata. L'azione - per la precisione l'atto di citazione presso il Tribunale civile di Torino - compiuta dalla più diretta discendente dell'Avvocato è del resto semplice e terribile allo stesso tempo. Semplice perché come una qualsiasi ereditiera vuole sapere se la successione del padre si è effettivamente svolta a regola d'arte. Terribile perché qui non stiamo parlando del lascito di un appartamento o di una cassetta di sicurezza, ma del più cospicuo e soprattutto celebre patrimonio industriale del nostro paese.

Comprendibile, quindi, lo sconcerto misto agli interrogativi, alle illazioni, persino ai pettegolezzi, che l'iniziativa ha immediatamente innescato. Oltre, naturalmente, alle reazioni ufficiali dei personaggi che occupano i posti più prestigiosi nei luoghi di potere della Casa sabauda. Ieri, appunto, è stata la volta dell'establishment della Fiat, presente a Santa Margherita Ligure in occasione del convegno dei giovani imprenditori di Confindustria. Di fronte all'inevitabile domanda sulle vicende dell'azionista di riferimenti, Sergio Marchionne ha parlato di «una realtà industriale della Fiat che è quello che è, noi continuiamo a sviluppare

L'atto di citazione della figlia dell'Avvocato per appurare consistenza e destinazione del patrimonio ereditario

l'azienda e a fare quello che dobbiamo. Gli ultimi avvenimenti, invece, rappresentano un problema che si deve risolvere nella famiglia. La Fiat non ha assolutamente niente da dire. Sono cose in cui non c'entriamo per niente. Ripeto, l'azienda va bene, sono problemi che devono essere risolti altrove».

Quanto al presidente del Lingotto, Luca Cordero di Montezemolo, è stato ancora più tranchant a chi gli chiedeva se fosse addirittura a rischio la giovane leadership della Fiat detenuta da John Elkann. «È un problema che non si pone», è stata la secca risposta. Eppure, a sentire fior di esperti di diritto, il problema potrebbe por-

si eccome. Tutto dipende dalla effettiva volontà di Margherita Agnelli di portare alle estreme conseguenze la contrapposizione con la madre e vedova dell'Avvocato, Marella, con dei contraccolpi che potrebbero riflettersi pesantemente sulla posizione del figlio John, dominus del gruppo grazie a delle operazioni di inge-

gnieria finanziaria compiute rapidamente dopo la morte del nonno Gianni. Una vicenda, quella del passaggio del potere in un colosso industriale di queste dimensioni, che è inevitabilmente molto complessa, con una fitta ragnatela di società, per lo più domiciliate all'estero, ognuna delle quali ha svolto il suo compito per trasferire lo scettro del comando dall'Avvocato al suo nipote prediletto. Con la conseguenza, in estrema sintesi, di sostituire in pochi mesi (dal gennaio 2003 al marzo 2004) la triade degli azionisti di controllo, composta da John Elkann, Marella e Margherita Agnelli, con un unico proprietario.

Una vicenda legale che contrappone Margherita Agnelli ai tre «gestori» dei beni e alla madre Marella

Una vicenda che si interseca, però, con il destino del patrimonio privato di Gianni Agnelli, la cui giusta ripartizione rappresenterebbe, perlomeno secondo le dichiarazioni fin qui rilasciate, il reale obiettivo della figlia Margherita. In pratica, dopo aver tentato invano di chiarirne la consistenza e l'effettiva destinazione rivolgendosi alla triade che lo ha gestito in questi anni, composta da Franco Grande Stevens, Gianluigi Gabetti e Siegfried Maron, Margherita Agnelli ha deciso di rivolgersi al Tribunale. Il tutto per tutelare, sono sempre le sue parole, gli altri figli, in particolare quelli avuti dopo le sue seconde nozze. Una storia, come tutte quelle che si svolgono in famiglia, e non importa quanto importante essa sia, che è ovviamente appesantita da tutto quel campionario di sentimenti contrapposti che caratterizzano i rapporti parentali. A questo punto non resta che attendere l'entrata in scena dell'autorità giudiziaria, per uno dei procedimenti privati più «pubblici» nella storia della Repubblica.



In alto Gianni e Marella Agnelli, a sinistra la primogenita Margherita Agnelli e di fianco, a destra, il figlio John Elkann oggi principale azionista della Fiat



ORDINI BOOM

Partenza a razzo per la nuova 500

/ Milano

SCATTO Ancora non ha fatto il suo debutto sul mercato - lo farà il prossimo 4 luglio a 50 anni esatti dal «battesimo» della sua antenata - ma la nuova 500 già viaggia ad alta velocità. Gli ordini per la piccola di casa Fiat - ha rivelato l'amministratore delegato del Lingotto, Sergio Marchionne - stanno registrando un vero e proprio «boom»: nella prima mezza giornata di prenotazioni da parte dei concessionari, le richieste sono ammontate all'equivalente di un mese di produzione.

Un risultato tale da spingere e rilanciare le ambizioni del gruppo: l'obiettivo a breve termine è di recuperare le quote di mercato perse a maggio, mese in cui la fetta della Fiat nel mercato automobilistico italiano è scesa al 30,9% dal 32% di aprile.

«Non dovrei dirlo, - ha annunciato quasi con pudore, ma anche con orgoglio, Marchionne - ma ieri abbiamo aperto gli ordini della 500 ai concessionari e abbiamo fatto un mese di pro-

duzione in 12 ore». Il che significa, secondo l'ad del Lingotto, che si potrebbe anche superare l'obiettivo annunciato di una produzione di 120mila vetture. «Speriamo di farne di più. La macchina si sta vendendo prima di andare sul mercato. C'è interesse enorme per questa vettura. Siamo sicuri che ne venderemo almeno 120mila. - ha precisato - Ma abbiamo la capacità produttiva di farne di più se necessario, di arrivare a 150mila». Comunque, ha aggiunto, «l'investimento sta in piedi e guadagna già a 120mila».

Le aspettative sono dunque positive e l'obiettivo della casa torinese è quello di risalire la china dopo il lieve calo della quota di mercato registrata il mese scorso, dovuto anche «ai rimasugli di problemi» avuti allo stabilimento di Pomigliano. «Il 10% in più sull'anno scorso è un dato incoraggiante, ma non basta» perché, ha sottolineato, «in aprile siamo arrivati al 32% e questo è un numero che a noi piace e ci dobbiamo tornare il più presto possibile».

Il matrimonio Milano-Brescia slitta a lunedì

Ancora rinviato il varo dell'operazione Aem-Asm. I consigli si riuniscono domani, titoli sospesi

di Marco Tedeschi

Ancora alta tensione e nulla di fatto per la grande fusione tra le municipalizzate di Milano e Brescia. Un'altra fumata nera è uscita ieri nell'estenuante trattativa che dovrebbe portare alla fusione tra Aem Milano e Asm Brescia, dalla cui concentrazione nascerebbe il primo nucleo di una utility sul modello tedesco della Rwe. I consigli di amministrazione dovrebbero svolgersi domani per deliberare il matrimonio e, in coincidenza con il varo dell'operazione, la Borsa sospenderà i titoli delle due società dalle contrattazioni.

A Brescia il cda non si riunisce nemmeno per divergenze sul concambio

Ieri erano in programma i consigli di amministrazione delle rispettive società, convocati in contemporanea per dare il via libera al progetto. Ma il board della municipalizzata bresciana non è mai iniziato: a far saltare la riunione sono stati alcuni problemi legati alla governance della futura società, il nodo del concambio e il dividendo straordinario che la municipalizzata bresciana dovrebbe distribuire dopo il via libera all'operazione di aggregazione. Tutti temi al centro di un incontro ieri sera tra gli advisor dei principali azionisti delle due società, il comune di Milano e quello di Brescia. Per Aem gli advisor sono Jp Morgan, Citigroup e Mediobanca, per Asm Brescia, invece, Intesa Sanpaolo e Merrill Lynch. A questi si devono aggiungere le banche d'affari che seguono direttamente i due enti locali: Credit Suisse per Brescia, e alcuni consulenti, come Arnaldo Borghesi e Livolsi&Partners, per quello di Milano. Il consiglio di

amministrazione di Aem, invece, si è regolarmente riunito questa mattina e, secondo fonti, «ha preso atto» dei nuovi rilievi provenienti da Brescia. Per quanto riguarda la governance, lo schema da adottare sarebbe il sistema dualistico, con il consiglio di gestione che andrebbe al presidente di Aem, Giuliano Zucconi, con la presidenza del consiglio di sorveglianza affidata all'attuale numero uno di Asm Brescia, Renzo Capra. Non si prevede la figura di un amministratore delegato, sostituito da due direttori generali espressione ciascuno delle due municipalizzate.

La governance e il dividendo straordinario al centro delle discussioni dei consulenti

Su questo punto sarebbero emerse le resistenze dei bresciani, unitamente alla composizione del consiglio di gestione, tra gli 8 e i 10 membri, ritenuti eccessivi per un'efficace amministrazione della società e un espediente per favorire una proliferazione di poltrone. Per il concambio si tratta per limare le ultime divergenze, anche se sembra ormai assodato un valore che indiscrezioni vogliono vicino a 1,6 azioni Aem ogni azione Asm. Resta indiscusso uno dei cardini dell'intesa, ovvero la pariteticità tra il comune di Milano (che controlla Aem con il 43%) e quello di Brescia (azionista di Asm con il 69%) nella futura quota che controllerà, con il 55% circa, il nuovo gruppo.

E adesso? Bisogna attendere domani, sperando che gli advisor riescano a smussare le divergenze. Eloquenti il «no comment» del sindaco di Milano, Letizia Moratti: «Quando potrò parlare, parlerò...», ha detto.

Aerei, troppi disagi Indagine dell'Enac

■ Ritardi, disagi, cancellazioni di voli: il trasporto aereo italiano vive un momento particolarmente difficile in coincidenza con le difficoltà anche della compagnia di bandiera Alitalia che dovrebbe essere privatizzata entro luglio. Per questi motivi si sta muovendo l'Enac.

Il Presidente dell'Enac, Vito Riggio, ha chiesto alla direzione generale dell'ente «una analisi dettagliata su ritardi e disservizi nel sistema aeroportuale del nostro Paese». Una «particolare attenzione verrà riposta nella verifica del funzionamento e dell'efficienza del settore durante i fine settimana». Lo ha reso noto l'Enac, l'ente per l'aviazione civile, con una nota. Proseguono così «gli accertamenti già avviati».

Le nuove verifiche «verranno condotte sulle singole compagnie aeree e sui singoli aeroporti nazionali, in termini di puntualità dei voli e qualità dei servizi offerti. Per i casi di ritardi, cancellazioni e negato imbarco verrà verificato il rispetto dei regolamenti comunitari che stabiliscono regole comuni sull'informazione, l'assistenza e la riprotezione dei passeggeri».

Vito Riggio « presenterà la relazione al consiglio di amministrazione dell'Enac al fine di individuare gli eventuali correttivi da mettere in essere in vista dell'estate e dell'aumento di traffico durante questo periodo».

All'italiano piace la carta prepagata

■ Sempre più carte di credito, con un vero e proprio boom delle prepagate, e sempre meno assegni per le famiglie italiane che però, nonostante l'utilizzo ormai diffusissimo dei pos (point of sale per l'acquisto con bancomat e carte di credito), amano ancora banconote e monete molto più di quanto non facciano gli altri europei.

A tratteggiare l'atteggiamento degli italiani alla cassa è la Banca d'Italia, che ha stilato le tabelle sulla diffusione degli strumenti di pagamento. Secondo i dati relativi al 2004, gli ultimi per i quali sia disponibile un confronto internazionale, il numero di operazioni di pagamento pro capite effettuate in Italia con strumenti diversi dal contante sono 59. Il numero più basso dopo la Grecia (11). Poco più avanti di noi c'è invece l'Irlanda con 77 operazioni a testa. Numeri che non hanno niente a che vedere con le 238 operazioni della Finlandia o le 226 della Francia. L'Italia non guadagna terreno neanche guardando ai dati su 2005 e 2006, che segnano comunque un incremento a 60 e 62 operazioni.

Le carte stanno in ogni caso guadagnando sempre più spazio nelle abitudini delle famiglie. Oramai le possiedono 6 italiani su 10. Ma il vero e proprio boom registrato negli ultimi anni è stato quello delle carte prepagate, quelle che si utilizzano spesso per gli acquisti su internet (ritenuti ad alto rischio clonazione). In circolazione ce ne sono quasi 4,5 milioni con un incremento del 36% in un anno.