PUNTO INTERROGATIVO SU DE TOMASO

COME SI DIVENTA PADRONI DI UN IMPERO

"L'escaletion" dell'ex pilota argentino nel mondo dell'industria motociclistica e automobilistica, dal 1967 ad oggi, ha dell'incredibile. Partito con mezzi modesti, l'argentino è riuscito, con l'appoggio di ricche possidenti e di enti di stato, a costruirsi un grosso impero. Abbiamo condotto per due mesi un'indagine: i risultati sono sconcertanti.

Raccontano che dopo una gara in un circuito -ai tempi in cui correva- De Tomaso abbia sporto reclamo contro tutti i concorrenti, chiedendone la squalifica per presunte irregolarità tecniche. L'imbarazzo dei commissari fu grande, ma divenne sorpresa e stizza quando si accorsero che l'argentino non aveva partecipato alla gara e quindi non aveva titolo per porre reclami.

Nel marzo scorso l'ex pilota, davanti alle telecamere della RAI, ha avanzato un nuovo reclamo, questa volta contro lo stabilimento della HONDA in Italia.

Era stategia pura o spavalderia?

Poi ha tirato fuori la carte del nazionalismo e della concorrenza dei giapponesi, denunciando le difficoltà che avrebbero avuto le industrie italiane, Moto Guzzi e Benelli, a competere con uno stabilimento costruito in Italia con capitale straniero. S'è ben guardato però dall'informare i telespettatori che le aziende da lui gestite appartengono a uno straniero; infatti egli è tuttora cittadino argentino, non avendo mai assunto la cittadinanza italiana. Fra l'altro sembra risulti sconosciuto al fisco di casa nostra, almeno come contribuente in prima persona.

Ha però ricordato di aver acquistato quasi integralmente dall'IMI la proprietà delle varie aziende che gli sono state in gestione, e ne ha citate alcune, aggiungendo che la sua quota di partecipazione azionaria per la Innocenti sarebbe stata sottoscritta da un gruppo di finanziatori americani, attraverso la fornitura di macchinari.

Sembra a questo punto che l'apporto di capitali stanierisia, osia stato, determinante nelle iniziative di tale personaggio. Tuttavia scavando in profondità, si ha la sorpresa di costatare che, a parte qualche episodio iniziale, il capitale che ha permesso a DeTomaso di diventare la prima potenza europea in fatto di motociclette è semplicemente italiano e, per giunta, dello stato italiano.

Quando venne in Italia nel 1955, Alejandro De Tomaso aveva 32 anni, una moglie e tre figli, lasciati nel paese d'origine, e una gran ambizione di correre in macchina. Suo padre un uomo politico argentino, era morto quando Alessandro aveva 5 anni; la madre Maria Ester Ceballos, apparteneva ad una delle dieci famiglie che amministravano l'agricoltura in Argentina. Interrotti gli studi a 14 anni, Alessandro aveva lavorato per qualche tempo presso un giornale di Buenos Aires. Come pilota si fece notare più fuori dei circuiti che in corsa. Irrequieto, polemico, tutt'altro che metodico e riflessivo.

Trasferisce il suo temperamento anche nell'attività di costruttore, intrapresa nel 1959/: un mare di idee e soluzioni, una congerie di progetti e di prototipi, pochissimi dei quali raggiunsero il livello necessario per la produzione in serie.

A Modena incontra Isabella HASKELL, figlia di un americano, proprietario di un ippodromo a New York: con lei rimarrà fino all'estate del 1975, epoca in cui le preferisce la vedova Vanderbilt, proprietaria al 75% della "Anonima Fonderie di Acciaio" di Modena.

I due fratelli di Isabella erano titolari della "Rowan Electronic" una piccola azienda del NeW Jersey, specializzata in forniture militari.

A questo punto De Tomaso fa sentire al sua presenza.

Il primo exploit è l'acquisto della GHIA, nel marzo del 1967, da parte della ROWAN (100% delle azioni). De Tomaso che ha condotto l'operazione viene eletto presidente della carrozzeria. Certa stampa ha riportato in questi giorni con compiacimento, la notizia che De Tomaso era amico di Che Guevara: è vero lo conosceva, ma non hanno scritto che era anche amico di Trujillio, il dittatore di San Domingo fuggito all'estero con enormi capitali. E' proprio Trujilio, infatti (che aveva rilevato la Ghia per 3 miliardi il 13 gennaio '64), che consegna l'azienda a De Tomaso per una cifra ritenuta irrisoria. Nel novembre 1969, la nuova società rileva anche la carrozzeria Vignale, giunta al fallimento. Nel frattempo muciono in un incidente aereo, i dui fratelli della donna con cui De Tomaso convive. Da quel momento esce di scena la Rowan e sopravanza il nome dell'argentino quale protagonista delle varie iniziative.

LO SPECCHIO PER LE ALLODOLE

Accanto a De Tomaso, nel maggio del 1970 compare per la prima volta, ufficialmente la Ford americana, che rileva l'80 % delle azioni, mentre all'argentino va il 20%.

L'appoggio della Ford esteso anche alla De Tomaso Automobili di Modena, dura circa due anni e mezzo. Poi il gigante americano tira i remi in barca: acquista l'intero pacchetto azionario e, il 22 gennaio 1973, costringe De Tomaso ad abbandonare la presidenza della De Tomaso Incorporated, società sussidiaria della Ford, fondata per il controllo della De Tomaso Automobili di Modena e della GHIA di Torino. Da quel momento la Ghia diventa uno studio di bozzetti e di disegni di styling della Ford Tedesca, mentre gli stabilimenti della Vignale, dopo alcune vicissitudini, vengono venduti ad una azienda tipografica. Si ritiena che la fugace incursione della Ford americana nel mondo motociclistico italiano (o Modenase) sia stata suggerita quale soluzione di rimedio per "consolare" il colosso di Detroit del fallito colpo nei confronti della Ferrari.

Prima di essere messo da parte della Ford, De Tomaso aveva, però, spostato i suoi interessisul settore motociclistico. Nel 1971 eccolo infatti a salvare la Benelli di Pesaro. L'azienda viene ceduta nello stesso anno. La maggioranza della azioni finisce ad una società fiduciaria, la FIDES di Ancona, dietro la quale(viste le affermazioni sulla proprietà della Benelli fatte da De Tomaso in televisione), dovrebbe celarsi l'argentino; il 17,50 % delle azioni è invece acquistato dalla GEPI, una società a capitale statale, che fa capo all'IMI, fondat anel marzo del 1971.

Da quando il finanziere argentino è entrato"nella manica" della GEPI la sua fortuna e la sua notorietà sono esplose di colpo: Benelli, Moto Guzzi, Nuova Callegari, una fonderia in Emilia, auto Maserati, queste sono state le tappe prima di giungere alla trattativa per l'Innocenti.

Il sistema è sempre lo stesso: la GEPI acquista un a parte delle azioni e tira fuiri i soldi; De Tomaso diviene proprietario della restante parte, assumendo i debiti dell'azienda e curandone la gestione. L'esborso di capitali da parte di De Tomaso e sempre molto limitato e in alcuni casi -come vedremo- non c'è per niente. Per esempio la Maserati è stata acquistata l'8 agosto del 1975 e pagata teoricamente 2 miliardi. Il 28% delle azioni è andato a De Tomaso mentre il restante 72% è della GEPI. In pratica però la Citoen ha conse-

gnato le chiavi del glorioso stabilimento senza esigere una lira anzi come portachiavi ha fornito un assegno di 5 miliardi che è servito per sanare un debito della Maserati nei confronti di alcune banche.

Alla GEPI e all'argentino sono rimasti debiti per 2 miliardi e 300 milioni nei confronti dei fornitori e di 1 miliardo e 300 milioni nei confronti dei dipendenti per indennità di anzianità (quindi un debito a lunga scadenza).

E non è tuttoqui. De Tomaso si riserva una opzione, cioè il diritto di riacquistare dalla GEPI l'intero pacchetto azionario (o una parte di esso, sufficiente a garantire la maggioranza), a un prezzo già stabilito, presumibilmente basso entro 5 anni.

L' HOBBY PREFERITO

Qualcuno sostiene che nelle aziende gestite dall'ex pilota, si sia modificata radicalmente la loro già precaria situazione e che l'apporto organizzativo di De Tomaso si sia fatto sentire. A conforto di questa tesi vengono citati alcuni bilanci "sanati" dalla nuova gestione. A nostro giudizio i bilanci non bastano: sarebbero molto più indicativi i dati delle vendite.

Che l'argentino sia dotato di forte personalità e di notevole abilità è fuori discussione; come vengono usate è invece discutibile. In televisione De Tomaso ha parlato anche di sue capacità tecniche.

Sono abbastanza noti nell'ambiente motoristico, soprattutto negli USA, i problemi tecnici che affliggono la Pantera, l'unica vettura -fra i numerosi prototipi più o meno funzionanti- costruita in piccola serie da De Tomaso. Anche i tecnici della Moto Guzzi e della Benelli hanno fatto le spese della prolifica iniziativa di De Tomaso: la lunga gestazione -non del tutto insolita- del "quattro" e del "sei" cilindri GuzziBenelli, pur decisamente "ispirati al disegno Honda, dimostra quale sia il divario fra il difficile tema imposto e le attuali capacità tecniche delle due aziende unite.

Eppure Benelli e Moto Guzzi, in altri tempi, hanno saputo proporre al mondo intero quanto più raffinato e funzionale esistesse in campo motociclistico.

Come mai oggi gli unici prodotti validi del gruppo sono ancora quelli progettati prima del 1970? Il motore della V7, per esempio, al 1959, quando venne concepito dall'ingegner Carcano per equipaggiare un veicolo militare a tre ruote.

La verità -secondo noi- è che De Tomaso ha distrutto il complesso delle esperienze e della preparazione tecnica che costituiva l'autentico patrimonio di queste aziende.

Dalla Moto Guzzi, nel giro di pochi mesi di"gestione De Tomaso" se ne sono andati- osono stati messi in condizione di dimettersi- il direttore tecnico (ing.Araldi, già direttore di produzione della Lambretta e tecnico preparatissimo), il direttore della produzione (Alberici), il capo delle esperienze(ing.Rollo), il capo della programmazione (Saibeni), il direttore commerciale (ing.Bianchi), il direttore generale(ing.De Stefani), il suo assistente (ing.Urangia), l'amministratore delegato(dott.Ranzini).

Alla Benelli si è verificato un esodo analogo, anche se meno vistoso. Fra Guzzi e Benelli si contano ora uno o due ingegneri. E la fobia per i laureati non finisce qui : per l'acquisto della Maserati l'argentino - forse scottato dalle decine di procedimenti giudiziari e arbitrali intrapresi dai dirigenti e dagli impiegati della Guzzi- ha preteso che nel contratto di acquisto della Maserati fosse inclusa una clausola che impegnava la Citroen a consegnare l'azienda priva dei dirigenti. In altre parole De Tomaso si riservava la facoltà di licenziare tutti i dipendenti dirigenti. E lo ha fatto. Sette ingegneri su otto sono stati estromessi, e tutti gli altri laureati hanno subito la stessa sorte. Fra i primi ricordiamo l'ing. Giulio Alfieri la cui perdita -è stato licenziato dopo 23 anni di direzione tecnica; ottanta motori progettati, una considerazione elevatissima in campo internazionale- basta da sola a valutare lo sperpero di cervelli. Assieme all'ing. Alfieri è stato licenziato anche l'ing.Mazzoli, responsabile delle omologazioni, settore importante ed estremamente delicato, visto la complessità delle norme che ogni giorno, nelle varie nazioni, vengono introdotte in tema di sicurezza e inquinamento.

Sembra ora che la inconsulta decisione di De Tomaso si sia già ritorta contro di lui, poichè nessuna, o quasi, delle vetture attualmente prodotte può essere venduta in europa o negli USA, non essendo state omologate secondo le norme CEE in vigore dall'ottobre 1975.

Certo con i licenziamenti e le dimissioni ottenute l'argentino ha ridotto le spese generali delle varie aziende, ma a questo punto il marchio di ciascuna non vale più niente: si tratta di imposizione della propria personalità o di malcelata autarchia imprenditoriale?

In una riunione tenutasi a Roma in aprile presso l'associazione nazionale dei dirigenti d'azienda, De Tomaso è stato definito uno di quegli appaltatoti di peones... che fanno dell'umiliazione dei dirigenti uno dei loro hobby preferiti.

IL DITO NELLA PIAGA

L'aspetto più sconcertante della vicenda è che De Tomaso gestisce e amministra, contemporaneamente e congiuntamente, aziende sue e aziende della GEPI, quindi diventa automaticamente controllore di se stesso. Per esempio sappiamo che la produzione della moto Guzzi e quella della Benelli sono state unificate e integrate : alcuni motori vengono prodotti a Mandello, mentre le linee di montaggio sono spostate a Pesaro. Ciascuna azienda diventa così tributaria dell'altra. Chi stabilisce i relativi costi di produzione, chi applica i prezzi, chi controlla i bilanci? Certo la GEPI deve avere una gran fiducia in De Tomaso.

Noi ne abbiamo un po' meno e siamo andati a controllare i bilanci, quel terribile "inghippo legalizzato", dal quale è sempre difficile trarre indicazioni assolute. Però, questa volta, sovrapponendo i bilanci di varie aziende e di diversi periodi -sono saltate fuori cose molto strane. Ve le elenchiamo.

La SEIMM Moto Guzzi fu acquistata al 100% dalla Benelli il 21/12/72 , epoca in cui la Benelli era gestita, da oltre un anno, da De Tomaso.

La casa di Mandello Lario è stata pagata soltanto 1 miliardo duecento cinquantamilioni e mille lire, contro un valore intrinseco che si ritiene, al netto, superiore a 5 miliardi. La somma fu versata dalla Benelli all'IMI, proprietaria attraverso una sua emanazione, dell'intero pacchetto azionario della SEIM Moto Guzzi.

Tuttavia la Benelli alla fine del '72 non era in grado di tirare fuori 1.250.001.000 lire, poichè il suo capitale sociale di 600 milioni era falcidiato da una perdita di 443 milioni.

Come ha fatto allora a trovare tanto denaro?

Qualcuno ha garantito e qualche banca ha concesso il prestito per qualche giorno. Contemporaneamente si verifica un fatto stranissimo alla Guzzi : Il 21 dicembre 1972 (stesso giorno dell'acquisto da parte della Benelli) viene eseguito un aumento di capitale da 500 milioni a 3,5 miliardi. Il che significa che le casse della Moto Guzzi vengono dotate dall'IMI di denaro fresco per 3 miliardi esatti. Il giorno dopo l'azienda passa ufficialmente in mano a De Tomaso.

Dieci giorni dopo, al 31 dicembre 1972 (lo si legge nel bilancio della Guzzi) la situazione degli attivi (in cassa e in deposito presso banche) è solo di 1.024.300.000 lire.

Morale: l'IMI vende una sua azienda da 5 miliardi (Moto Guzzi) a una società (Benelli) nella quale la GEPI è presente per il 17,5%. La cifra pattuita è di 1.250.001.000 lire: per riceverla l'IMI, però, deve versare 3 miliardi.

Certo è uno strano affare.

L'acquisizione della casa di Mandello permette poi (14/3/73) alla Benelli di aumentare il suo capitale sociale fino a 2 miliardi e 90 milioni. Questo aumento non viene sottoscritto dalla GEPI (che deteneva il 17,50 delle azioni) ma soltanto da De Tomaso che quindi incrementa ulteriormente la sua quota azionaria, mentre quella della GEPI si riduce automaticamente al 4,8 %.

INNOCENTI - L'ULTIMO ANELLO

Per questa sfortunata azienda la manovra di De Tomaso è ancora più complessa. Le società -già formate o ancora da costituire- che si incroceranno nell'affare sono addirittura 5 :

-la Leyland Innocenti in liquidazione, cioè la vecchia società inglese che ha venduto lo stabilimento e le attrezzature;

-la Nuova Innocenti, costituita con capitale quasi esclusivamente statale (GEPI) e con un apporto (si dice intorno al ½ miliardo) di De Tomaso. Questa società, diretta dall'argentino, rileva lo stabilimento e ne cura la gestione;

-la IPO (Iniziative Promozione Occupazione), qualcosa di ibrido fra un ente di previdenza e un ufficio di collocamento. Costituita il 1° aprile ha riassunto tutti i dipendenti della Leyland Innocenti.

Stando ai programmi questa società dovrebbe venire sciolta in settembre '76 : vedremo;

-la British Leylend Italia, una società inglese fondata nel febbraio scorso a Roma per curare l'importazione e la vendita di vetture prodotte in Inghilterra e -teoricamente- per vendere le "Mini 90" giacenti a Lambrate e quelle che verranno costruite dopo che lo stabilimento tornerà in funzione (cioè a ottobre). diciamo teoricamente perchè De Tomaso - aquanto risulta da voci raccolte nell'ambito dello stabilimento- vuole vendere direttamente queste vetture senza passare attraverso gli inglesi;

-la Innocenti Commerciale, la società costituita in maggio, voluta da De Tomaso, per la vendita di tutti i prodotti, vecchi e nuovi, dello stabilimento di Lambrate incluse le Mini.

Oltre queste 5 società occorre ricordare gli altri enti investiti di responsabilità e di poteri nell'affere Innocenti : i sindacati, l'IMI e il tribunale (che controlla l'operato dei liquidatori).

Si tratta quindi di una situazione ingarbugliata, dalla quale ci si può aspettare tutto fuorchè chiarezza e dinamismo. Gli aspetti della faccenda che più ci lasciano perplessi sono i programmi di De Tomaso: la fondazione di una società commerciale per la vendita dei prodotti non richiede alcun investimento, nè comporta rischi, però consente di separare completamente le amministrazioni e di far figurare a scelta gli utili alla società produttrice o a quella venditrice. La produzione di motociclette e di furgoni di derivazione motociclistica permette di far entrare nel gioco anche il gruppo Benelli - Moto Guzzi, interamente controllato da De Tomaso, che dovrebbe diventare il fornitore ufficiale di motori.

L'investimento necessario (a carico quasi esclusivo dello Stato), per i programmi annunciati, ha raggiunto, secondo le ultime notizie, i 230 miliardi di lire: gli inglesi per continuare l'attività, ne avevano chiesti meno di una ventina; la Fiat ne aveva chiesti 200, ma la maggioranza di essi dovevano essere dati in prestito.

Da QUATTRORUOTE n° 6 Giugno 1976

IL NOSTRO PARERE

A nostro parere l'articolo sopra riportato riflette esattamente la politica di gestione aziendale adottate in seno alla "nostra" BENELLI.
La nostra conoscenza del DE TOMASO ha inizio nell'agosto '71, quando acquistò la maggioranza del pacchetto azionario della DITTA F.LLI BENELLI S.P.A. Il suo ingresso sembrò portatore di importanti innovazioni nell'ambito dell'azienda, da far sperare in un futuro prospero sia per la produzione che per i livelli occupazionali. Infatti al momento si ebbe un consistente incremento di tecnici e dependenti, anche se in gran parte importati da altre aziende del gruppo De Tomaso. Ma la situazione cambia rapidamente, se si considera che in un periodo di tempo brevissimo, sufficiente a ristrutturare, anche se parzialmente l'azienda, per ragioni che ancora sfuggono alla nostra immaginazione, il'gruppo direttivo' fu messo nelle condizioni di lasciare l'azienda pesarese. Tanto che tutt'oggi la Benelli s.p.a. risulta essere priva di dirigenti; carenza questa che è stata ovviata con l'arrivo in sede di elementi presi a prestito da altre aziende di gruppo, e quindi non facenti parte dell'organico.
Tra questi si possono citare della Benelli :

RIGAMONTI	: "vigilante"	ufficio	acquisti
CECCARELLI	: "	"	commerciale Italia
MELICA	: "	"	amministrazione
ERMELLINI	: "	"	commerciale Estero
ARCURIO	: "	"	vendite Italia
RANALLI	: "	"	vendite estero
SUZZANI	: "	"	contabilità industriale
GALBUSSERA	: "	"	centro elettronico
TURINETTI	: "	"	ricambi e assistenza
DONGHI	: "	"	amministrazione
?????????	: "	"	tecnico (fantasma!)

Da ciò si capisce facilmente che l'azione di reperire altrove personale cui affidare le varie responsabilità, elimina a priori ogni possibilità a quanti sono già in forza di accedere ai succitati livelli, e di assumerne di nuovi.
DUBBI SULLA CAPACITA' DEI LAVORATORI PESARESI, O POLITICA AZIENDALE DI CUI CI SFUGGONO LE FINALITA' ?
Ma la preoccupazione maggiore deriva dallo svuotamento quasi totale dell'ufficio " Ricerche e progetti" che dovrebbe rappresentare il cervello di una azienda efficiente e moderna, con l'intento inequivocabile di trasformare l'azienda stessa da industria a reparto di montaggio.

CHE FINE HANNO FATTO GLI IMPEGNI UFFICIALMENTE ASSUNTI DAL DE TOMASO SUL TRASFERIMENTO (SEMPRE A PESARO) DELLO STABILIMENTO DI VIA MAMELI?

O ANCHE QUESTE DICHIARAZIONI SONO PARTE DI UNA POLITICA DI CUI CI SFUGGONO LE REALI FINALITA'?

Già dal 23/4/74 il De Tomaso alla presenza del Prefetto e del Sindaco sottoscrisse un accordo aziendale con i sindacati e il C.d.F. in rappresentanza di tutti i lavoratori della Benelli che, fra l'altro, prevedeva nel più breve tempo possibile (appena

risolti alcuni problemi:tecnici: area, progetto ecc.).
la costruzione di una nuova azienda, che avrebbe portato ai lavoratori e alla economia della nostra provincia una sicura prospettiva.

Questo impegno fu più volte ribadito nei confronti dell'amministrazione comunale (che nel frattempo aveva risolto i problemi relativi all'acquisizione e messa a disposizione dell'area).

Nell'ottobre 75, in un incontro con i sindacati e il C.d.F., il De Tomaso dichiarò il suo impegno alla realizzazione del nuovo stabilimento a partire dal febbraio 76 per terminarlo entro l'anno in corso. Nella stessa seduta si definì la data (20/12/ 75) di un nuovo incontro per un confronto definitivo sulla nuova fabbrica e i programmi produttivi per i primi mesi dell'anno.

Da allora IL DE TOMASO E' DIVENTATO IRREPERIBILE.

Unici suoi portavoce -senza per altro avere nessun potere decisionale ma semplici esecutori di ordini- l'avv.Gaudenzi nella duplice veste di rappresentante dell'unione Industriali di Pesaro e membro del consiglio di amministrazione dell Benelli, e il Sig. Marco Benelli (membro del consiglio di amministrazione) con i quali dalla"data della fuga"del De Tomaso, il C.d.F. si è più volte incontrato; ma essi non sono stati nelle condizioni di fornire esaurienti risposte in quanto,a loro dire,tutto è nella sola testa del De Tomaso.

Se a quanto sopra esposto si aggiungono le varie forme di intimidazione e di repressione nei confronti del C.d.F. e dei lavoratori, dobbiamo concludere che mentre il De Tomaso acquista continuamente nuove fabbriche (Maserati- Innocenti- Aerosarda ecc.) con i soldi pubblici (quindi anche nostri)nell'azienda pesarese si procede invece allo smantellamento di alcuni reparti, al blocco delle assunzioni, alla non sostituzione del Tourn Over e ai licenziamenti coatti.

Questa breve ma esauriente cronistoria del sig. Presidente della "nostra" azienda non può non portare, con urgenza, ad una mobilitazione di tutti i lavoratori per la difesa del posto di lavoro e per respingere gli atteggiamenti provocatori del D' Tomaso tendenti allo svilimento assoluto della forza lavoro operante all'interno dell'azienda.

E inoltre vuole richiamare l'amministrazione comunale, le forze politiche e sociali, democratiche, alla partecipazione e solidarietà alla lotta dei lavoratori rivolta agli interessi economici e sociali dell'intera provincia.

FLM - Pesaro

C.d.F. - BENELLI