

**Biografie illustri**

Qualcuno ha scoperto con stupore la provenienza politica del sottosegretario Carlo Malinconico Castriota Scanderbeg, l'ultimo (o penultimo) furbetto scoperto mentre si faceva pagare le vacanze – a sua insaputa - da un noto trafficante di favori, Francesco De Vito Piscicelli. Malinconico veniva dal berlusconismo? No, ci era approdato solo nell'ultima fase, ma aveva cominciato la sua scalata al potere quando era stato scelto da Prodi per la delicata responsabilità di segretario generale della Presidenza del Consiglio.

La stampa è piena di commenti al bel gesto di Mario Monti, che ha fatto sapere delicatamente al suo sottosegretario che era meglio dimettersi. Ma perché lo aveva scelto? E per un incarico così importante come quello di sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, lo stesso che era stato di Gianni Letta? Per capirlo non basta pensare che fosse stato scelto solo per compiacere Letta, a cui inizialmente era destinato quel posto, bisogna guardare un po' anche la biografia dello stesso Monti.

Come Draghi, che ha avuto importanti incarichi nella Goldman Sachs (vicepresidente e membro del management Committee Worldwide), Monti è stato International Advisor per Goldman Sachs e precisamente membro del Research Advisory Council del "Goldman Sachs Global Market Institute". È noto che è stato indicato come candidato italiano per la nomina a commissario europeo da Berlusconi, ma è stato confermato poi dal primo governo D'Alema, e che sopravvisse alla crisi della commissione Santer, travolta da uno scandalo. Ha collaborato strettamente con Prodi, quando questo è diventato presidente della Commissione UE, ma è passato però dalla delega al Mercato interno, Servizi finanziari e Fiscalità, che aveva nella commissione Santer, a quella per la Concorrenza. Tutte le biografie apologetiche insistono sul suo merito di aver bloccato in quella fase alcune fusioni di società, e certamente aveva condannato alcuni "eccessi", ma questo non toglie nulla alla sua discutibile biografia: era stato non a caso un uomo di fiducia della più famosa banca d'affari che lo ebbe come consulente per lunghi periodi. Non è certo un compito che si assegna a un ingenuo...

Mario Monti era stato anche presente in diversi consigli di amministrazione di imprese chiave: ad esempio è stato per molti anni nel Consiglio di Amministrazione della FIAT, dove è stato chiamato nel 1979, quando aveva solo 36 anni. Non capita a tutti di arrivare così in alto a quell'età. E non era una figura marginale, con un incarico puramente onorario. Stava anche nel CdA GILARDINI (sempre del gruppo FIAT), e in quello della FIDIS (la finanziaria della FIAT); e in FIAT non stava solo nel CdA largo, ma nel suo comitato esecutivo, composto di cinque persone: i due eredi del fondatore (o meglio di chi se era impossessato estromettendo i fondatori, il senatore Giovanni Agnelli senior) Gianni e Umberto Agnelli, Gianluigi Gabetti, Franco Grande Stevens, e naturalmente Monti, che c'è stato dal 1988 al 1993, gli anni delle tangenti, gli anni in cui Prodi regalò l'Alfa Romeo alla FIAT, che si era impegnata per iscritto con il CIPI a mantenere i 40.000 lavoratori di Arese e Pomigliano e a pagare quattro soldi allo Stato con 5 comode rate annuali a partire dal 1993. È utile ricordare che già nel novembre 1993 la FIAT riduce drasticamente i lavoratori di Arese e così poi fa con Pomigliano, senza che nessuno lo metta in discussione. Mentre la FIAT ridimensionava e poi chiudeva l'Alfa, riceveva altri 1.000 miliardi di lire dallo Stato solo per costruire (praticamente gratis) lo stabilimento di Melfi. In quegli anni la Fiat, mentre si sbarazzava di 40.000 operai Alfa Romeo, ha ricevuto "aiuti" di Stato di 2mila miliardi di lire per Arese e altrettanti per Pomigliano. Marchionne non lo sa però. Dice che la FIAT non ha avuto mai un solo euro!

Monti invece sicuramente lo sa, ma si guarda bene dal rivendicare la restituzione allo Stato di quel che era stato dato a buon mercato, e che è stato usato per liquidare la concorrenza. [Sui miliardi dati alla FIAT, è utilissimo il capitolo

*Il modello FIAT*

nel libro di Marco Cobianchi,

*Mani bucate. A chi finiscono i soldi dei contribuenti. L'orgia degli aiuti pubblici alle imprese private*

, Chiarelettere, Milano 2011, che fornisce anche molti dati su questo aspetto del debito pubblico italiano].

Il premier può indignarsi davvero per la marachella di Malinconico? Non credo proprio. Era stato alla testa della FIAT, del suo comitato esecutivo di cinque persone e della sua finanziaria all'epoca dei fondi neri accumulati all'estero per pagare i politici (ben altro che semplici vacanze...). Quando il 9 aprile 1997 il Tribunale di Torino ha condannato Romiti e Mattioli a oltre un anno di carcere (con sentenza confermata in Cassazione nel 2000, ma cassata qualche anno dopo grazie alla legge voluta da Berlusconi che ha depenalizzato il falso in bilancio), la magistratura continuò a indagare e l'anno dopo, nel maggio 1998, i cinque membri dell'esecutivo (Mario Monti incluso) erano stati inquisiti per falso in bilancio. Come potevano ignorare quel giro di miliardi, che uscivano a pacchi dagli uffici di Romiti? Ma ogni tentativo di approfondire il loro eventuale ruolo nel sistema illecito si infranse dietro i "non so" e le negazioni di chi avrebbe potuto inguaiarli. Così alla fine non rimase che chiedere

l'archiviazione, in quanto "non esistono sufficienti elementi di prova a carico dei membri del Comitato Esecutivo". Nell'archiviazione si scrisse assurdamente che era "storicamente provato che Giovanni Agnelli avesse mentito agli azionisti nel negare" le tangenti FIAT, ma non era provato che le conoscesse... Anche se sulla conoscenza sua e degli altri quattro rimaneva perlomeno un "ragionevole dubbio". Romiti, secondo i magistrati di Torino, in soli 10 anni avrebbe accantonato fondi neri per almeno 1.000 miliardi! Centododici miliardi di lire falsamente dichiarati per un solo bilancio: quello del 1991. Le riserve occulte tuttavia risalirebbero "a far data dagli esercizi precedenti ad almeno il 1984". E fra queste disponibilità vi sarebbero pure i "versamenti per almeno 4 miliardi di lire nella primavera 1992 destinati al PSI" ("La Repubblica" del 13/12/95). Questa tangente di 4 miliardi di lire fu versata con assegno da Romiti a Craxi il 20 marzo 1992. La fotocopia di questo assegno fu sorprendentemente fatta recapitare da Craxi (che già allora era ad Hammamet) allo Slai Cobas Alfa Romeo tramite l'avvocato Lo Giudice.

Lo Slai Cobas consegnò la copia dell'assegno alla Procura di Torino. Ma non servì a niente. Esattamente come era accaduto nel primo processo a un Agnelli, di cui ho parlato nel libro *Cent o... e uno anni di FIAT*

. Per leggere tutto, vedi

[qui](#)

. Riporto comunque un brevissimo stralcio su quella lontana vicenda, che tuttavia insegna molto sui metodi del capitalismo italiano e sulla compiacenza del potere politico, consolidati da più di un secolo fa:

«Tra le attività della società sono comparse (e non spariranno mai) le forniture militari di vario genere, tra cui otto sottomarini commissionati dal governo italiano e da quello tedesco. Il 7 luglio 1907 il primo crollo della borsa in Italia trascina nella polvere per qualche tempo i titoli FIAT, ma il terremoto serve a un'ulteriore concentrazione nelle mani dei tre avventurieri [che se ne stanno impossessando].

Il giornale giolittiano *La Stampa*, che diventerà solo successivamente di proprietà degli Agnelli, comincia a denunciare la truffa ai danni della vecchia maggioranza del consiglio di amministrazione, e il 23 giugno 1908 la questura è costretta a denunciare Giovanni Agnelli per "illecita coalizione, aggiottaggio in borsa e alterazione di bilanci sociali". Sono coinvolti anche il solito Damevino e il presidente Scarfiotti. I capi d'accusa risultano particolarmente gravi: la procura assicurava "non esservi ragionevole dubbio" che la crisi finanziaria della FIAT dovesse "attribuirsi ai loschi intrighi dei suoi amministratori". I tre si sarebbero arricchiti e avrebbero assunto il controllo della società in danno agli altri azionisti attraverso queste manovre: 1) spargendo "false notizie di colossali commesse ricevute dall'America poi rivelatesi inesistenti"; 2) rassicurando gli azionisti sulle condizioni della società, pagando dividendi esagerati grazie a un mutuo passivo di parecchi milioni; accreditando "con bilanci fittizi" una prosperità della FIAT che in quel momento non c'era.

Lo scandalo fu enorme, ma non vi fu arresto per nessuno. Si dimise intanto l'intero vertice, mentre proprio Agnelli veniva incaricato temporaneamente della ordinaria amministrazione per la continuità dell'azienda. In suo favore interveniva il ministro di Grazia e Giustizia, Vittorio Emanuele Orlando, che spudoratamente esercitava una pressione sulla procura, ricordando che l'indagine processuale avrebbe potuto "influire in modo sinistro sulla sorte di industrie locali, che sono pure notevoli elementi dell'industria nazionale". Un imponente collegio difensivo faceva protrarre l'inchiesta per anni, finché l'opinione pubblica distratta dall'imminenza della guerra, esaltata dalla vittoria in Libia (attribuita da tutta la stampa agli autocarri 15 bis forniti dalla FIAT), non si accorgeva neppure dell'assoluzione con formula piena di Giovanni Agnelli e dei suoi comparì. L'unico a pagare era stato il presidente Scarfiotti.

Alla fine della guerra, nel corso della quale ha prodotto 63.000 automezzi per le forze italiane e alleate, motori per aerei e navi e la quasi totalità delle mitragliatrici, navi da trasporto e da guerra, la FIAT è giunta al terzo posto nella graduatoria delle industrie italiane, ed è passata dai 4.000 dipendenti del 1914 a 40.000. La FIAT rappresenta ormai il 96% della produzione italiana di autoveicoli. Nel frattempo Agnelli è riuscito a eliminare tutti i concorrenti al controllo dell'azienda, diventando, da solo, il proprietario del 55% del capitale azionario. Alla vigilia del conflitto aveva fornito motori per sottomarini alla Germania, autocarri alla Russia, e aveva emissari in tutte le capitali europee (uno di essi, Adolf Egger, era presente nel corteo dell'arciduca Francesco Ferdinando d'Austria a Sarajevo al momento dell'attentato), e aveva costituito varie società con sedi in diversi paesi per l'importazione di carbone, ecc. »

Comunque Monti se l'era cavata (Lorsignori se la cavano sempre...). E ora ha potuto fare il "bel gesto" di rinunciare agli emolumenti di premier, possibile e facile perché le molte cariche che aveva ricoperto erano tutte retribuite con cifre milionarie. Direttamente quelle in organi di gestione di aziende private (oltre alla FIAT era anche nei consigli di amministrazione di società come le Generali, o la Comit, di cui è stato vicepresidente dal 1988 al '90), indirettamente quelle in diverse commissioni governative e parlamentari, che rialzano le quotazioni di che le ricopre. Ad esempio Monti è stato relatore, per incarico di Paolo Baffi, della commissione sulla difesa del risparmio finanziario dall'inflazione (1981), presidente della commissione sul sistema creditizio e finanziario (1981-1982), membro della Commissione Sarcinelli (1986-1987) e del Comitato Spaventa sul debito pubblico (1988-1989).

[Molte di queste informazioni sono state pubblicate su <http://www.infooggi.it/> il 13/12/11. La maggior parte delle notizie sono state inserite anche in un volantino dello Slai Cobas, che era stato a suo tempo più che un testimone di quelle vicende.]

La biografia di Monti sarebbe già sufficiente a smettere di illudersi sul gabinetto che ha messo insieme, solo perché lui non è un parvenu come Berlusconi, ha una faccia da gran signore, e parla come un robot.

Ma vale la pena di esaminare anche da dove viene l'uomo più importante del governo, Corrado Passera, che può dichiarare spudoratamente che non esiste nessun conflitto di interessi tra il suo incarico governativo e i legami con Banca Intesa-Sanpaolo, anche dopo le sue dimissioni da amministratore delegato e direttore generale. Ha dichiarato perfino che venderà le sue azioni, che dovrebbero essere parecchie, dato che nel 2010 aveva uno stipendio annuo di 3 milioni e mezzo che, come avviene a quei livelli, che non conoscono i tagli che colpiscono operai, pensionati e comuni mortali, nel 2011 era verosimilmente aumentato (si è parlato di cinque milioni annui). Stipendio, non liquidazione... Passera nel raccontare questa storiella non ha detto che cosa avrebbe fatto del ricavato della vendita: metterà i milioni sotto il mattone? Li investirà in un'altra banca?

E che farà di tutte le partecipazioni acquisite nelle disinvolute acquisizioni di altre società realizzate dalla banca che dirigeva? E di quelle messe da parte dopo le sue varie esperienze di direzione precedenti, dalla importante società di consulenza McKinsey, alla CIR di Carlo De Benedetti, alla Arnoldo Mondadori, nel gruppo l'Espresso, nella Olivetti (dove è stato nei quattro anni decisivi che hanno distrutto il prestigioso settore informatico), ecc. ecc.

Passera per altri quattro anni era stato poi amministratore delegato di Poste italiane, passate da servizio pubblico ad azienda privata, con un peso crescente di attività bancarie e l'esternalizzazione di molte attività. E 20.000 posti di lavoro in meno. Un bel curriculum, che ha spinto il presidente Napolitano a insignirlo del titolo di cavaliere all'Ordine del lavoro (quello altrui, distrutto?) il 27 ottobre 2006.

Era l'anno in cui Passera stava impegnandosi nella fusione tra Banca Intesa e Sanpaolo IMI.

Banca Intesa era nata sotto la guida di Giovanni Bazoli dalle ceneri del Banco Ambrosiano di Roberto Calvi, dopo il suo finto “suicidio”, e attraverso decine di fusioni (con Banca cattolica del Veneto, Cariplo, Comit, e poi appunto Sanpaolo, ecc.) è diventata una delle due maggiori banche italiane.

Passera poi è stato uno dei registi principali (“advisor”) della sciagurata operazione di presunto “salvataggio” dell’Alitalia, che ha buttato sul lastrico 7.000 lavoratori, ha tagliato pesantemente le retribuzioni dei “salvati”, ha rovinato 40.000 piccoli azionisti, che sono rimasti con in mano i debiti della vecchia società. La cordata voluta da Berlusconi e realizzata da Banca Intesa-Sanpaolo insieme a Roberto Colaninno, Emma Marcegaglia, Emilio Riva, i fratelli Benetton, e altri minori, è costata tra i tre e i quattro miliardi di euro agli italiani, ha fatto declinare ulteriormente la compagnia di bandiera (ora definita maliziosamente “di bandierina”, dato che ha perso passeggeri sia sui voli interni che su quelli internazionali). Alcune operazioni sono state scandalose, come la liquidazione dei beni della vecchia società, che ha evitato di mettere in vendita ma ha regalato gli *slot* (diritti d’uso di fasce orarie riservate alla compagnia nei principali aeroporti), e ha venduto motori e aerei che poi ha dovuto prendere in affitto a caro prezzo. Esattamente come Iberia ha fatto con Aerolineas Argentinas, di cui parla Éric Toussaint in [Il debito argentino: retrospettiva](#) . Riporto qui uno stralcio significativo:

«I Boeing 707 che facevano parte della sua flotta sono stati venduti simbolicamente a 1 dollaro (1,54 dollari USA, per la precisione!). A qualche anno di distanza, sono ancora in servizio nelle linee della compagnia privatizzata, ma Aerolineas deve pagare un “leasing” per servirsene. I diritti d’uso delle linee aeree della compagnia, del valore di circa 800 milioni di dollari, sono stati stimati a solo 60 milioni di dollari. L’impresa è stata ceduta a Iberia per un ammontare in denaro liquido di 130 milioni di dollari, mentre ciò che restava era costituito da annullamento di crediti per il debito. Iberia rastrellò crediti per comprare l’azienda e trasformò la totalità del credito contratto in debito della nuova Aerolineas Argentinas, che di colpo si è trovata indebitata fin dall’origine dell’operazione. Nel 2001 Aerolineas Argentinas, proprietà di Iberia, era sull’orlo del fallimento per colpa dei nuovi proprietari. La privatizzazione di Aerolineas è un caso paradigmatico. Tutte le imprese privatizzate sono state liberate dal loro pacchetto di debiti, dei quali si è fatto carico lo Stato».

L’operazione truffaldina “SalvaAlitalia” in molti l’hanno messa in conto a Berlusconi, ma il vero organizzatore, per suo conto, è stato Corrado Passera. Che di sicuro ha ricavato anche un bel po’ di milioni dalle sue operazioni... È per questo che Mario Monti lo ha scelto? E a questo pensa quando battezza la fase 2 “Salvitalia”?

[Sulla sola operazione Alitalia è disponibile un documentatissimo libro di 300 pagine di Giovanni Dragoni, *Capitani coraggiosi. I venti cavalieri che hanno privatizzato l'Alitalia e affondato il paese*, Chiarelettere, Milano, 2011. Ce n'è a sufficienza per partire da qui per un audit (o se si capisce meglio per una "indagine operativa" dal basso) sul debito dell'Italia].

(a.m. 13/1/12)