



tipi italiani

RICCARDO RUGGERI

L'operaio della Fiat che diventò il primo Marchionne

Dall'officina 5 di Mirafiori al vertice di New Holland, nata dalla fusione con Ford
«Ma poi fui mandato in pensione da un funzionario che aveva 6 anni più di me...»

di Stefano Lorenzetto



L'umida portineria di Torino in cui venne al mondo Riccardo Ruggeri, al numero 9 di piazza Vittorio Veneto, misurava 15 metri quadrati. Il lavandino con l'acqua corrente e il gabinetto erano in cortile. All'ingresso un tavolino con sopra un vaso, dentro il quale la portinaia Maria Caterina, la nonna di Ruggeri, sistemava con amorosa simmetria i fiori appassiti scartati dal conte Prato Previde, proprietario del palazzo. Oltre il paravento, le brandine pieghevoli che venivano aperte solo per la notte. Ci dormivano Carlo, operaio alla Fiat, figlio della portinaia, e sua moglie Brunilde, che sarebbe diventata a sua volta operaia alla Fiat dopo la prematura morte del marito: i genitori di Ruggeri. Oltre il tramezzo, la camera di nonno Giovanni, operaio alla Fiat, e di nonna Maria Caterina, che ben volentieri cedettero il loro letto matrimoniale alla nuora affinché il 6 dicembre 1934 potesse partorirvi Riccardo.

Anche Riccardo Ruggeri è stato operaio alla Fiat. Era il 1953 quando fu assunto nello stabilimento di Mirafiori. Solo che poi ha fatto carriera, fino a lavorare con Gianni e Umberto Agnelli. Ha conosciuto il mitico presidente Vittorio Valletta e l'ingegner Dante Giacosa, il progettista della 500 e della 600. Ha collaborato con Carlo De Benedetti e Cesare Romiti. Ha negoziato con Muammar Gheddafi e Saddam Hussein. Ha ritirato il Queen's Award dalle mani della regina Elisabetta d'Inghilterra. Ha consegnato medaglia e pergamena a suo figlio Carlo, principe di Galles, dopo una finale di polo. Ha trascorso piacevoli pomeriggi a Windsor con il principe Filippo, Lady Diana e Camilla Parker Bowles. Ha sollecitato l'ingegner Enzo Ferrari a pagargli certe fatture per le vernici rosse dei bolidi di Maranello che erano rimaste inevase, ricevendone in cambio un vaticinio: «Lei è destinato a fare una grande carriera, in Fiat o altrove». Ha avuto l'onore d'essere uno dei cinque non americani insigniti della laurea honoris causa in legge nei 140 anni di storia della Loyola University di Chicago.

Ha fatto qualcosa di più, l'operaio Ruggeri Riccardo, fu Carlo, tornatore nell'officina 5 di Mirafiori, nominato prima impiegato, poi dirigente, quindi amministratore delegato di varie società, infine componente del comitato direttivo di Fiat holding, il sancta sanctorum presieduto dall'Avvocato dove venivano prese le decisioni strategiche del gruppo: nella sua veste di *chief executive officer* della New Holland, ha macinato utili su utili e mantenuto a galla l'intera baracca.

Ruggeri è stato il Sergio Marchionne degli anni Novanta. Ha fatto con i trattori quello che il manager italo-canadese sta tentando di fare con l'auto. Nel 1991 ha fuso insieme due rami d'azienda virtualmente falliti: da una parte Fiat trattori e Fiatallis, dall'altra Ford tractors. Un'operazione complessa quanto quella che Marchionne ha condotto su Fiat auto e Chrysler, perché è nato un colosso, New Holland appunto, con 33.000 dipendenti e 21 stabilimenti in quattro continenti, presente con le sue macchine per movimento terra (trattori, mietitrebbie, escavatori) in 140 Paesi del mondo, contro le 48 nazioni in cui sono attualmente vendute le auto del marchio torinese.

Quando l'ex operaio si lanciò in quest'avventura, New Holland fatturava 2,5 miliardi di dollari. Trascorsi cinque anni, l'aveva portata a 6 miliardi con la metà dei dipendenti. Al cambio dell'epoca, fanno quasi 10.000 miliardi di lire. Oggi fattura 12 miliardi di dollari. Il coronamento del piano di salvataggio fu la quotazione a Wall Street, dove New Holland fu valutata 32 volte il patrimonio netto iniziale. Ma a Ruggeri negarono la gioia di

suonare la campanella nel primo giorno di contrattazioni del titolo alla Borsa di New York. Prima del lieto evento, da Torino arrivò nel suo ufficio di Londra un altissimo funzionario. «Mi notificò che, avendo 61 anni compiuti, dovevo andarmene in pensione». L'anonimo collega incaricato di dargli il ben servito di anni ne aveva 67. Ruggeri si limitò a fargli presente che forse i gerontocrati di corso Marconi avrebbero dovuto se non altro affidare per delicatezza l'ambasciata a un missus dominicus meno attempato.

Riccardo Ruggeri non ha mai recriminato. Chiusa l'esperienza di una vita, ha intrapreso varie attività. Ha creato con nuora e figlio un'industria di moda d'avanguardia che ha lanciato a livello planetario un visionario stilista scoperto in California, Rick Owens, oggi celebre per la sua maison di Parigi. Ha scritto tre libri in due anni: *Parola di Marchionne*, uscito nel marzo 2010, anticipava molte delle domande che avrebbero intasato le prime pagine dei quotidiani nei mesi successivi. Ha fondato una casa editrice, battezzata Grantorino in omaggio alla squadra del Toro di Valentino Mazzola e al modello di auto idolatrata da Clint Eastwood nell'omonimo film. Accollandosi i costi vivi per produrre i libri, Ruggeri devolve i ricavi a un'organizzazione cristiana creata da Pierre Tami, un ex pilota della Swissair che ha tolto dalla strada 3.000 prostitute e le ha trasformate in operaie nella più importante azienda di catering della Cambogia.

Però gli leggi negli occhi che la Fiat resta il suo grande amore, anche se ne è fuori da 15 anni. E infatti ci ha investito come azionista. «Nella testa sono rimasto quello che ero: un operaio. Niente fumo, niente droghe, niente superalcolici. Mai stato sul lettino dell'analista. Mai frequentato centri benessere, anche perché non possiedo un accappatoio. Per muovermi in città uso le gambe o i taxi. Amo la stessa donna, Lilli, da 50 anni: a maggio festeggeremo le nozze d'oro. Ho due figli, Luca, 48 anni, e Fabio, 46, anche loro con una moglie, e quattro nipotini che adoro. Non vedo i talkshow politico-gossipari in Tv. Come ogni euroamericano di buon senso, voto di volta in volta per il meno peggio. È già tanto che non sia diventato comunista».

Ha corso questo rischio?

«Fin dalla nascita. Mio nonno lo era. Gli amici lo chiamavano Stalin. Nel portafoglio, che usava solo la domenica, teneva un santino di Baffone in alta uniforme. Mi ripeteva fino alla noia che Stalin in russo significa acciaio e non a caso lui alle Ferriere Fiat era addetto all'altoforno 5, quello degli acciai speciali. Nel 1962 investii i miei pochi risparmi in uno dei primi viaggi turistici a Mosca. Ero curioso di capire se avesse ragione il nonno, che considerava l'Urss il paradiso in terra, oppure mio padre, che da buon socialista definiva nazicomunismo la dittatura sovietica

del proletariato. Entrambi erano morti nel 1947 e non si erano mai mossi da Torino. Viaggiai su uno scassato quadrimotore Ilyushin. Mi ci volle poco per capire che aveva ragione mio padre».

E la mamma?

«Era di Aulla, provincia di Massa e Carrara, dove pianti fagioli e crescono anarchici. Quindi anarchica. Invece mia nonna stravedeva per don Luigi Sturzo. Eravamo tutti antifascisti, ma soprattutto ci volevamo bene. È sempre stata questa la mia forza. Insieme con la portineria».

In che senso?

«Nella portineria ho avuto una scuola di vita. Ci passavano persone d'ogni tipo: ne ho viste più di qualsiasi altro bambino della mia età. Era uno spaccato sociologico senza pari, un libro aperto. Apianterreno, i portinai: la massima povertà, vivevamo come gli immigrati extracomunitari di oggi. All'amezzato, le basse professioni: l'infermiera che faceva le punture, la modista, la levatrice. Al piano nobile, il conte Prato Previde con la signora contessa: gli unici che potevano usare l'ascensore. Al quarto piano, i figli già adulti del conte. Nelle soffitte, la servitù del conte e i minipartamenti affittati agli studenti universitari, figli di latifondisti amici del conte, che venivano dalla provincia per studiare a Torino».

Had imenticato il terzo piano.

«L'ho tenuto per ultimo perché merita una trattazione a parte. Era il piano del grande professionista. Ospitava studi e abitazione dell'architetto Ettore Sottsass senior. Il figlio Ettore Sottsass junior, neolaureato pure lui in architettura e antipaticissimo, pretendeva che lo chiamassi "signorino". Faceva battute su di me, rideva sguaiatamente. Mi trattava come un servo ed era pacifico che tale mi riteneva. Visto il via vai di donne allegra quando suo padre non era in casa, mia nonna diceva che sarebbe morto giovane di sifilide. Mai profezia si rivelò più fallace: diventò un designer osannato dalla critica, sposò la scrittrice Fernanda Pivano e cessò di vivere nel 2007 a 91 anni».

Per un figlio di povera gente, a quel tempo diventare operaio era una scelta o un destino inelutabile?

«La seconda che ha detto. Fin da bambino mi sono allenato alla disciplina della scarsità. Non ho mai pensato di poter diventare null'altro che questo».

Oggi se mio figlio venisse a dirmi che vuol fare l'operaio, mi piglierebbe un colpo.

«Gli operai della Fiat erano l'élite del proletariato, guadagnavano quasi il doppio di un tranviere. Vigeva la meritocrazia. Un addetto alla catena di montaggio poteva far carriera. Mio padre conosceva il francese perché era nato ad Apt, in Provenza, aveva studiato per conto suo l'inglese, leggeva tantissimo. A un certo punto fu promosso da operaio a impiegato. Poi, siccome rifiutò la tessera del

Partito nazionale fascista, fu degradato e tornò a fare l'operaio. Caduto il regime, si vide affidare il ruolo di capufficio da un collega che lo aveva preso in simpatia, Eugenio Sulotto, un comunista diventato il dominus del Lingotto dopo la Liberazione e in seguito eletto deputato del Pci. Passato qualche mese, Sulotto pretendeva che mio padre s'iscrisse al partito di Togliatti. Papà si oppose e venne di nuovo retrocesso. A 40 anni fu stroncato da una cardiopatia».

Lei in che modo fu assunto alla Fiat?

«È come se la vita di mio padre, alla sua morte, fosse confluita nella mia. Spirò il 24 dicembre del 1947. Alle 9 di mattina del giorno di Natale sentimmo bussare alla porta. Pensavamo che fosse il necroforo. Invece entrò Maria Rubiolo, potentissima responsabile della comunicazione Fiat e stretta collaboratrice di Valletta. Accarezzò la salma, sostò in preghiera, poi chiese a mia madre: "Che cosa pensa di fare?". La mamma, stordita, non seppe rispondere. Allora la Rubiolo le disse: "Se vuole, lei è assunta in Fiat. Il 7 gennaio, alle 8, si presenti all'ingegner Perosino". E la vuol sapere una cosa? Quando mia madre è morta, ho trovato fra le carte il suo libretto di lavoro e sopra c'era scritto: "Assunta il 25 dicembre 1947". Capisce? Per la Rubiolo era entrata in azienda il giorno di Natale, quando le aveva offerto il posto. Questa era la Fiat di Valletta. La Rubiolo partecipò al funerale, che fu celebrato a spese dell'azienda presenti due commessi in alta uniforme, diede l'ordine di raddoppiare la liquidazione di mio padre e ne destinò una parte a me, che avevo solo 13 anni, nominando un tutore fino alla maggiore età. Il giorno in cui compii 21 anni, telefonarono dalla Fiat: "Venga a ritirare i suoi soldi". Erano 600.000 lire, 11 miei stipendi. Evidentemente li avevano investiti bene e fatti fruttare. Tre anni prima la Rubiolo mi aveva assunto, "intanto come operaio", disse, "poi si vedrà, nel frattempo studia molto". Seguì alla lettera il suo consiglio, diplomandomi perito tecnico alle scuole serali».

Come riuscì a far carriera?

«Dopo alcuni anni da operaio, fui promosso impiegato alla progettazione motori. Ma stavo sulle balle ai capi perché andavo a chiedergli in continuazione lavoro, non sopportavo di stare con le mani in mano. Ero il loro incubo, per 20 anni mi hanno spostato da un ufficio all'altro. Un'esperienza unica per capire come funziona una grande azienda. Il direttore generale Gian Mario Rossignolo mi chiese di preparargli un piano di ristrutturazione organizzativa. Glielo consegnai il venerdì sera. La domenica mattina mi convocò a casa sua: "Lo tenga persé: il nuovo amministratore delegato, Carlo De Benedetti, mi ha licenziato". Il lunedì alle 8 arrivò in azienda De Benedetti, che riunì i capi e annunciò: "Io ho comprato il 7% della Fiat. Non concepisco che

NUOVA VITA
Riccardo Ruggeri fuori dai cancelli di Mirafiori. Oggi è editore a scopo di beneficenza e ha lanciato lo stilista Rick Owens

una persona faccia il manager in un'azienda senza esserne azionista. Qui chi si occupa di personale e organizzazione?». Alzai la mano. «Bene. Tutte le persone dello staffle collochi nelle varie società oppure le licenzi. E si ricordi che un coglione resta un coglione ovunque lo piazzii. Poi spenga la luce e si cerchi un altro lavoro". Avrà anche avuto il pelo sullo stomaco, però mi fece comprendere una verità fondamentale: i costi sono più importanti dei ricavi. Rimasi con De Benedetti nei 100 giorni che trascorse in Fiat prima d'essere bruscamente messo alla porta dall'Avvocato. Per me fu un master breve».

E dopo?

«Diventai amministratore delegato di alcune aziende del gruppo che andavano male. Una stagione fortunata, perché nessuno viene a dirti che cosa devi o non devi fare, puoi applicare qualsiasi terapia d'urto e rispondi solo del risultato finale. Ero libero, un imprenditore vero, trattavo le società come se fossero mie. La prima fu l'Ivi, l'Industria vernici italiane di Milano. Poi per sette anni sono stato presidente del consorzio Fiat-Oto Melara. Ho venduto carri armati e blindati in mezzo mondo, commesse da 300 milioni di dollari al colpo. Uno dei miei interlocutori era l'ammiraglio Fulvio Martini, capo del Sismi, il servizio segreto militare. Diventammo amici. Un Natale pasteggiammo con il caviale e la vodka che gli mandava in dono da Mosca il suo omologo del Kgb, Vladimir Kryuchkov, ritenuto dalla Cia l'organizzatore del golpe contro il presidente Mikhail Gorbaciov, fallito nel 1991. Al ritorno dal Medio Oriente, io riferivo a Martini dei rapporti commerciali con l'Irak, in guerra con l'Iran, però avevo la netta sensazione che già li conoscesse. Una sera mi confessò: "Il mio è un mestiere talmente sporco che può farlo solo un gentiluomo"».

Non che il suo, piazzista di strumenti per uccidere, fosse più pulito.

«Se si fanno le guerre, ci vogliono le armi. L'ideale sarebbe non fare le guerre. Ma l'Italia non è la Svizzera, dove ogni cittadino si tiene il fucile appeso al muro per difendere al massimo la propria casa. Comunque non ho mai venduto mine antiuomo, se la cosa può interessarle. L'avrei considerata un'attività immorale».

Che fece per tramutare in profitti le perdite di Fiat e Ford nel ramo trattori?

«Due cose che all'inizio ha fatto anche Marchionne. Tagliò le fasce alte del management, quelle che portavano a casa ricchi stipendi; un disboscamento complicato dalle legislazioni dei 12 Paesi in cui operava New Holland, ma compiuto nel rispetto delle regole e con molti incentivi all'esodo. Poi eliminò i livelli gerarchici intermedi. Di 33.000 dipendenti, ne restarono 17.000. Non convocavo mai un manager nel mio ufficio di Londra per parlargli: fra voli, soggiorno in hotel e indennità varie mi sarebbe costato un patrimonio. Il 12 di ogni mese registravo in italiano una videocassetta per illustrare risultati e prospettive, sottotitolata in inglese, francese, fiammingo e portoghese. Durava 12 minuti, limite oltre il quale l'attenzione decade. Nel pomeriggio il filmato veniva spedito in 140 Paesi dall'aeroporto di Heathrow».



L'ESORDIO A WALL STREET

Il ramo trattori stava per fallire. Ne feci un'azienda con 33mila dipendenti e 21 stabilimenti, presente in 140 Paesi, che oggi fattura 12 miliardi di dollari



Ettore Sottsass. «Era antipaticissimo»

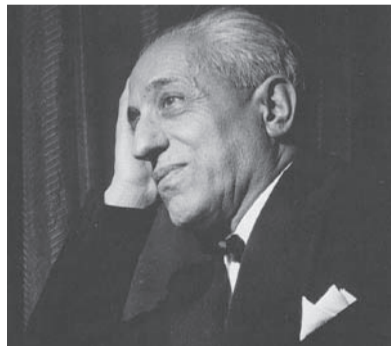
LA PORTINERIA DI 15 METRI

Al terzo piano abitava Ettore Sottsass. Mi prendeva in giro, pretendeva che lo chiamassi «signorino». «Morirà di sifilide», diceva mia nonna: si sbagliava



IL FIGLIO DELL'ANARCHICA

Anche mio nonno, detto Stalin, era operaio alla Fiat. Lo stesso mio padre e mia madre. Potevo diventare comunista. Nel 1962 visitai l'Urss e tutto mi fu chiaro



Vittorio Valletta, presidente della Fiat

L'EPOCA DI VALLETTA

La mattina di Natale bussò la potentissima Maria Rubiolo. Fece una carezza alla salma di papà, assunse la mamma, pagò i funerali, raddoppiò il Tfr



Il nome New Holland chi lo scelse?

«Io. Avevo a disposizione 20 marchi. Preferii il nome di questa cittadina della contea di Lancaster, in Pennsylvania, dove fu inventata la mietitrebbia e girato *Il testimone*, il film con Harrison Ford. Ci vive la comunità degli amish, quelli che rifiutano la modernità, inclusa l'irrigazione artificiale, e infatti s'insediano solo in regioni dove sia assicurato il ciclo naturale della pioggia. Si muovono col calesse e non usano il trattore».

Alla fine perché fu costretto ad andarsene, nonostante i brillanti risultati conseguiti?

«Colpa mia. Eccesso di successo. Le grandi burocrazie, e la Fiat lo è, non tollerano i diversi. Quattro mesi prima che mi cacciassero, capii che volevano farlo ma non sapevano come dirmelo, visto che ero l'unico a portare ricchi utili a Torino. Così andai a trovare Umberto Agnelli, col quale avevo un rapporto straordinario; fra l'altro suo figlio Giovannino era stato compagno di scuola dei miei figli al collegio San Giuseppe. Ormai non contava più nulla. Fu schietto, com'era suo costume: «Le voci che girano sono vere. Sono curioso di vedere che modo escogiteranno per estrometterti». Scelsero il più banale: i raggiunti limiti d'età. Un espediente da burocrati. Be', non hanno mai saputo il favore che mi hanno fatto. È come se m'avessero regalato una nuova vita. Mi sono messo a lavorare come consulente internazionale. E quando il 30 marzo 2009 ho visto in diretta tv il presidente Barack Obama che nel Rose Garden della Casa Bianca insediava Sergio Marchionne al vertice della Chrysler, mi sono detto: compro! Ho deciso di scommettere sull'avventura americana del Lingotto, investendo in titoli Fiat ed Exor e pubblicando un libro. Il mio banale tenore di vita, fatto di lettura, scrittura e lavoro, mi consente di non essere ricattabile neppure da me stesso. Invece troppi manager s'impongono un traino di vie che non possono permettersi e finiscono per essere ricattati da mogli, seconde mogli, figli, amanti».

Che cosa rappresenta la Fiat per l'Italia? «Oggi molto poco. Hapersol'aura di sacralità che la circondava. La Fiat era l'Arma dei carabinieri senza la divisa».

Perché la maggioranza degli italiani ha sempre perdonato a Gianni Agnelli ciò che non perdona a Silvio Berlusconi, a cominciare dalla ricchezza?

«Non è che gli perdonassero i suoi difetti. Semplicemente non li conoscevano, perché la stampa mai avrebbe osato intromettersi nella sua vita privata. Dicono che François Mitterrand avesse sette amanti e una figlia naturale, Mazarine, della cui esistenza i francesi seppero soltanto dopo che il presidente francese era morto. John Fitzgerald Kennedy, Mitterrand, Agnelli si comportavano a casa propria come Berlusconi e come tutti i potenti, però, a differenza del Cavaliere, godevano della compiacenza dei giornali. Ho sempre avuto un'altissima considerazione dell'ufficio stampa Fiat».

Se Giovannino Agnelli, il figlio di Umberto, non fosse morto prematuramente, pensa che le sorti della Fiat sarebbero state diverse?

«Detto in tutta onestà, no. Avrebbe scontato anche lui il grande errore strategico commesso alla fine degli anni Ottanta, quando non si fece l'accordo con la Ford, e non solo per colpa di Enrico Cuccia, patron di Mediobanca, e venne cacciato l'amministratore delegato Vittorio Ghidella che lo caldeggiava. Il declino inarrestabile dell'auto è cominciato da lì».

Per quale motivo sul nuovo accordo siglato da Cisl e Uil, ma non dalla Cgil, è stata combattuta una mezza guerra di religione?

«Non l'ho capito. Non intacca i diritti fondamentali: basta la legge a difendere quelli. L'intesa di Mirafiori comprende due parti. Il preambolo è stato scritto in sindacalese da qualcuno che deve aver frequentato la scuola quadri del Pci alle Fratocchie. La polpa è negli allegati, specialmente il numero 7 sul sistema Ergo Uas, che rivaluta la figura del cronometrista, quello che ai miei tempi chiamavamo "cronu", il kapò dell'officina 5. In sostanza definisce la durata di ogni operazione. Ma anche qui niente di nuovo sotto il sole: ci si avvale del metodo Toyota sull'ergonomia, che riduce al minimo i movimenti del busto, cosicché l'operaio si stanchi di meno e produca di più. Negli Usa si lavora in quel modo ed è pacifico che a Marchionne non sarebbero state perdonate difformità fra Chrysler e Fiat».

Lo scarto di voti a favore dell'accordo è risultato minimo: appena 410.

«Nei referendum si vince e si perde per un voto».

La sua vita da operaio com'era?

«Normale. Entravo in fabbrica alle 8 e uscivo alle 18. Nove ore di turno, con un'ora di pausa per il pranzo. Si lavorava anche il sabato, fino alle 13. T'infilavi la tuta e il caposquadra ti assegnava le mansioni. Nessuna nevrosi. Gli unici momenti di frizione si registravano in mensa: noi tifosi del Toro non volevamo juventini al nostro tavolo».

Luigi Arisio, il caporeparto che guidò la marcia dei 40.000, mi ha raccontato che alle catene di montaggio della carrozzeria di Rivalta molti operai giocavano a dama utilizzando come pedine le rosette cadmate e i dadi esagonali oppure friggono scampi e calamaretti su fornellini elettrici costruiti con materiale della

Fiat in orario di lavoro.

«Sta parlando della Fiat infiltrata dalle Brigate rosse. Negli anni Cinquanta viveva una disciplina ferrea. Non si scherzava».

Ma a che servono straordinari e turni flessibili previsti dal nuovo accordo se l'anno scorso le immatricolazioni sono calate del 17% rispetto al 2009?

«Sono stato a cena con un amico giapponese, grande manager automotive negli anni Novanta. Mi ha detto: "Riccardo, che fortuna abbiamo avuto! Siamo vissuti in un'epoca in cui le auto dovevamo solo produrle. I clienti le compravano, non chiedevano sconti, anzi davano forti anticipi per averle sei mesi dopo. Ora invece il problema non è più produrre, ma venderle. Sono stupefatto di come vi concentrate ancora sui movimenti degli arti dell'operaio anziché sul cervello degli uomini della progettazione e del marketing, sulla qualità della rete commerciale, sull'effettivo valore del supermanager».

«Marchionne pensa di arrivare a 6 milioni di vetture l'anno fra Usa e Italia, quasi il doppio degli attuali volumi di produzione di Fiat e Chrysler. Secondo molti osservatori è un bluff».

«Per un investitore come me Marchionne è un mito, almeno fino a che il valore dei titoli cresce».

Il Fatto Quotidiano ha scritto che «nel bel mezzo della battaglia di Mirafiori, tra un viaggio in America e una dichiarazione alla stampa, Sergio Marchionne ha trovato il modo di farsi un regalo di Natale. Un regalo in azioni che vale quasi 300.000 euro. Azioni Fiat? No, Philip Morris». Quindi Ruggeri investe nella Fiat, Marchionne no. Strano.

«Ma lui è un fumatore accanito. Scherzi a parte, anche Cesare Romiti ha sempre sostenuto di non aver mai investito nella Fiat, né da amministratore delegato né da presidente. Neppure io lo facevo, quando ci lavoravo». **Secondo il sito Dagospia «non è la Fiat che va a Detroit, ma è la Chrysler che si mangerà la Fiat, facendo diventare Torino simile a Detroit, dove regna l'automobile e il numero dei barboni è superiore a quello degli operai».** «Se nei forzieri della casa automobilistica americana ci sono 8 miliardi di dollari e Obama ha detto che non si possono portare via

dagli Usa, è probabile un'incorporazione della Fiat in Chrysler. Ma si tratta di un fatto tecnico, non qualitativo».

Roberto D'Agostino l'ha ribattezzato Marpionne. E tale Bankomat sul sito non ci è andato leggero: «Marchionne farebbe meglio a darsi meno arie e comprarsi una giacca. E meditare su qualche numero, anziché far meditare noi sui suoi modelli socio-culturali. Un milione e mezzo di auto prodotte in Francia nei primi nove mesi del 2010. In Germania 4,1 milioni circa, oltre 930.000 in Gran Bretagna e 1,4 milioni in Spagna. Solo 444.000 in Italia. Parliamo di fior di Paesi europei che, in un anno certo non di grande boom, hanno prodotto in casa loro un'enorme quantità di auto, con leggi civili e costi europei».

«Marchionne una risposta l'ha data: "Non lancio sul mercato nuovi modelli fintantoché perdura la crisi economica". Gli si può credere o no. Ma io i giudizi sui manager sono abituato a darli solo a posteriori».

Sia sincero: l'economia come sta andando?

«Male. Non mi bevo i discorsi di Obama, suggeritigli da banchieri a lui adiacenti mentre è costretto a piangere l'aiuto dei cinesi. Non si può comprendere la crisi se non si studia il Quattrocento italiano e la storia dei Medici. Cosimo il Vecchio capì che per diventare un grande banchiere non v'è nulla di meglio che operare di nascosto, corrompere gli intelletti, giocare di rimessa. Questa intuizione ne implica un'altra: l'economia si muove per bolle successive. Il cinico deve sfruttare la fase di creazione della bolla e trarre benefici dai disastri conseguenti al suo scoppio. Dopo Cosimo, il primo banchiere degno di tale nome fu John Law, un assassino e un giocatore d'azzardo. Si rivelò il più grande genio finanziario dell'epoca, fino a raggiungere il ruolo di controllore generale delle finanze di Luigi XIV, il Re Sole. Fu lui a inventare nel 1717 la prima bolla finanziaria, quella della Compagnia del Mississippi. Per capire che cosa significò per i risparmiatori, basta consultare le tavole allegoriche alla History New Orleans collection: ritraggono investitori impazziti, nudi dalla cintola in giù, che a Parigi invadono le strade adiacenti a rue Saint-Denis e rue Saint-

Martin, dov'era ubicata la sede centrale; mangiano monete d'oro e defecano azioni della Compagnia del Mississippi. Non è che da allora sia cambiato molto».

Mi dipinge proprio un bel quadretto. «Siamo in balia di un establishment euroamericano guidato da mediocri. Ai vertici di istituzioni e imprese siedono politici, funzionari e manager fatti con lo stampino. Inutile combatterli: quelli che vengono dopo sono uguali, se non peggiori. Studiano tutti nelle stesse università, parlano tutti perfettamente l'inglese, hanno tutti frequentato un master, sono tutti telegenici, rilasciano tutti altisonanti interviste. Ma è solo fuffa: nelle loro aziende le cose vanno male. Perché i cinesi avanzano? Perché fanno quello che facevamo noi negli anni Cinquanta: lavorano di più, consumano di meno e investono. Noi invece consumiamo di più, lavoriamo di meno e non investiamo. Ergo, ci stiamo mangiando il patrimonio. Conosco un solo modo per fare sviluppo: si prendono dei materiali grezzi e ci si mette dentro il lavoro per ricavarne prodotti finiti. È questo il valore aggiunto. L'Occidente invece ha pensato di arricchirsi all'infinito sulle commissioni bancarie. Lei sa che cos'è l'Ice Trust?».

Mi coglie impreparato. «È un club di New York formato da appena nove persone. Rappresentano le grandi banche d'affari. Si riuniscono il terzo mercoledì di ogni mese, in luoghi diversi, comunque sempre nel distretto finanziario di Manhattan. Secondo il ministero della Giustizia americano, gestiscono il mercato mondiale dei derivati con "metodi non pubblici", per dirla nel linguaggio esoterico degli obamiani».

Il mercato mondiale dei titoli spazzatura.

«Titoli che possono diventare spazzatura, sì. I derivati ammontano a 300 trilioni di dollari. Un trilione equivale a 1.000 miliardi di dollari. Questi nove signori non sono dei Re Mida, bensì intermediari che gestiscono masse di denaro altrui applicando però con spietatezza regole loro. È la setta, neppure tanto segreta, che governa il mondo, anche se lascia il potere formale agli Obama, alle Merkel, ai Cameron e ai Sarkozy».

Oggi lei tiene una rubrica fissa su Italia Oggi e scrive libri con titoli da confessore d'anime, tipo La seduzione del potere.

«Il potere è la droga delle aziende. Io ammiro i grandi uomini di potere quando si pongono al di sopra dei fatti contingenti. Prenda Winston Churchill o Charles de Gaulle: volevano che il loro mondo andasse in una certa direzione e ce l'hanno fatto andare. Non gl'interessava nulla del denaro. Vittorio Valletta in Fiat aveva un compenso equo, lasciò tutto in eredità al centro per la cura dei tumori intitolato alla sua unica figlia, Fede, morta di cancro nel 1957. Finché non vi sono entrato, credevo che le segrete stanze del potere fossero santuari in cui si concepivano grandi disegni strategici. Invece ho scoperto che non vi accadeva nulla di diverso da ciò che si vede negli uffici: capaci e incapaci, onesti e ruffiani, intelligenti e cretini. La varia umanità».

Mi sta dicendo che neppure i potenti sono attrezzati a prevedere dove andremo a finire?

«È così, basta ascoltare le parole oscene che pronunciano, tipo *exit strategy*, intesa come via d'uscita da ciò che non ci piace. Un'espressione sconvolgente, che toglie qualsiasi speranza ai giovani. Non mi prenda per un guru. Sono un uomo comune, un operaio di successo, un nonno che si preoccupa dell'avvenire dei suoi nipoti. Ho accettato di vivere negli interstizi di questo sistema che intellettualmente disprezzo ma che permette una grande libertà. Per fortuna le portinerie di Torino pullulano ancora di tanti Ruggeri che studiano per avere un domani. Sono gli immigrati. Il futuro è in San Salvario, non sulla collina dove i potenti sono in progressiva evaporazione. Quelli che abitano alla Crocetta faranno la fine del conte Prato Previde».

Barack Obama

Non mi bevo i suoi discorsi. Una setta di 9 banche d'affari, chiamata Ice Trust, governa il mondo. Per capire la crisi, bisogna conoscere John Law



CARLO DE BENEDETTI

Mi disse: «Trasferisca lo staff o lo licenzi. Poi spenga la luce e si cerchi un altro lavoro». Aveva capito una cosa decisiva: i costi contano più dei ricavi



Umberto Agnelli. «Era molto schietto»

UMBERTO AGNELLI

Era mio amico, ma non aveva più potere. Mi confermò le voci sul mio licenziamento: «Sono curioso di vedere quale scusa escogiteranno per cacciarti»



GIANNI AGNELLI

La sua vita privata non era diversa da quella di Berlusconi, ma i giornali non ne parlavano. Il gruppo di Torino era l'Arma dei carabinieri senza la divisa



Gianni Agnelli: incidente d'auto. È il 1952

BARACK OBAMA

Non mi bevo i suoi discorsi. Una setta di 9 banche d'affari, chiamata Ice Trust, governa il mondo. Per capire la crisi, bisogna conoscere John Law