

Affari

EURO/DOLLARO: 1,3058

| | |
|-----------------------------------|---------------------------------------|
| MIBTEL 14.619 +1,73% | S&PMIB 18.510 +1,96% |
|-----------------------------------|---------------------------------------|

VALENTINO Maggiori ricavi

Valentino fashion group nel 2008 ha registrato un fatturato netto di 2.206 miliardi di euro (+3% rispetto al 2007), mentre il margine operativo lordo è stato di 320 milioni (-3%).

TEKSID In sciopero

Sciopero totale ieri alla Teksid di Carmagnola per protestare contro i ritardi del governo nella concessione della cig deroga e la decisione del Lingotto di non pagare più gli anticipi.

PESENTI Rcs sta bene

Rcs non ha bisogno di fare un aumento di capitale. Lo ha spiegato il presidente del patto di sindacato del gruppo editoriale Giampiero Pesenti, a margine dell'assemblea di Italcementi.

MATTEL Meno Barbie

Nel primo trimestre dell'anno il gruppo Mattel ha segnato una perdita netta di 51 milioni di dollari. Il fatturato è calato a 785,6 milioni di dollari dai 919,3 milioni del 2008. Le vendite della Barbie hanno sceso del 5%.

PUBBLICITÀ In calo

Nel bimestre gennaio-febbraio la pubblicità è scesa del 19,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Male la carta stampata (-27,4%), la televisione (-16%), la radio (-27,2%), mentre Internet ha segnato un +3,9%.

SONY ERICSSON Nuovi tagli

Sony Ericsson ha chiuso il primo trimestre in rosso e ha annunciato il taglio di altri 2mila posti di lavoro. Il colosso della telefonia mobile ha registrato una perdita di 293 milioni di euro (384 milioni di dollari).



Cesare Romiti e Gianni Agnelli nel 1986

Con Romiti la prima volta di Chrysler

Nel '90 la Fiat aveva la possibilità di diventare l'azionista di controllo della Chrysler. L'intesa fallì perché alcuni azionisti, in particolare Umberto Agnelli, lo ritennero un rischio eccessivo. Parole di Cesare Romiti, all'epoca amministratore delegato. Ne sarà presidente fino al 1998.



Sergio Marchionne il nuovo capo della Fiat

La svolta del manager italo-canadese

Sergio Marchionne, cinquantottenne abruzzese di Chieti, emigrato giovanissimo in Canada, studi di legge e di economia, è entrato nel cda della Fiat nel 2003, ne è diventato l'anno successivo amministratore delegato. È vicepresidente non esecutivo di UBS.

firma proprio di Paolo Fresco (con l'ad Paolo Cantarella). Sull'altra sponda del tavolo aveva firmato il presidente, il celeberrimo Richard Wagoner. L'intesa prevedeva l'ingresso del gruppo di Detroit in Fiat auto con una partecipazione del 20 per cento e consentiva a Fiat di diventare il primo azionista industriale in Gm con una partecipazione pari a circa il 6 per cento. Era prevista anche la famosa "opzione put" per il gruppo del Lingotto, che avrebbe potuto cedere il restante 80 per cento di Fiat auto a partire dal terzo anno e mezzo fino al nono dopo la firma del contratto. Saltiamo molte tappe e molti guai e veniamo alla conclusione: nel dicembre 2002 Marchionne riuscì a vendere la partecipazione Fiat in Gm a Merrill Lynch per 1,077 miliardi di dollari. Si gridò al miracolo. Il barcone Fiat poteva riprendere la rotta.

Macinate un po' di leghe in mare aperto, riavviate le vendite, proposte le nuove vetture, dalla Punto alla Cromax, dalla Panda d'oro alla mitica Cinquecento, esattamente due anni fa, nel 2007 il nostro invidiatissimo e amatissimo manager era alla Bocconi, università milanese per una conferenza. Davanti agli studenti disse che

la Fiat aveva superato il periodo più oscuro della sua storia, quando si vendeva poco, non c'erano soldi in cassa, i rapporti con le banche erano tesi e si soffriva nel «dubbio mistico se vendere o meno a Gm». Marchionne, inneggiando alla concorrenza contro «il modello statico del passato basato

SUPEREROE?

«Sergio Marchionne è stato celebrato come un supereroe». Lo scrive il Financial Times che però avverte: «La Fiat è in risalita, ma questo non significa che il lavoro di Marchionne sia finito».

sul vantaggio competitivo», garantiva: ora l'azienda è tornata sana. E per essere più convincente aggiunse: «E può comprarsi Ford o General Motors». Poi rassicurò: «Non compriamo niente. Ho solo detto che il valore in Borsa di Fiat è superiore alla somma di valore in Borsa di GM e Ford. È un fatto matematico».

Quasi ci siamo. Fiat non comprerà, ma ci mette del suo per guidare la ri-

presa dell'industria americana. Ci mette cultura, esperienza, il piglio "americano" di Marchionne e ci mette soprattutto la Cinquecento, quella macchinetta nata mezzo secolo fa, seguendo l'esempio della prima delle utilitarie, in circolazione dagli anni trenta, dal nome molto "americano": Topolino, cioè Mickey Mouse. Siamo nel paradosso: la vettura dileggiata si prende la rivincita sul terrificante Hummer, che circola ormai solo in Afghanistan e in Brianza. La Cinquecento farà da portabandiera a un'industria automobilistica che punta al risparmio (come vuole Obama) e a una organizzazione del lavoro snella, razionale, efficiente. Non è un caso che alla legge dei "tagli" si sia rifatto Marchionne, quando gli è stato chiesto come sarà ristrutturato il vertice aziendale: «Non importano le cariche. Importa che seguano tutti me». S'assume un compito enorme e incerto: salvare l'auto americana, garantendo un futuro a quella italiana (i suoi cinque stabilimenti più l'indotto), continuando il cammino nei paesi in crescita come il Brasile o l'India, stringendo nuovi accordi (Tata). ❖