



Per Luca Cordero di Montezemolo solo un futuro da presidente della Ferrari?

I sindacati: si cambia per l'affare Chrysler

I dubbi della Fiom sull'annunciato spin off. Rinaldini: «Operazione non chiara». Marchionne dovrebbe spiegare se in Italia saranno prodotte le auto ibride, elettriche e i motori per gli Usa

Il caso

GIUSEPPE VESPO
MILANO

Per capire forse bisogna partire da Milano, non da Torino.

È qui che ieri il titolo Fiat ha chiuso la turbolenta giornata a Piazza Affari con un più 9,28 per cento a 10,42 euro. «È il segno che la Borsa apprezza il cambio al vertice: la famiglia Agnelli si impe-

gnia direttamente nel progetto di trasformazione del gruppo messo in atto da Marchionne e il mercato ci crede». Di Pur ammettendo di seguire con minore attenzione le performance finanziarie del titolo del Lingotto, Enzo Masini, coordinatore nazionale auto per la Fiom, comincia da qui la sua lettura di quello che sta accadendo. Anche questo, forse, è un indicatore di quanto velocemente stiano cambiando le cose attorno al gruppo torinese. Per le tute blu l'uscita del presidente Montezemolo va interpretata in funzione dell'operazione Chrysler e dell'ipotizzato spin-off del-

l'auto. Ovvero dell'idea di riunire il settore auto di Fiat Group a Chrysler, separando così il comparto vetture dal resto del Lingotto. Un'ipotesi che da tempo riempie le pagine dei giornali. I vertici Fiat ne parlano almeno dall'estate del 2009, da quel consiglio d'amministrazione straordinario - tenuto di domenica - in cui ancora si discuteva anche dell'affaire Opel, poi saltato. In quell'occasione il cda diede mandato a Marchionne di esplorare l'ipotesi spin-off. Chissà se oggi il manager tornerà a parlarne, insieme al piano quinquennale che il Lingotto presenterà alla comunità finanziaria.

Spin-off Non è chiaro però come avverrà, se avverrà mai uno scorporo. «Fiat - riprende Masini - oggi è un gruppo molto più integrato di quanto fosse prima dell'arrivo di Marchionne. L'attività di ricerca, gli acquisti, sono unici. E alla parte industriale va aggiunta la partita finanziaria. I debiti, per esempio, dove andranno a finire?». C'è poi da chiudere definitivamente l'operazione Chrysler, ricorda Rinaldini. «Attual-

mente la casa americana è una società pubblica. C'è un accordo sulla base del fatto che dovranno essere restituiti i soldi a Obama e dovranno guadagnare abbastanza per farlo».

Tutte domande che, probabilmente anche oggi resteranno senza risposte. Non arriveranno col piano e nemmeno con l'incontro «di cortesia» che Marchionne avrà questa sera coi sindacati.

Le sigle aspettano di tornare a trattare dopo aver visto il progetto sul futuro del Lingotto. Forse un futuro spinto troppo in là, rileva Masini. Il 2014 è lontano. «Oggi comunque ci interessa capire se c'è disponibilità al confronto e se verranno confermate le anticipazioni date a Detroit. Allora Marchionne disse che in Italia non sarebbero state prodotte auto ibride, elettriche, motori per gli Usa e auto del segmento "D" ed "E". A noi questo non va bene. Spin-off o meno, vogliamo che la sfida dell'innovazione venga giocata anche negli stabilimenti italiani. Da questo dipende il futuro di molti lavoratori». ♦