

how industriale e management, oltre a usare i soldi pubblici di Obama e i fondi pensione dei dipendenti) proprio per rafforzare il patrimonio aziendale.

La congiuntura dell'auto presenta alla Fiat una sfida impegnativa perché il mercato europeo e quello italiano non riprenderanno quest'anno e i nuovi modelli del Lingotto arriveranno al più presto nella seconda metà del 2011. Marchionne ritiene che il 2010 sarà particolarmente difficile per l'auto: in Europa la contrazione della domanda sarà di circa il 15%, in Italia il calo supererà il 18%. Secondo le previsioni contenute nel piano strategico presentato in aprile solo nel 2014 il mercato europeo potrà tornare ai livelli pre crisi, con circa 16 milioni di unità.

**Se questo è lo scenario** in cui deve operare la Fiat allora appare comprensibile come Marchionne stia spingendo molto l'acceleratore sull'operazione Chrysler e sulla separazione del gruppo. Lo scorporo, di cui dovrebbero essere advisor Goldman Sachs, IntesaSanpaolo, Banca Leonardo, è preceduto da un prestito di 4 miliardi di euro erogato da otto banche a favore della Fiat, proprio al servizio della divisione. Contestuale con lo scorporo è la conquista della Chrysler, un'operazione che Marchionne intende perseguire a tappe forzate proprio perché la congiuntura americana è più favorevole di quella europea e i risultati del colosso di Detroit sono migliori di quelli realizzati dalla Fiat.

Il doppio binario - scorporo e Chrysler - è destinato nei prossimi mesi a cambiare la dimensione, l'or-

**Accelerare**  
Marchionne vuole quotare Chrysler nei prossimi mesi

**Prestito**  
4 miliardi di euro concessi dalle banche per la scissione

ganizzazione, probabilmente anche l'assetto azionario del gruppo che, nonostante la ribadita fedeltà alle radici italiane, sarà naturalmente spinto verso una dimensione sempre più internazionale.

Dal gennaio 2011, se tutto andrà bene, dovrebbero essere pienamente operative e autonome Fiat Industrial e Fiat Spa, mentre, se sono vere le indiscrezioni che circolano sulla stampa americana, Marchionne vorrebbe portare in Borsa la Chrysler già all'inizio del prossimo anno,

forse addirittura prima, proprio per sfruttare quello che appare un momento magico. Si tratterebbe di una specie di record, considerato che solo due anni fa la Chrysler era sull'orlo della catastrofe e oggi invece ha ripreso a marciare. Se l'Europa e l'Italia non danno soddisfazioni, anche perché il ricambio dei modelli appare lento e la dura linea di relazioni industriali non favorisce certo un clima di collaborazione con i sindacati e il mondo del lavoro, Marchionne può spingere sull'America, sperando di consolarsi.

**Azionisti**  
Oggi comandano gli Agnelli, ma ci saranno novità in futuro

**Aperture**  
L'interesse dei fondi di private equity, sempre vicini a Marchionne

La scelta di accelerare le operazioni a Detroit è apparsa esplicita in una recente intervista concessa da Marchionne al *Wall street journal*. Tra cinque mesi per la Fiat potrebbe iniziare una nuova, storica stagione la cui evoluzione, per la verità, è ancora da decifrare e densa di speranze ma anche di incognite. Con lo scorporo, con la quotazione di Chrysler e la progressiva salita della Fiat nel capitale della società americana si aprirà uno scenario nuovo, dove si potrebbe profilare un rapporto sempre più stretto, anche nel capitale e nell'assetto azionario, tra Chrysler e Fiat con la possibile diluizione della quota detenuta dalla famiglia Agnelli (oggi poco sopra il 30%) e l'ingresso di altri soci, a partire dai grandi fondi di private equity, un mondo che è sempre stato vicino, forse troppo, a Marchionne.

**Resta da capire** quale sarà in futuro il ruolo della famiglia Agnelli, i cui interessi sono oggi raccolti nella Exor. John Elkan ha assunto la presidenza della finanziaria di famiglia e anche della Fiat, il cugino Andrea Agnelli ha preso in mano la guida della Juventus. In questo momento la famiglia appare aver delegato tutto a Sergio Marchionne, scommettendo sulla capacità del manager di traghettare il gruppo in una nuova dimensione internazionale. Ma questo non vuol dire che i due cugini, se continueranno ad andare d'accordo, resteranno seduti in panchina. A Torino, ad esempio, si dice che Andrea Agnelli potrebbe prendere la guida della Ferrari l'anno prossimo. ♦

# Torino e la Cgil, quando Elkann chiamò Epifani

I rapporti tra il Lingotto e il più grande sindacato italiano sono tesi a causa della rigidità imposta da Marchionne che non ricorda una lunga storia, tra scontri e collaborazioni

## Il retroscena

R.G.  
MILANO

Qualche mese fa i giornali di destra, *il Giornale e Libero*, scatenarono una campagna denigratoria nei confronti della Fiat e degli ex leader del gruppo, in particolare l'avvocato Gianni Agnelli e la sua famiglia, in coincidenza con gli ennesimi scandali - tra Noemi e le escort di Palazzo Grazioli - che avevano coinvolto il presidente del Consiglio. Era un tentativo, non nuovo per la verità, di difendere le gesta del premier Berlusconi gettando un po' di fango su capitani d'industria e grandi imprese. In quell'occasione Guglielmo Epifani rilasciò una dichiarazione di buon senso affinché non si superassero certi limiti e non si insultassero protagonisti dell'economia che non potevano più difendersi.

Quella posizione del segretario generale della Cgil suscitò l'apprezzamento di John Elkann, nipote di Gianni Agnelli e diventato presidente della Fiat, che telefonò a Epifani per ringraziarlo. Non era la prima volta che un leader del Lingotto alzava il telefono per parlare con il capo del più grande sindacato italiano. La storia tra la Cgil e la Fiat è piena di episodi, di scontri furiosi ma anche di collaborazione e di attestati di rispetto. Ad esempio quando Sergio Cofferati divenne segretario della Cgil, Gianni Agnelli accettò clamorosamente un invito a partecipare alla festa della confederazione di Serravalle Pistoiese per ricordare la figura di Luciano Lama, prestigioso leader sindacale con il quale Agnelli aveva litigato e anche firmato importanti accordi.

In passato Epifani, così come anche altri leader sindacali, aveva avuto modo di confrontarsi con Marchionne, ma ormai da mesi i rapporti si sono raffreddati dopo la vittoria del centro destra e con le difficoltà



Il presidente della Fiat, Elkann

**La scelta**  
L'attacco ingiustificato del leader della Fiat a Parma, poi il silenzio

della Fiat. Lo scorso 9 aprile alle assise confindustriali di Parma Marchionne attaccò duramente, sopra le righe, il leader della Cgil. Poi è calato il silenzio. Marchionne ha scelto la strada dello scontro con la Cgil e la Fiom, pensando che per gestire Fabbrica Italia sia sufficiente l'appoggio di Sacconi e Bonanni. È una scelta radicale che esclude il più grande sindacato e che suscita interrogativi sulla capacità dei vertici della Fiat di condurre relazioni industriali in grado di garantire il rispetto di tutti. In altri tempi, ad esempio quando nacque la fabbrica di Melfi con tante deroghe, la Fiat scelse una strada diversa, più aperta e collaborativa. Ma i tempi sono cambiati. ♦