

ECONOMIA

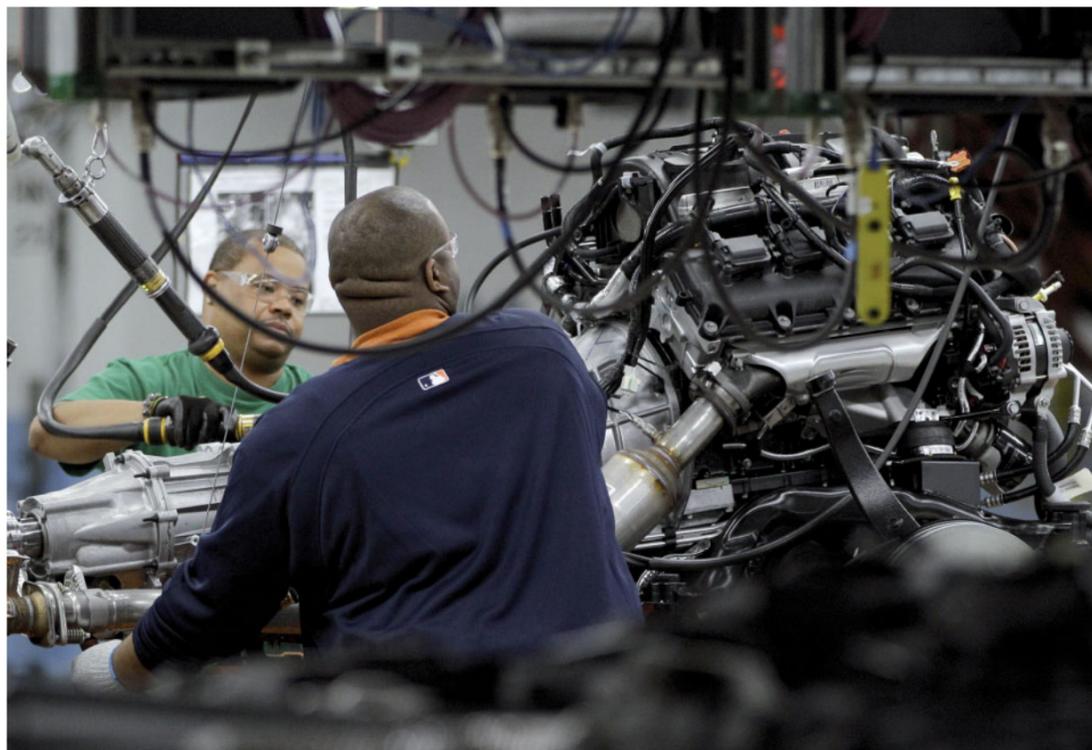
MARCO VENTIMIGLIA
MILANO

Se l'intenzione era quella di aprire il 2014 con un colpo di scena, Sergio Marchionne c'è riuscito perfettamente, seppur con una notizia che conferma l'attuale vocazione internazionale della Fiat in attesa che venga rilanciata la storia industriale di cui in Italia si sono perse le tracce ormai da anni. Il Lingotto ha infatti comunicato nella serata di Capodanno il raggiungimento dell'accordo per acquisire la restante quota del capitale di Chrysler Group detenuto da Veba Trust, ovvero il fondo che garantisce pensioni e assistenza medica a 65.000 ex dipendenti della casa automobilistica di Detroit. Un risultato fondamentale per Fiat, che potrà adesso quotare senza ulteriore problemi la controllata Chrysler a Wall Street, con il quale si chiude la controversia che aveva portato il Lingotto e Veba fin dentro l'aula di un tribunale del Delaware. Tanto più che ad una prima analisi il costo complessivo dell'operazione, 3,650 milioni di dollari più altri 700 milioni da versare successivamente, appare vicino alle cifre ritenute ragionevoli da Marchionne per rilevare il 41,46% del capitale Chrysler detenuto da Veba Trust. Un onere che fra l'altro Fiat supporterà senza dover fare ricorso ad aumenti di capitale, attingendo a liquidità disponibile sia in Chrysler che in Fiat, quest'ultima evidentemente non meritevole di essere destinata in altro modo, ad esempio per quegli investimenti sul territorio italiano più volte richiesti dalle forze sindacali.

«Fiat s.p.a. - si legge nel comunicato diffuso dal Lingotto - ha annunciato di aver raggiunto un accordo con il Veba

Svolta Fiat in America: 3,6 miliardi per Chrysler

- Il Lingotto rileva il 41% in mano al fondo Veba dei sindacati americani
- Non ci sarà aumento di capitale. Il gruppo italiano dispone ora del 100%



Una fabbrica Chrysler, l'intero capitale è nelle mani Fiat FOTO AP



...
Marchionne: l'accordo con Veba è un momento importante che finirà nei libri di storia

Trust in base al quale Fiat North America (Fna), società interamente controllata da Fiat, acquisirà l'intera partecipazione detenuta dal Veba Trust in Chrysler Group, che è pari al restante 41,4616% del capitale di Chrysler che Fna attualmente non detiene. Il closing dell'operazione è previsto entro il 20 gennaio 2014». Ed ancora, per quanto riguarda la parte economica dell'accordo, il comunicato precisa che «il Veba Trust riceverà un corrispettivo complessivo pari a 3.650 milioni di dollari, suddiviso come segue: un'erogazione straordinaria che Chrysler pagherà a tutti i soci, per un totale

pari a circa 1.900 milioni (la quota dell'erogazione spettante a Fna sarà da questi versata al Veba Trust e costituirà parte del prezzo di acquisto); al closing dell'operazione, Fna verserà al Veba Trust l'importo rimanente del prezzo d'acquisto, pari a circa 1.750 milioni di dollari».

ULTERIORE PAGAMENTO

Inoltre, Fiat «prevede di provvedere al pagamento dell'importo di 1.750 milioni attraverso l'utilizzo di liquidità disponibile. Chrysler Group prevede di provvedere all'erogazione straordinaria attraverso l'utilizzo di liquidità di-

sponibile». Come detto, c'è poi un'appendice economica. «In contemporanea con le suddette operazioni - spiega il comunicato - Chrysler Group e la Uaw (il sindacato statunitense dell'automobile, ndr) hanno concordato un memorandum d'intesa ad integrazione del vigente contratto collettivo di Chrysler Group ai sensi del quale sono previste ulteriori contribuzioni da parte di Chrysler al Veba Trust per un importo complessivo pari a 700 milioni di dollari in quattro quote paritetiche pagabili su base annua». Infine, la citata chiusura della controversia giudiziaria: «Nel contesto delle suddette opera-

zioni - si legge nella nota del Lingotto -, Fna e il Veba Trust concorderanno di ritirare in via definitiva l'azione legale dinanzi al Court of Chancery del Delaware relativa all'interpretazione del contratto di call option in base al quale Fiat, attraverso Fna, ha esercitato tre tranches di una call option per l'acquisto della partecipazione detenuta dal Veba Trust in Chrysler. L'intera partecipazione detenuta dal Veba Trust sarà infatti acquisita da Fna nel contesto delle operazioni sopra descritte». E questo rappresenta l'ultimo tassello mancante ad un successivo e «sereno» collocamento di Chrysler in Borsa con l'obiettivo, naturalmente, di reperire capitali freschi per la gestione dell'azienda in un mercato automobilistico, quello americano, tornato effervescente a profonda differenza di quello europeo.

Sergio Marchionne ha subito celebrato l'accordo con enfasi. «Nella vita di ogni grande organizzazione e delle sue persone - ha dichiarato l'amministratore delegato di Fiat e Chrysler - ci sono momenti importanti, che finiscono nei libri di storia. L'accordo appena raggiunto con Veba è senza dubbio uno di questi momenti per Fiat e per Chrysler». Sulla stessa linea il presidente del Lingotto. «Aspetto questo giorno sin dal primo momento - ha affermato John Elkann -, sin da quando nel 2009 siamo stati scelti per contribuire alla ricostruzione di Chrysler. Il lavoro, l'impegno e i risultati raggiunti da Chrysler negli ultimi quattro anni e mezzo sono qualcosa di eccezionale e colgo questa opportunità per dare formalmente il benvenuto a tutte le persone di Chrysler nella nuova realtà frutto dell'integrazione di Fiat e Chrysler».



...
Elkann: Aspetto questo giorno dal 2009 quando siamo stati scelti per ricostruire Chrysler

«Così c'è una speranza anche per l'industria italiana»

MASSIMO FRANCHI
ROMA

«Senza quest'accordo potevamo tirare una riga sopra alla produzione di auto in Italia. Ora formalmente Fiat non esiste più, ma la scommessa di rilanciare Alfa Romeo può dare una prospettiva produttiva a tutti gli stabilimenti italiani». Giuseppe Berta, docente alla Bocconi, massimo esperto della storia della Fiat, valuta positivamente la notizia della fusione totale fra Fiat e Chrysler. **Professore, è stata una trattativa lunghissima ma bisogna ammettere che alla fine Marchionne ha spuntato anche un buon prezzo...**

«Direi proprio di sì. Si parlava della disponibilità di arrivare anche a 4,2 miliardi di dollari e invece a chiuso a 3,65. C'era una certa ansia negli ultimi tempi a Torino, soprattutto dopo l'annullamento, per la prima volta nella storia, del brindisi di fine anno con il management. E invece avevano ragione quelli che dicevano che l'annullamento era dovuto alla volontà di Marchionne di non scoprire le carte in un momento decisivo della trattativa».

Qual è stata la mossa decisiva? Si parla di un profondo rosso per il sindacato guidato da Bob King...

«Beh, certamente ha molto influito il default della città di Detroit che ha messo a repentaglio tutto il welfare per i

L'INTERVISTA

Giuseppe Berta

Lo storico della Bocconi: la Fiat non c'è più, c'è un gruppo globale ancora debole in Asia. Alfa Romeo e Maserati offrono spazi alle fabbriche italiane



lavoratori. Avvertita la ritirata drammatica della mano pubblica, il sindacato Uaw ha capito che era fondamentale mantenere una presenza forte nell'impresa e questo si poteva fare solo trovando un accordo. Il tentativo di quotare il proprio pacchetto a Wall Street era solo un azzardo per alzare il prezzo perché se fosse stata portata avanti fino in fondo avrebbe pregiudicato completamente i rapporti con Marchionne. In più la mossa di Marchionne di nominare nella task force per la trattativa Ron Bloom, un manager conosciuto ed apprezzato dai sindacati americani, è stata determinante».

Ora dunque Fiat e Chrysler sono una cosa sola. E la Fiat, la più grande impresa manifatturiera italiana, non esiste formalmente più. Cosa significa per il nostro Paese?

«Da tempo Fiat era un gruppo globale. Come lo sono gran parte dei player dell'auto. È un passaggio obbligato. Oramai ci sono solo tre gruppi con spiccate caratteristiche nazionali: Toyota, Gm e Volkswagen. Ma sono i più grandi e solo i più grandi se lo possono permettere. I più piccoli invece sono costretti ad essere player globali. Basta pensare a Peugeot che ormai è più cinese che francese. Per rimanere sul mercato l'unica strategia è questa».

Per Marchionne la fusione con Chrysler era un obiettivo fondamentale. Qual è la

sua strategia?

«La fusione con Chrysler era necessaria per poter utilizzare la liquidità, prodotta quasi essenzialmente negli Stati Uniti, per investire anche in Italia. La scommessa è quella di rilanciare Alfa Romeo per mettere radici nel mercato asiatico dove la presenza di Fiat Chrysler è ancora troppo debole, mentre tutti sanno che nei prossimi anni la Cina sarà il primo mercato automobilistico nel mondo. Marchionne ha già annunciato a Detroit quale sarà il futuro del gruppo: ha elencato gli investimenti in America e ha tranquillizzato i sindacati statunitensi spiegando che le produzioni in Italia non saranno concorrenziali. Qui da noi si rilancerà il made in Italy puntando sul segmento del lusso e si cercherà di fare di Alfa Romeo il contraltare dell'Audi di Volkswagen».

Lo crede possibile?

«Credo che sia l'unica strada che Marchionne poteva percorrere. Tramutare 500 in un brand, rilanciare Alfa Romeo e coprire con Maserati il segmen-

...
Il default di Detroit ha messo in difficoltà i sindacati Usa e aiutato la Fiat nel negoziato

to del lusso».

Ma lasciando sguarnito il settore tradizionale di Fiat, quello delle utilitarie, si produrranno meno auto: non ci sarà lavoro per tutti i 60mila lavoratori degli stabilimenti italiani di Fiat...

«Beh, credo che sicuramente si produrranno più auto rispetto all'anno appena concluso. Nel 2013 in Italia abbiamo toccato il fondo con circa 360mila auto prodotte. Ora con gli investimenti che sono stati annunciati ogni stabilimento avrà una sua missione produttiva: la Panda a Pomigliano, la 500X e il piccolo Suv a Melfi, la nuova Giulia che dovrebbe entrare in pre-serie nell'ultimo trimestre 2015 a Cassino e il polo del lusso Maserati con l'unificazione di Mirafiori e Grugliasco».

Insisto. Ora Fabbrica italiana automobili Torino non esiste più. È un passaggio simbolico storico.

«La testa del gruppo non sarà più in Italia ma le radici rimarranno qui, Marchionne non può recederle».

Dove sarà quotata la nuova società? Lascierà Milano?

«Certamente a Wall Street, credo entro il 2014 quando si ultimerà la fusione. In seconda battuta credo sceglieranno di quotarsi a Londra».

E la sede fiscale?

«Ah beh, come tutti i gruppi globali sceglieranno il Paese che conviene di più fiscalmente».