

## **"AutoAlleanza"**

di Giovanna Boursier

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Il 15 febbraio, Sergio Marchionne, amministratore delegato della Fiat, è convocato in Parlamento. Deve spiegare al paese cosa intende fare della più grande industria italiana: resterà qui o il quartier generale potrebbe finire negli Stati Uniti?

### **SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

La scelta sulla sede legale non è ancora stata presa. Per quanto riguarda, invece, le sedi operative, già ora è indispensabile avere presenze specifiche nei mercati in cui stiamo operando. Per questo se il cuore della Fiat è e resterà in Italia la nostra testa deve essere in più posti: a Torino, per gestire le attività europee; a Detroit, per quelle americane; ma anche in Brasile e, in futuro, anche in Asia.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Lo vediamo per la prima volta in giacca e cravatta, ma non ha chiarito. I parlamentari dovrebbero chieder conto. Invece il primo ad intervenire lo fa come concessionario...

### **SANDRO BIASOTTI – DEPUTATO PDL**

Mi permetto di farle alcune domande su un settore che per me è molto importante, anche se mi vede un po' in conflitto di interesse: sono un concessionario. Ho letto la sua relazione di aprile al piano industriale, ci sono poche righe che io mi permetto di contestare perché si riferiscono ad aumentare la rete distributiva e aprire nuovi concessionari nel momento in cui gli attuali concessionari sono in una crisi terribile, soprattutto quelli Fiat.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

A preoccupare l'onorevole Biasotti non sono le sorti dell'industria italiana, ma l'eventualità che qualcuno apra una concessionaria Fiat accanto alla sua.

### **GIOVANNA BOURSIER**

Dottor Marchionne, le posso chiedere perché non vuole rispondere a un'intervista con Report Rai3, stiamo facendo un pezzo sulla Fiat?

### **SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Non lo sapevo.

### **GIOVANNA BOURSIER**

Non lo sapeva, ma adesso che lo sa se ne occupa?

### **SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Ha detto lui di no...

**GIOVANNA BOURSIER**

Ha detto lui di no...Migliarino ha detto no? il capoufficio stampa...

**SIMONE MIGLIARINO – UFFICIO STAMPA FIAT**

A disposizione per tutto quel che vuoi fare...

**GIOVANNA BOURSIER**

Esatto: un'intervista!

**SIMONE MIGLIARINO – UFFICIO STAMPA FIAT**

Salvo che l'intervista...

**GIOVANNA BOURSIER**

È difficile fare un pezzo sulla Fiat senza la voce della Fiat, no?

**SERGIO CHIAMPARINO – SINDACO TORINO**

La capisco, ma io non posso fare.... Io sono un misero surrogato.

**GIOVANNA BOURSIER**

Visto che lui è amico di Marchionne e va a mangiar con lui, glielo chiede lei?

**SERGIO CHIAMPARINO – SINDACO TORINO**

Se vuole glielo chiedo.

**GIOVANNA BOURSIER**

No mi dica che persona è Marchionne?

**SERGIO CHIAMPARINO – SINDACO TORINO**

A me da impressione persona un po' timida e quindi per rompere come fanno spesso i timidi, diventa anche un po' aggressivo. E quindi magari da un punto di vista comunicativo può non sempre essere efficace...Mi sa di una persona molto capace. Molto moderna, molto americano..posso dire una cosa? Molto di sinistra...

**GIOVANNA BOURSIER**

Molto di sinistra Marchionne?

**SERGIO CHIAMPARINO – SINDACO TORINO**

Su certe cose molto più a sinistra di me...

**GIOVANNA BOURSIER**

Si dice anche che siete amici, giocate a carte insieme?

**SERGIO CHIAMPARINO – SINDACO TORINO**

Adesso purtroppo è un po' che non gioco più, comunque ho sempre vinto io.

**GIOVANNA BOURSIER**

Non è un bravo giocatore? Nonostante tutto quel che si dice.

**SERGIO CHIAMPARINO – SINDACO TORINO**

A scopa lo abbiamo sempre battuto.

**GIOVANNA BOURSIER**

Giocate a scopone scientifico?

**SERGIO CHIAMPARINO – SINDACO TORINO**

A scopone scientifico, e lo abbiamo sempre battuto io il mio vicesindaco, lui e qualcuno dei suoi manager, però sa scopone è un gioco molto italiano.

**MILENA GABANELLI - STUDIO**

Anche il futuro della fiat sembra una partita d'abilità ma non è detto che le carte vengano date in italia. Allora, questo è il contratto di 200 pagine che definisce i termini dell'alleanza fra Chrysler e Fiat, e queste sono invece le 30 diapositive che definiscono i termini dell'impegno di Marchionne con gli stabilimenti in italia. Sono poche frasi fra cui "faremo 20 miliardi di investimenti ", "se le parti sociali mi vengono incontro possiamo fare insieme tante cose". Davanti al parlamento abbiamo sentito parlato di cuore da un parte e tante teste dall'altra, un onorevole più interessato alle sorti della sua concessionaria che non a quelle di Pomigliano, Melfi, Mirafiori o Cassino. Il ministro del lavoro assicura che "il governo segue con attenzione". Ma qual è il piano da cui dipende la sorte di 80.000 dipendenti ed un enorme indotto, e dove salteranno fuori i 20 miliardi per fare gli investimenti è difficile da capire, forse dipenderà da come andranno le cose previste dentro a questo contratto, che proveremo a spiegare strada facendo. E' il primo marzo, a Ginevra c'è il salone dell'auto, e anche la nostra Giovanna Boursier.

**GIOVANNA BOURSIER**

Dottor Marchionne, sempre Report, possiamo farle due domande?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Devo andare in conferenza stampa

**UOMO**

Ha chiesto dopo, dopo le fa.

**GIOVANNA BOURSIER**

Dopo le fa?

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

C'è il lancio dei nuovi modelli: l'ultima nata Ferrari..la FF, Gran Lusso. Poi le novità dell'alleanza americana: la Voyager, che è una Chrysler che in Italia sarà marchiata Lancia, come la Thema; poi c'è la Flavia e la nuova Ypsilon.

**GIOVANNA BOURSIER**

Eccolo qua. È lei che ha detto prima faccio una cosa in Italia e poi a un certo punto ha detto metto la sede legale laggiù?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

No io ho semplicemente detto, per chiarezza, che la scelta di dove sarà la sede legale dopo che la Chrysler andrà in borsa è una decisione da prendersi sulla base di governance, non è un problema di oggi, lo so che lei si sta preoccupando del futuro.

**GIOVANNA BOURSIER**

Quel che conta è la testa che da quel che ho capito è una sola?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Sì, ma noi siamo riusciti a trovare, credo, un modo per abbinare il funzionamento del cuore e della testa. Abbiamo fatto una scelta che non è totalmente economica e finanziaria. Il fatto di investire in questo paese è perché abbiamo deciso, e questo è un discorso che ha ripetuto anche Elkann quando l'ha fatto apertamente, abbiamo deciso di non accettare questa situazione, di cercare di modificarla e migliorarla, è tutto lì.

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

La famiglia Agnelli resta in Fiat, che fine fa?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Questa è una domanda da fare alla famiglia Agnelli.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Fino a qualche anno fa, nessuno avrebbe risposto così perché la Fiat era la famiglia Agnelli. Nata a Torino nel 1899, in dieci anni il senatore Giovanni rastrella le azioni, e sarà inquisito per aggio e alterazione dei bilanci, ma diventa socio di maggioranza. Negli anni '20 Fiat è già la grande industria italiana. Negli anni 50 la eredita il nipote Gianni, ma siccome è troppo giovane la "reggenza" per venti anni va a Vittorio Valletta, il ragioniere che fa la fabbrica caserma. La disciplina regna fino agli anni '70, poi le grandi lotte, gli scioperi, la crisi, e Cesare Romiti che ristrutturava.

**CESARE ROMITI – EX AMMINISTRATORE DELEGATO E PRESIDENTE FIAT**

Io ero del parere che il solo settore auto avrebbe, parlo di allora, avrebbe potuto essere pericoloso e che quindi in un certo senso avevamo l'interesse a diversificare, e in parte l'ho fatto.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Romiti introduce robot, taglia personale, ma soprattutto apre alla finanza: entra in Gemina, in Rcs, Impregilo, Toro assicurazioni.

**CESARE ROMITI – EX AMMINISTRATORE DELEGATO E PRESIDENTE FIAT**

Ma lei lo vuol sapere che quando io sono andato in Fiat nel '74 ho trovato che la Fiat, era ottobre, non aveva i soldi per fare la paghe per la fine dell'anno e io

presi il direttore finanziario della Fiat, che era una persona degnissima, l'ho portato a Milano davanti a 20 banchieri per dire: bisogna che facciamo un'operazione finanziaria. E lui durante il viaggio da Torino a Milano ha praticamente pianto: "Dottor Romiti, che figura facciamo?!".

#### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

L'ultimo momento d'oro risale agli anni 80, quando a guidare Fiat Auto c'era Vittorio Ghidella, padre di uno dei maggiori successi della storia Fiat, la Uno. In quegli anni si tentò una fusione con Ford, e Ghidella voleva concentrarsi sul prodotto. È finita che Romiti impedì la fusione e l'ha avuta vinta anche su Ghidella, che nel 1989 ha dovuto andarsene. All'inizio degli anni '90 le vendite calano e la Fiat è di nuovo in crisi.

#### **CESARE ROMITI – EX AMMINISTRATORE DELEGATO E PRESIDENTE FIAT**

Nelle crisi poi certo si verifica che se uno ha progettato e poi prodotto o sta producendo vetture più buone che non i concorrenti certo è più avvantaggiato.

#### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

E per tornare a fare prodotto arrivano gli aiuti statali: la stima dal '90 al 2000 fa circa 10.000 mld di lire, 5mld di euro. Romiti lascia la Fiat nel '98, all'età di 75 anni. Dopo la storia per lui è il nulla.

#### **CESARE ROMITI – EX AMMINISTRATORE DELEGATO E PRESIDENTE FIAT**

La Fiat sa, la storia della Fiat è fatta di pochi uomini, è fatta di Giovanni Agnelli senior, fatta di Vittorio Valletta, Giovanni Agnelli, Cesare Romiti.

#### **GIOVANNA BOURSIER**

Umberto Agnelli?

#### **CESARE ROMITI – EX AMMINISTRATORE DELEGATO E PRESIDENTE FIAT**

Cesare Romiti, ci fermiamo! come comando della Fiat ci fermiamo qui, i nomi glieli ho detti io.

#### **GIOVANNA BOURSIER**

Beh adesso c'è Marchionne eh?

#### **CESARE ROMITI – EX AMMINISTRATORE DELEGATO E PRESIDENTE FIAT**

Io mi sono fermato all'epoca mia.

#### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Dopo Romiti, amministratore delegato è Canterella, a cui subentra Galateri, poi Morchio. La Fiat è sempre in crisi. Nei primi anni 2000 si allea con General Motors che entra col 20% e ha un'opzione per acquisirne il controllo. Nessuno degli ex Fiat vuole raccontare. Paolo Fresco che all'epoca era presidente ci

aveva fissato un appuntamento ma all'ultimo disdice.

**GIOVANNA BOURSIER**

Più che al protagonista, a chi devo chiedere, cioè era lei allora?

**Al telefono PAOLO FRESCO - EX PRESIDENTE FIAT**

Lei ha ragione però il mio mestiere è quello di fare il pensionato, tanta voglia di mettermi a parlare del passato non ne ho.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Proviamo a sentire Cantarella.

**GIOVANNA BOURSIER**

Lei è sicuro che non vuole fare un'intervista con me?

**Al telefono PAOLO CANTARELLA - EX AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Sono molto sicuro, sì, molto sicuro.

**GIOVANNA BOURSIER**

Neanche dell'epoca in cui era dentro, ricordare alcuni fatti?

**Al telefono PAOLO CANTARELLA - EX AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Assolutamente no.

**GIOVANNA BOURSIER**

Persino chi mi dice sì, poi mi dice no: "ci ho ripensato è meglio non parlare".

**Al telefono PAOLO CANTARELLA - EX AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Non lo so, però io sono coerente da 8 anni così, vuol dire che avrò fatto dei ragionamenti.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

A Gianni, deceduto nel 2003, subentra il fratello Umberto che diventa Presidente, ma alla sua morte, a maggio 2004, l'amministratore delegato Morchio chiede carta bianca. Gli eredi non sono d'accordo. Proprio al cimitero la famiglia e gli avvocati Gabetti e Grande Stevens, consiglieri della IFIL, la finanziaria degli Agnelli che con il 30,5% controlla Fiat, decidono la successione: presidente Montezemolo, Sergio Marchionne amministratore delegato. L'azienda è al tracollo. Marchionne chiede a GM di esercitare l'opzione d'acquisto, gli americani rifiutano e lui negozia la penale: 1,5 mld.

**MASSIMO MUCCHETTI - GIORNALISTA "CORRIERE DELLA SERA"**

Questo mld e mezzo di euro comprendeva la cosiddetta penale per non aver ritirato la Fiat auto; e comprendeva anche la cessione, la condivisione, da parte di Fiat auto di tutta una serie di tecnologie con la General Motors. In

particolare, il motore multijet che è un gioiello della tecnologia Fiat. Quindi diciamo che Marchionne per un verso portò a casa la penale, ma per altro verso per chiudere la trattativa ha dovuto cedere tecnologia.

#### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Cedendo il meglio diventa poi complicato migliorare l'Auto e il miliardo e mezzo non basta a sistemare i conti. Siamo nel 2005 e scade il prestito che le banche hanno fatto alla Fiat 3 anni prima, meglio noto come 'convertendo per 3 miliardi'. La mente dell'operazione era stato Matteo Arpe, allora amministratore delegato Capitalia.

#### **GIOVANNA BOURSIER**

Se Fiat non avesse avuto il prestito sarebbe fallita?

#### **MATTEO ARPE – PRESIDENTE BANCA PROFILO**

Era, come più volte accaduto nel passato, io ne ho viste due quando ero in Mediobanca e una quando ero in Capitalia. Era in un momento di crisi finanziaria. Non parlerei di fallimento, comunque una situazione di grave tensione finanziaria.

#### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Sono 7 le banche che intervengono nell'operazione di salvataggio. Insieme a Capitalia, c'è anche San Paolo, Intesa e Unicredit. Prestano 3 miliardi ma se Fiat non rimborsa al 20 settembre 2005 il prestito si converte in azioni. E pongono anche una serie di condizioni.

#### **MATTEO ARPE - PRESIDENTE BANCA PROFILO**

In cambio gli viene chiesto di cedere degli asset che non sono l'auto. In particolare modo gli viene chiesto di cedere Fiat Avio e Toro. Cioè nell'accordo del 'convertendo' vi è l'impegno a cedere queste due attività che in effetti furono cedute. La seconda cosa è rinnovo manageriale in modo da poter avere un rilancio auto.

#### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Alla fine Marchionne non ce la fa a risanare e si arriva a convertire, un'operazione rischiosa per le banche perché l'accordo stabilisce il prezzo: 10,28 euro ad azione mentre sul mercato valgono 7 euro. Un sovrapprezzo che porta nelle casse Fiat 858mln messi a bilancio nel 2005 come "proventi finanziari atipici".

#### **ALESSANDRO PROFUMO – ex AMMINISTRATORE DELEGATO UNICREDIT**

Però il ragionamento giusto era: noi avevamo dei crediti verso Fiat, se Fiat avesse avuto un problema quanto di quei crediti avrebbe rimborsato? Avrebbe rimborsato il 70%, perché più o meno stiamo parlando di 7 euro su dieci, no? Oppure no? Io penso di no, quindi alla fine sono convinto che il 'convertendo' sia stata un'operazione intelligente dal punto di vista delle banche.

## **GIOVANNA BOURSIER**

Piuttosto che non recuperare niente meglio recuperare qualcosa?

## **ALESSANDRO PROFUMO - ex AMMINISTRATORE DELEGATO UNICREDIT**

Meglio recuperare 70...dopodiché ovviamente c'era un problema: qual era poi la struttura proprietaria di Fiat? Perché per restare al disopra del 30%, poi la famiglia ha dovuto fare....Ifil, Exor oggi, han dovuto fare ulteriori investimenti.

## **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Ifil per impedire alle banche di avere la maggioranza, acquista da Merrill Lynch le azioni rastrelate sul mercato. Un'operazione finanziaria sofisticata, ma poco trasparente che costerà a Gabetti e Grande Stevens, una multa da 6mln di euro da parte della Consob. Dopo aver convertito, le banche escono, e chi vende prima ci perde.

## **MATTEO ARPE - PRESIDENTE BANCA PROFILO**

Noi decidiamo di non uscire subito, nel senso che quando avviene la conversione del finanziamento del 'convertendo' in capitale, noi abbiamo una perdita immediata di oltre 120 mln euro. Quindi decidiamo di uscire piano piano, in un orizzonte molto lungo, il prezzo poi dopo ha una forte risalita e quindi alla fine di tutta la conversione, di tutta la cessione dei titoli convertiti abbiamo una plusvalenza importante di circa 150 milioni.

## **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

La Fiat quindi ce l'ha fatta, più con la finanza che col prodotto... Oggi ha circa 200.000 dipendenti nel mondo, in Italia 80.000 più l'indotto, che solo in Piemonte significa 100.000 addetti e 880 aziende. Uno dei fornitori è il Presidente Associazione Piccole Imprese.

## **GIOVANNA BOURSIER**

Si deve pagare per diventare fornitori Fiat?

## **FABRIZIO CELLINO - PRESIDENTE API**

No, quello che le posso dire è che nelle varie trattative, così come ci sono con anche committenze estere, ci sono evidentemente degli accordi pluriennali delle riduzioni richieste, ora queste riduzioni possono venire a fronte di riduzioni di listini, come è più usuale o in altri casi come bonus, nel senso di dire: invece di oggi toglierti l'1%, 2% sul prezzo di listino, a fronte magari di aumenti, di incrementi di volume o di fatturato, io alla fine dell'anno conteggio questo 1%, non lo togliamo dal listino, ma mi è dato un bonus al committente. Cioè cosa succede: io Fiat ti dico, alla fine dell'anno ti conteggio quanto ti ho dato di lavoro, 10 milioni di euro, e tu mi dai il 2% di dieci milioni di euro, cioè sono 200.000 euro: ti faccio un assegno. Questo è il bonus.

## **GIOVANNA BOURSIER**

Ma a chi?

### **FABRIZIO CELLINO – PRESIDENTE API**

Agli acquisti della Fiat, io intesto un assegno alla Fiat S.p.a. Poi, se per entrare nella fornitura, ti devo dare dei soldi, allora, questo può succedere... nel senso che ne ho sentito parlare ... io però personalmente non l'ho mai vissuto. Io c'ho qui un pacchetto da 3 milioni di euro di nuovo lavoro, faccio un'asta – tra virgolette – e ti dico: "oltre al prezzo, questa fornitura, mi dici quanto mi dai di bonus". Voglio dire.. mh non mi piace... però sta nel gioco delle parti perché io posso non accettarlo.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

C'è chi ci ha rimesso l'azienda. Parliamo di subfornitura e di consulenti che chiederebbero la percentuale per trovarti il lavoro.

### **PARLA UN SUBFORNITORE DELLA MAGNETI MARELLI**

Ti affidi ad una serie di persone che pensi per bene, i quali o sono ex dipendenti o sono in pensione e fanno da tramite tra chi è ancora dentro e chi deve lavorare per vivere, procacciando del lavoro che già in partenza comunque è senza utile. Quindi segnano già le loro percentuali, quando ti accorgi dopo due o tre anni di quello che hai fatto scopri che hanno guadagnato solo loro, te hai solo fatto debito. Chiamiamola una consulenza...

### **GIOVANNA BOURSIER**

Cioè non ho capito: loro chiedono una parte per loro?

### **PARLA UN SUBFORNITORE DELLA MAGNETI MARELLI**

Certo che sì.

### **GIOVANNA BOURSIER**

Quanto chiedono?

### **PARLA UN SUBFORNITORE DELLA MAGNETI MARELLI**

Su un caso di una di queste agenzie di consulenza eravamo al 6% più 3.500 al mese di fisso.

### **GIOVANNA BOURSIER**

In nero?

### **UOMO**

No, no: sono organizzati con fatture e tutto quanto. E' tutto molto regolare è difficile che avvengano delle cose, sono molto molto organizzati. È tutto sbagliato, ma la forma è tutta corretta. Sono delle società di consulenza. Uno basta che non ci vada e non succede niente. Il problema è che hai bisogno di lavorare per cui come tutti cerchi qualche aggancio.

### **GIOVANNA BOURSIER**

Ma se il fornitore, che già farà un'offerta al ribasso, per cercare di avere quel lavoro, se poi deve pure pagarci come dire il bonus, la qualità del prodotto Fiat può diminuire.

## **FABRIZIO CELLINO – PRESIDENTE API**

Quello che le posso dire è che oggi noi riscontriamo una necessità di abbassare ulteriormente i prezzi per riuscire a prendere nuovo lavoro e questo può essere nel lungo periodo anche una difficoltà oggettiva per le piccole e medie imprese. Devo dire che posso anche pensare che ci siano delle piccole e medie imprese che oggi, per riuscire a tirare avanti, come si dice tra virgoletto, facciano una specie di dumping di prezzo e lo abbassino anche oltre a quello che non dovrebbero fare.

## **MILENA GABANELLI IN STUDIO**

Allora Fiat precisa che "tratta direttamente con i fornitori ed esclude rapporti con eventuali intermediari, mentre conferma la prassi dello sconto sotto forma di bonus da restituire con assegno per ripristinare l'equilibrio economico del rapporto"... misteri della contabilità. Sta di fatto che il prodotto vende poco e adesso siamo al bivio: da una parte i 60.000 dipendenti che per tenersi il posto devono accettare condizioni molto dure, dall'altra Fiat che diventa grande con Chrysler. Allora, Marchionne ha sempre detto che l'alleanza con Chrysler avrebbe portato una nuova stagione gloriosa per la Fiat, non solo avremmo salvato posti di lavoro, ma anzi ne avremmo creati di nuovi. Cerchiamo di capire come, andando là, possiamo diventare grandi qua... L'operazione è iniziata nel 2009, Chrysler è appena uscita dal fallimento, e deve iniziare la ristrutturazione servono soldi e un partner. Il governo americano e quello canadese prestano 7 miliardi e mezzo e il partner è Fiat.

## **BARACK OBAMA**

Fiat si è impegnata a costruire motori e nuove auto a basso consumo qui negli Stati Uniti. L'accordo prevede che prima che Fiat venga autorizzata a prendere una quota di maggioranza nella Chrysler i contribuenti devono essere rimborsati da Chrysler a seguito dei nuovi investimenti che dovranno essere realizzati.

## **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Fiat non mette un dollaro. Entra col 20% mettendo la sua tecnologia e per arrivare al 35% deve cederne altra, aprire a Chrysler il mercato brasiliano e produrre un'auto a basso consumo in America. E, dopo aver restituito ad Obama il finanziamento può salire al 51% .

## **MASSIMO MUCCHETTI – GIORNALISTA "CORRIERE DELLA SERA"**

La Fiat di Marchionne entra nella Chrysler in una nuova Chrysler, cioè il governo americano ha fatto con Chrysler una cosa non tanto diversa da quella che ha fatto il governo italiano con Alitalia. Cioè ha preso tutto o diciamo così, o non tutto, una larga parte del marcio che c'era in Chrysler e lo ha lasciato nella vecchia Chrysler che è stata avviata alla liquidazione. E lì il governo si è impegnato a pagare dai 2 o 3 mld di dollari. Quella che resta è una nuova Chrysler, più leggera, con minor numero di dipendenti, meno stabilimenti, meno debiti, cioè quindi è un'azienda messa molto meglio. E il governo in più concede alla nuova Chrysler, tra il governo americano e quello canadese, circa

7 o 8mld di dollari di crediti che servono per riavviare. I governi aiutano, a tassi salati, però sono salati perché nessun altro t'avrebbe mai prestato una lira.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

L'azionista di maggioranza di Chrysler, oggi amministrata da Marchionne, è il sindacato americano, con il 63%. Significa che i lavoratori ci han messo i loro fondi sanità. Sperano di risanare, riportare in borsa Chrysler e rientrare. Per questo han firmato contratti durissimi, riduzione di stipendio e aumento dei turni.

### **GIULIO SAPELLI – ECONOMISTA**

Lì la classe operaia si considera classe media, quindi può anche mettere i soldi per far vivere una fabbrica. Quindi gli americani hanno fatto il loro dovere soprattutto perché i sindacati americani son gente seria, non avrebbero certo messo tutti i loro fondi pensione per salvare la loro fabbrica. Con questo si è inventato un escamotage di tirar fuori dal cappello questo signor Marchionne che sapremo poi tra un po' di anni da dove è venuto fuori veramente, e si è cercato anche di fare un favore agli Agnelli ma nello stesso tempo di non distruggere completamente la Fiat.

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Marchionne viene da Chieti, dove è nato nel 1952. A 14 anni la famiglia si trasferisce in Canada. Ha 3 lauree: legge, economia e filosofia. Prima esperienza di lavoro in Deloitte, poi entra nella Lawson Mardon, multinazionale canadese dell'imballaggio. Nel '93 si trasferisce a Zurigo e diventa amministratore delegato del gruppo metalchimico Alusuisse Lonza. Fa un mandato in Ubs e poi in SGS, società di verifica e certificazione partecipata dalla famiglia Agnelli. Ed è proprio Umberto Agnelli a portarlo in Fiat nel 2004. Lavora 18 ore al giorno. E si vanta di non aver mai chiesto soldi pubblici.

### **SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Noi, per fortuna, capacità intelligenza, botta di culo, non abbiamo chiesto un euro a nessuno, no? È scoppiato un disastro finanziario che ha messo tutti in ginocchio. La Fiat ha sopravvissuto a quell'evento da sola, senza l'aiuto di nessuno, non ha chiesto al governo, è andata a finanziarsi da sola, ha fatto tutto da sola. Lo vogliamo riconoscere un po' di bravura? Invece di stare a picchiare la Fiat dalla mattina alla sera, gli volete riconoscere un po' di abilità?

### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Per essere precisi, la Fiat di Marchionne ha beneficiato degli incentivi statali per tutto il 2008 e 2009. E, infatti, nel 2010 che non ci sono, le vendite in Europa crollano del 23%. Da almeno 10 anni gli utili Fiat li fa solo in Brasile e Polonia, dove la produzione costa meno. Oggi in Europa ha solo il 7,5% del mercato, ma l'obiettivo dell'alleanza con Chrysler è quello di arrivare a sei milioni di auto prodotte nel mondo.

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**  
Quindi insieme alla Chrysler ce la faremo.

**GIOVANNA BOURSIER**  
Arriverà a 6 milioni di auto?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**  
Sì, nel 2014.

**GIOVANNA BOURSIER**  
Con queste qua?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**  
Queste ed altre che abbiamo in pancia

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**  
In pancia ha 34 nuovi modelli.

**GIOVANNA BOURSIER**  
Finora quanti ne ha presentati?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**  
Non lo so, l'anno scorso ne abbiamo fatti 16 soltanto nella Chrysler.

**GIOVANNA BOURSIER**  
Ma pensa di venderle ste auto qua, son tutte americane, le vende in Europa?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**  
Quella su cui è appoggiata lei è totalmente europea.

**GIOVANNA BOURSIER**  
Ma le altre sembrano un po' le auto americane, esteticamente.

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**  
Ma, a me mi sembra piuttosto europea.

**GIOVANNA BOURSIER**  
Lei dice che Fiat si attende di crescere del 64% in un mercato europeo in crescita del 15?

**ALDO ENRIETTI – UNIVERSITÀ DI TORINO**  
Esatto. Quindi questo, ragionando sui numeri, significa che Fiat sottrae quote di mercato ai concorrenti, non può non essere così. E questo, se ci ritroveremo fra qualche anno vedremo cosa sarà successo, ma certamente qualche problema lo pone.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Il modello Volkswagen dimostra che crisi o non crisi puntando sul prodotto, si continua a vendere; nei primi mesi del 2011 è cresciuta del 17%.

**JOCHEM HAEIZMANN – CDA GRIPPO VOLKSWAGEN**

L'anno scorso siamo arrivati a 7mln e 200mila auto vendute, è stato il miglior risultato mai realizzato nella storia della nostra azienda.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma questo vuol dire che avete fatto quel che Marchionne vuol fare nei prossimi anni?

**JOCHEM HAEIZMANN – CDA GRUPPO VOLKSWAGEN**

Beh, io non voglio proprio parlare di Fiat. Noi abbiamo una strategia di crescita che punta a migliorare la qualità dei nostri prodotti, per arrivare a quota 10mln di vetture nel 2018, aumentando così gli utili dell'8%.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

VOLKSWAGEN ha incorporato Audi, Skoda, Seat, Bentley, Lamborghini, Bugatti e quest'anno completerà l'alleanza con Porsche.

**GIORGETTO GIUGIARO – ITALDESIGN**

Ho fatto molto per la Fiat, più che per la VOLKSWAGEN, però arriva Marchionne e si dimentica di me. Ma non di me, dell'azienda.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

A maggio scorso VOLKSWAGEN ha incorporato anche il marchio Giugiaro che vuol dire uno dei più grandi designer italiani. Ha disegnato per esempio, la Uno, la Panda, la Punto.

**GIOVANNA BOURSIER**

Perché ha scelto di andare in VOLKSWAGEN?

**GIORGETTO GIUGIARO – ITALDESIGN**

Ma scusi se io in quattro anni, cinque che è arrivato Marchionne io ho fatto un restyling di un davanti di una vettura, come ricerca di prodotto in quattro cinque anni, non ho fatto niente. Quindi se era per la Fiat ero già morto. Quindi se la Germania ha il gruppo VOLKSWAGEN ci ha offerto di entrare in questo grande crogiolo di marchi, ci si può divertire, se vogliamo usare questo termine a fare questo tipo di lavoro però con quella sicurezza che questo gruppo avrà possibilità difficoltà.

**GIOVANNA BOURSIER – FUORI CAMPO**

Il gruppo di Wolfsburg nel 2010 fa sette miliardi di utili e nei prossimi cinque anni prevede d'investire almeno cinquanta miliardi sul prodotto.

**GIOVANNA BOURSIER**

Lo lasciate un pezzettino di mercato europeo a Fiat che ne ha bisogno?

**JOCHEM HAEIZMANN – CDA GRIPPO VOLKSWAGEN**

No adesso scusi io sono in ritardo e devo proprio scappare...Ok?

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma come fa ad aumentare le vendite in Europa che il mercato è colmo e Volkswagen non lascia un angolino...?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Continuiamo a competere come abbiamo fatto fino ad adesso.

**GIOVANNA BOURSIER**

E ma fino ad adesso non è andata benissimo. Il mercato l'ha occupato più Volkswagen di Fiat.

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Ha totalmente ragione.

**GIOVANNA BOURSIER**

Io ho ragione? Eh, e quindi? Dove le vende 'ste auto?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Ai clienti che le vogliono comprare.

**MAURO COPPINI – EX DIRETTORE QUATTRO RUOTE**

Il problema è che è un prodotto incompleto, quantomeno la gamma prodotto è incompleta. E oggi in un mercato così competitivo è difficile andare avanti.

**GIOVANNA BOURSIER**

Però Marchionne dice: presenterò 34 nuovi modelli in 5 anni. Forse questo lo rimette in gioco?

**MAURO COPPINI – EX DIRETTORE QUATTRO RUOTE**

Piglia dei modelli Chrysler, che sono tipicamente americani e cerca di portarli in Europa, ad esempio con il marchio Lancia. Ma sono operazioni che riescono difficilmente, sono automobili fatte con degli standard completamente diversi. La 300C, da cui deriverà la nuova Thema, negli Usa non è un'auto di lusso, è un'auto che viene venduta a circa 20.000 dollari, 16-17.000 euro, qui ne costerà 40-50.000 euro. Cioè purtroppo sono scorciatoie cui lui è obbligato, ma sono scorciatoie che non portano molto lontano.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Gli utili Fiat li fa in Brasile e Polonia, dove il lavoro costa meno e si produce di più. Ma qui bisogna fare i conti con Mirafiori, Cassino, Melfi, Pomigliano e Termini Imerese. Marchionne promette 20mld di investimenti, ma chiede di passare da 650mila auto a 1,5mln entro il 2014.

**MASSIMO MUCCHETTI – GIORNALISTA "CORRIERE DELLA SERA"**

Si è molto enfaticizzato, e secondo me in modo demagogico e distorsivo, il dato delle vetture prodotte a Pomigliano piuttosto che a Mirafiori paragonandolo a

quelle prodotte in Polonia nello stabilimento di Tichy, piuttosto che in Brasile. Ecco io dico: stiamo attenti a fare questi discorsi perché è vero che in Italia c'è un problema di produttività da migliorare, ma è anche vero che i termini non sono quelli, perché se a Pomigliano si fanno - che so io - 40 settimane di cassa integrazione in un anno, beh è evidente che poi di auto se ne producono poche. E perché si fanno tante settimane di cassa integrazione a Pomigliano e, invece, 3 anni fa non si facevano? Perché 3 anni fa a Pomigliano si producevano auto che allora avevano mercato e che oggi non ce l'hanno più e quindi non si producono. Mentre a Tichy è stata concentrata la produzione degli unici modelli che Fiat vende abbastanza bene in Italia e Europa.

#### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Per tornare a produrre in Italia Fiat chiude lo stabilimento di Termini Imerese, con costi di trasporto troppo alti e in perdita. Promette 650 milioni di investimento su Pomigliano, l'ex Alfa Sud, per farci la Panda che adesso si fa in Polonia. Ma per far questo chiede: aumento dei turni, dei ritmi, degli straordinari e meno pause.

#### **OPERAIO**

Bisogna lavorare... con 1.000 euro al mese io devo pagare il mutuo, pago 500 mi rimangono 700 euro, non ce la faccio più a vivere così. Purtroppo accettiamo questa cosa...

#### **OPERAIO**

Non c'è scelta, a me serve il lavoro... e dobbiamo lavorare.

#### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

La condizione per spostare la produzione della Panda dalla Polonia all'Italia, è quella di cambiare il contratto di lavoro. I sindacati accettano, tranne la Fiom.

#### **MAURIZIO LANDINI – SEGRETARIO FIOM**

Perché al lavoratore è stato detto: o mi dici di sì o ti chiudo la fabbrica e siamo di fronte a un peggioramento secco delle condizioni di lavoro: meno pause, se ti ammali non sei pagato e se scioperi puoi essere licenziato. Una cosa che in Italia e in Europa non esiste.

#### **GIOVANNA BOURSIER**

E ma gli investimenti che vi garantisce?

#### **MAURIZIO LANDINI – SEGRETARIO FIOM**

Sono dichiarazioni sue, ma non c'è scritto in nessun punto di quell'intesa firmata dagli altri sindacati che queste sono le quantità di investimento.

#### **RAFFAELE BONANNI – SEGRETARIO CISL**

Noi ci siamo trovati di fronte a un'azienda che gli mancava solo di confezionare il necrologio; a quel punto di fronte a un'alleanza possibile con gli americani, quindi ad un'estensione della rete commerciale, e ad un meccanismo di scala che si sarebbe appunto costruito, e con garanzie di mantenimento occupazione

e anche di maggiore salario se l'efficienza fosse stata maggiore abbiamo fatto un accordo.

#### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

I sindacati sono divisi, la parola passa ai referendum: a giugno 2010 su Pomigliano il 64% è d'accordo con Marchionne, il 36% contrario. A gennaio è il turno di Mirafiori.

#### **SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT DAL TG1 10/1/2011**

Uno degli obiettivi importanti per Mirafiori è cominciare a essere un sito produttivo per l'esportazione dall'Italia in altri paesi, anche l'America, ci sarebbe spazio anche per aggiungere altre persone

#### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Ai 5.600 dipendenti Marchionne promette 2 miliardi di investimenti, per fare Suv e Jeep da esportare anche in America. Per ora a Mirafiori c'è la cassa integrazione a rotazione.

**GIOVANNA BOURSIER**  
quanto guadagna lei?

#### **OPERAIO**

Se lavori normale sui 1.300 euro, se lavori sempre, stando in cassa vai a prenderne 950.

**GIOVANNA BOURSIER**  
Però adesso poi col nuovo contratto?

#### **OPERAIO**

Non ci regalano niente praticamente, perché i soldi che dicono che ci danno loro sono tutti soldi che ti danno perché fai straordinario, lavori il sabato, lavori la notte.

#### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Marchionne è deciso, promette investimenti e occupazione, ma fine del contratto nazionale: esce da Confindustria, e chi non firma sarà fuori dalla fabbrica. La Fiat annuncia il referendum per il 15 Gennaio; i lavoratori sono sotto pressione.

**GIOVANNA BOURSIER**  
Cioè il fatto di star fuori da Confindustria.

#### **OPERAIA**

È vero che sono cambiate alcune cose, ma la catena di montaggio rimane sempre faticosa perché i ritmi sono aumentati...

**OPERAIA**

Allora io monto il curvano, è una guarnizione di plastica che va tra scocca e il parabrezza e io lavoro così... perché fai conto che qui c'è il vano motore e io devo camminare perché la linea cammina per un minuto e 22 secondi io sono in questa posizione, chiudo, prendo il mio cestino, il mio avvitatore e vado all'altra vettura...e faccio così per 292 vetture effettive.

**GIOVANNA BOURSIER**

E per quante ore fa questo?

**OPERAIA**

7 ore e 50 se togliamo la mezz'ora di mensa.

**GIOVANNA BOURSIER**

E adesso cosa cambia?

**OPERAIA**

Cambia che per me i 10 minuti di cambio sono importanti perché io in quei 10 minuti tiro su la schiena.

**GIOVANNA BOURSIER**

Lei ha chiesto di votare sì al referendum di Mirafiori?

**SERGIO CHIAMPARINO – SINDACO TORINO**

Certo.

**GIOVANNA BOURSIER**

Davvero lei crede in quel tipo di relazioni industriali e in quel che vuol fare Marchionne?

**SERGIO CHIAMPARINO – SINDACO TORINO**

Primo: che come sindaco di Torino non possiamo permetterci di perdere quasi 2mld di euro di investimento in quel settore lì. Secondo: non penso sia un ricatto perché credo che ci sia grande come una casa in Italia un problema di competitività.

**MILENA GABANELLI - STUDIO**

Intanto il processo che sta portando alla fusione con Chrysler va avanti, e gli Stati Uniti puntano sulla nostra tecnologia per fare l'auto a basso consumo. Mentre a Mirafiori si promettono 2 miliardi di investimenti per fare il Suv, e 20miliardi complessivi su tutto il paese. In cambio si chiedono sacrifici: per rientrare degli investimenti fatti bisogna far girare gli impianti a pieno regime. Ma chi obbliga Marchionne a mantenere le promesse fatte? Per ora siamo agli intenti e dobbiamo credergli sulla parola. E anche la credibilità richiederebbe qualche sacrificio. Dopo la pubblicità.

**MILENA GABANELLI - STUDIO**

Qualche giorno fa Sergio Marchionne avverte i sindacati della ex Bertone: o si fa come a Mirafiori, altrimenti niente assegno da 500 milioni per produrre il Suv Maserati e i 1000 dipendenti da 6 anni in cassa integrazione, non saranno salvati. Quindi, o si accetta l'aumento dei ritmi, la riduzione dei tempi di pausa, gli straordinari obbligatori, triplicati, la limitazione del diritto di sciopero, altrimenti me ne vado. A gennaio, i dipendenti di Mirafiori sono chiamati al referendum. In quei giorni, il Presidente della Fiat, John Elkann, a Detroit dice : "si sceglierà chi vuole lavorare e chi no". In un'intervista al Tg2 però, imbarazzato, non se la sente di spiegare dove, e tantomeno se la Fiat continuerà a produrre in Italia. Quest'intervista non è mai stata trasmessa.

**Dal TG2 DEL 10/01/2011**

**DOMANDA**

Pensa veramente che ci sia chi non vuole lavorare?

**JOHN ELKANN – PRESIDENTE FIAT**

Credo che la risposta è che bisogna capire le condizioni alle quali si possa lavorare. Uno deve essere pronto a quelle. Io questa parte qua però preferirei che la tagliassimo perché come lei ha fatto la domanda poi entriamo di nuovo in quel discorso che la Fiat non vuole l'Italia, con Elkann che dice chi vuol lavorare, dunque quella lì la...

**DOMANDA**

Comunque allora gliela rifaccio in un altro modo forse giusto: il cuore della Fiat è metà americano e metà italiano o in che percentuale?

**JOHN ELKANN – PRESIDENTE FIAT**

È una domanda diversa. No, ma queste sono tutte domande che poi sono interpretate male. Fatta la domanda così poi dopo qualunque risposta io do non la riesco a rigirare. Il fatto è che per lavorare uno può farlo a certe condizioni.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Il 15 gennaio a Torino si segue lo spoglio fino a notte... Vince il sì, col 54%... La Fiom è fuori dalla fabbrica e si rivolgerà ai tribunali... Il governo non ha detto una parola.

**GUSTAVO ZAGREBELSKI – COSTITUZIONALISTA**

Ecco una svolta di questo genere secondo me avrebbe dovuto necessariamente coinvolgere le autorità di governo, quelle locali e quelle nazionali, perché non è una vicenda i cui confini le cui ripercussioni possono essere circoscritte soltanto alle parti contraenti.

**GIOVANNA BOURSIER**

Se io non ho capito male se l'operaio viola l'accordo, l'azienda controlla e può decidere anche di licenziarlo, se l'azienda invece violasse i patti?

**GUSTAVO ZAGREBELSKI – COSTITUZIONALISTA**

Non c'è un terzo e in particolare non c'è la possibilità di rivolgersi a un giudice. Lei si immagina che ci sia ricorso a un giudice che possa costringere l'azienda a fare quel particolare investimento? Cosa può succedere nel caso in cui la Fiat dicesse le condizioni internazionali non mi consentono di mantenere fede a quella mia dichiarazione di intenti?

#### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

E' già successo, con il piano 2006-2010: "stimiamo 600.000 vendite tra Alfa e Lancia: poi sono 200mila. A Pomigliano nel 2006 ha detto "faccio un Suv", invece è arrivata la cassa integrazione. L'intento adesso è di fare il suv a Mirafiori.

#### **SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Venire a fare i conti in tasca nostra, con un mercato che è scomparso in America, una crisi automobilistica mondiale che è incredibile, con i problemi che hanno avuto la Toyota e tutti gli altri, credo che sia assolutamente assurdo. Se lo vuole fare, lo faccia, noi dobbiamo andare avanti e continuare con il nostro sviluppo strategico. Non è che queste domande vadano ad imbarazzare la Fiat. La Fiat sa benissimo quello che ha fatto.

#### **GIOVANNA BOURSIER**

Lei ce l'ha col sindacato. Perché ce l'ha con il Sindacato?

#### **SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Ma non ce l'ho nemmeno con il Sindacato. Io guardi sto semplicemente cercando di aggiornare la maniera in cui gestiamo gli stabilimenti in Italia per renderli concorrenti e alla pari del sistema mondiale, non dei cinesi, non degli indiani; semplicemente come gestiscono le fabbriche in Germania o in America, cioè dove abbiamo esperienza.

#### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Per ora stipendio medio di un operaio italiano: 1200 euro. In Germania lo stipendio medio di un operaio è di 2500 euro. Il sindacato però è uno solo, l'IG Metall, che ha rappresentanti nel consiglio di sorveglianza che controlla la gestione e i contratti.

#### **JOCHEM HAEIZMANN – CDA GRUPPO VOLKSWAGEN**

La crisi degli anni 90, quando abbiamo chiesto ai sindacati di passare ad una settimana lavorativa di quattro giorni. Poi quando è aumentato il volume di business, perché cresceva il successo dei nostri modelli, siamo passati, recentemente, alla settimana di 5 giorni, aumentando anche gli straordinari. Sia la riduzione, che l'aumento degli orari è stato possibile senza grossi contrasti tra le due parti. E' chiaro che per avere successo devi organizzare la produzione in questo modo, un successo di cui facciamo partecipi i dipendenti.

#### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Nel 2008 i dipendenti Volkswagen si portano a casa un bonus di 3.700 euro e quest'anno invece è stata distribuita un'una tantum di 500 euro. Marchionne non promette agli operai italiani di passare dai 1.200 euro, ai 2.500 tedeschi,

ma è disponibile a concedere aumenti solo se si cambiano tutti i contratti.

**GIOVANNA BOURSIER**

Le condizioni di lavoro, che lei continua a dire: "Se mi permettono di fare quello che voglio", adesso le ha già firmate in 2 stabilimenti.

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Ed è già un passo avanti enorme, questo.

**GIOVANNA BOURSIER**

Non è sufficiente?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

No, perché ci sono altri stabilimenti in cui affrontare il tema no?

**GIOVANNA BOURSIER**

E quali sono?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Beh, sono 2 stabilimenti, perlomeno Cassino...

**GIOVANNA BOURSIER**

Uno è la Bertone, uno è Melfi.

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Allora sono 3: sono Cassino, Melfi e Bertone.

**GIOVANNA BOURSIER**

Cioè è in questo modo che si aumenta la vendita delle auto?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

No, si aumenta facendo vetture che la gente compra. Però per renderle competitive dal punto di vista del costo bisogna pure farle.

**GIUSEPPE BERTA – UNIVERSITA' BOCCONI**

Io ho un dubbio che non siamo di fronte a un manager, l'ambizione di Marchionne a me sembra che sia quella di un imprenditore, perché il raggio d'azione che ha, è superiore a quello di un manager, e grazie al conferimento di autorità che gli ha dato lo stesso presidente Stati Uniti, io credo che Marchionne voglia consolidare nel tempo questo margine di azione, abbia perciò un'ambizione che non è quella del manager è quella di chi fonda o rifonda – si scelgono le parole che si vuole - un nuovo soggetto di impresa

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

In effetti nel 2014 quando le sue azioni e stock options scadono, e Fiat potrebbe avere il 51% di Chrysler, Sergio Marchionne potrebbe diventare il secondo azionista Fiat dopo il presidente John Elkann.

**GIUSEPPE BERTA – UNIVERSITA' BOCCONI**

Esattamente, esattamente, io penso che sarà azionista. Non azionista di controllo eh, ma che abbia quella base azionaria che convalida un ruolo di tipo imprenditoriale.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Il suo stipendio è in media di 4mln l'anno esclusa la liquidazione. Fatti i conti con azioni e stock options, in 7 anni al vertice dell'azienda totalizza circa 250mln, 38 l'anno.

**GIOVANNA BOURSIER**

Lei quanto guadagnava? 4mln di euro l'anno? cioè 8mld di quando c'erano le lire, escluse stock options e...?

**CESARE ROMITI – EX AMMINISTRATORE DELEGATO E PRESIDENTE FIAT**

No, non ho mai... allora io ho sempre rifiutato di avere stock option e questo è noto, l'ho già detto tante volte e trovo deleterio. Io che avevo tutti i poteri dell'azienda, perché Agnelli mi aveva dato il Cda, anzi mi aveva dato tutti i poteri, gli ho detto una cosa semplicissima: "Avvocato io la mattina prendo, nel corso della mattinata, decine di decisioni. Io non voglio avere, voglio decidere, cercando naturalmente di fare il meglio possibile, ma senza avere il ricatto della stock option".

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma di stipendio quanto prendeva al mese?

**CESARE ROMITI – EX AMMINISTRATORE DELEGATO E PRESIDENTE FIAT**

Io non me lo ricordo!

**GIOVANNA BOURSIER**

Non ci posso credere che non se lo ricorda!

**CESARE ROMITI – EX AMMINISTRATORE DELEGATO E PRESIDENTE FIAT**

Io non so, ci ho mai guardato poco, non me lo ricordo.

**GIOVANNA BOURSIER**

All'incirca, dottor Romiti...

**CESARE ROMITI – EX AMMINISTRATORE DELEGATO E PRESIDENTE FIAT**

Faccio uno sforzo, dico degli errori dico, però sono molto riconoscente alla Fiat.

**GIOVANNA BOURSIER**

Comunque un buon dirigente va pagato bene?

**CESARE ROMITI – EX AMMINISTRATORE DELEGATO E PRESIDENTE FIAT**

Certo.

**GIOVANNA BOURSIER**

Molto bene.

**CESARE ROMITI – EX AMMINISTRATORE DELEGATO E PRESIDENTE FIAT**

Certo, certp.

**GIOVANNA BOURSIER**

Quindi non è esagerato 4mln di stipendio l'anno.

**CESARE ROMITI – EX AMMINISTRATORE DELEGATO E PRESIDENTE FIAT**

Questo l'ha detto lei, io non li prendevo, non li prendevo.

**MILENA GABANELLI - STUDIO**

Ma ha preso 101 miliardi di lire di liquidazione a 75 anni! Forse per questo si è dimenticato qual era il suo stipendio! Quello di Marchionne, invece, è noto: circa 4 milioni l'anno più azioni, oltre alle azioni di stock options, sono tanti soldi, ma può anche meritarseli tutti perché il suo impegno è gravoso: deve traghettare le aziende fuori dalla crisi, e dall'altra parte del tavolo tante sigle sindacali che hanno perso credibilità. Poi c'è chi invece vuol sapere, quel che probabilmente nemmeno lui è in grado di dire. Sta di fatto che, oggi, ci sono più di 10.000 in cassa integrazione, che paghiamo noi, e non sarà tutta colpa loro se il prodotto non si vende. E adesso chiedi a chi lavora in catena di montaggio: "la schiena la raddrizzi quando te lo dico io"; oppure ad un capofamiglia da 1200 euro al mese, che ha lasciato giù il suo 20% di tasse senza poter sottrarre un euro: "vienimi incontro, e insieme faremo tante belle cose". Ecco: quando il capitano chiede sacrifici, per essere credibile, dovrebbe almeno essere disponibile a farne qualcuno anche lui.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma è vero che vive sugli aerei?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

No, è un po' esagerato.

**GIOVANNA BOURSIER**

Mi dice dove abita lei.

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Dappertutto, guardi, faccio il giro del mondo io continuamente. Io sono residente svizzero da molti anni, e quindi lo ero prima di arrivare in Italia nel 2004.

**GIOVANNA BOURSIER**

Dove?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

In Svizzera, cose personali è inutile che faccia la domanda, non domando dove abita lei

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma io glielo dico, però io la residenza fiscale ce l'ho in Italia.

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Ma io sono residente fiscale svizzero da anni. Quindi è inutile che cerchi di cambiare...

**GIOVANNA BOURSIER**

Però ce l'ha a Zug?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Da sempre a Zug.

**GIOVANNA BOURSIER**

A Zug?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Sempre!

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Da 8 anni Marchionne comanda in Fiat, ma non vive in Italia. Ha casa a Toronto, a Detroit... e in Svizzera, dove la fiscalità è più conveniente. Ma, dentro la Svizzera, Marchionne ha la residenza fiscale nel cantone tedesco di Zug, dove conviene ancora di più. Qui l'aliquota massima è del 23%.

**GIANNI BOMIO – RESPONSABILE AMMINISTRAZIONE CANTONE ZUGO**

Siamo veramente il numero uno per tutta la gente, gente che guadagna molto bene e gente che anche guadagna un po' meno, ma penso che la Svizzera qui ha un bel vantaggio contro l'Italia.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Questa è la casa di Marchionne, precisamente nel paese di Walchwill.

**GIOVANNA BOURSIER**

Buongiorno, lei abita qui?

**SIGNORA**

Sì.

**GIOVANNA BOURSIER**

Sa chi abita in questa casa?

**SIGNORA**

Oh... no. Io non so niente.

**GIOVANNA BOURSIER**

L'amministratore delegato della Fiat, la grande azienda italiana...

**SIGNORA**

Sì, in verità lo so, ma non parliamo volentieri di queste cose.

**GIOVANNA BOURSIER**

Lei lo conosce Marchionne?

**UOMO**

No, mai sentito.

**GIOVANNA BOURSIER**

Abita proprio qui in questa casa.

**UOMO**

E perché dovrei conoscerlo?

**GIOVANNA BOURSIER**

È l'amministratore delegato della Fiat.

**UOMO**

WOW!

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Il cantone di Zugo sta diventando un luogo di residenze fiscali, ci sono più cassette della posta che abitanti. Spesso società ma anche persone fisiche. A Walchwill si lamentano che i prezzi delle case salgono.

**DONNA**

La gente normale non riesce più a comprare casa qui, e i politici non fanno niente: loro sono contenti che vengano i ricchi a portare le tasse che non pagano nei loro paesi.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

In casa di Marchionne non c'è nessuno...

**DOMANDA**

Senta ma per usufruire di queste condizioni vantaggiose dal punto di vista fiscale bisogna veramente vivere in questo cantone o basta essere residenti?

**GIANNI BOMIO – RESPONSABILE AMMINISTRAZIONE CANTONE ZUGO**

Si deve vivere, viene anche controllato se si è qua, normalmente si deve stare minimo la metà dell'anno qui a Zugo, e se una persona per mesi non è più qua, dopo gli uffici vengono a sapere queste cose lì.

#### **DOMANDA**

E che fanno?

#### **GIANNI BOMIO – RESPONSABILE AMMINISTRAZIONE CANTONE ZUGO**

Ma se qualcuno veramente non è in Svizzera, può perdere il permesso di residenza!

#### **DOMANDA**

cioè il cantone manda la polizia a citofonare a Marchionne per vedere se abita lì, non credo che Marchionne stia qui sei mesi l'anno?

#### **GIANNI BOMIO – RESPONSABILE AMMINISTRAZIONE CANTONE ZUGO**

Ma è così: che quando si va all'ufficio della migrazione si può dire: io ho una professione tale per cui devo andare 300 giorni all'anno all'estero, dopo si può discutere, si guarda sempre la situazione.

#### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

La situazione è che la residenza fiscale di Marchionne è a Walchwill, ma possiede un'altra casa nel cantone di Vaud, a Blonay, mezzora da Ginevra. Qui dicono che l'abbia comprata nel 2007 e ci vive l'ex moglie coi 2 figli. Tipico chalet del luogo, tutta in legno, con parco e campo da tennis. Per i lavori Marchionne ha preferito chiamare una ditta italiana, che secondo il sindacato sottopagava i giardinieri. E su questo la legge svizzera è molto ferrea.

#### **ALDO FERRARI – SEGRETARIO UNA**

Questi giardinieri erano pagati con la tariffa italiana. E chiaramente la tariffa italiana è molto più bassa di quella della Svizzera, allora che in Svizzera doveva pagare questi giardinieri il doppio. Dunque...

#### **GIOVANNA BOURSIER**

Cioè vuol dire tu puoi portarti chi vuoi a metterti in ordine il giardino.

#### **ALDO FERRARI – SEGRETARIO UNA**

senza problemi

#### **GIOVANNA BOURSIER**

Però lo paghi secondo le regole svizzere visto che questo lavoro lo stai facendo in Svizzera, perché hai una casa in Svizzera?

#### **ALDO FERRARI – SEGRETARIO UNA**

Esattamente.

#### **GIOVANNA BOURSIER**

E quindi?

**ALDO FERRARI – SEGRETARIO UNA**

E quindi questa gente era pagata di metà e al finale la ditta italiana ha dovuto pagare la differenza.

**GIOVANNA BOURSIER**

Quindi lui nel 2007 si è comprato questa casa a Blonay?

**ALDO FERRARI – SEGRETARIO UNA**

Si è comprato questa casa a Blonay e l'ha rifatta tutta, anche all'esterno, quello che è stato fatto dai giardinieri "italiani"

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Secondo il testo unico sulla fiscalità se abiti almeno 183 giorni l'anno in Italia, non puoi pagare le tasse da un'altra parte. Il suo ufficio stampa ci dice che quando lavora a Torino ci sta più o meno metà settimana.

**GIOVANNA BOURSIER**

Sì, vabbè ma in questa casa torinese quanto ci sta?

**UFFICIO STAMPA FIAT**

Ci sta, ci sta, ci sta! Lui ha ragione quando dice: "io sono un cittadino, tra virgolette, del mondo". Perché sta 4 giorni a Torino. Stasera va a dormire a casa sua, a Torino. Non dorme a Ginevra, va a dormire a casa sua, a Torino. Tanto per farti un esempio: lui ci dorme. Ha tutta la cultura delle sue cose a casa sua, cioè c'è la casa, esiste!

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

E' difficile capire quanto versa di tasse in Italia.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma se lei vuole fare la grande Fabbrica Italia, perché non ha una casa in Italia, cioè perché non paga le tasse in Italia, chiariamolo!

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Le pago le tasse in Italia.

**GIOVANNA BOURSIER**

No, non le paga in Italia.

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Le pago e poi pago la differenza in Svizzera. Io pago le tasse in Italia come un lavoratore italiano che vive all'estero, tutto lì, le pago come le pagano gli altri.

**TOMMASO DI TANNO - TRIBUTARISTA**

È soggetto a una ritenuta definitiva cioè a una sorta di cedolare secca del 30% sui compensi che percepisce da parte di una società italiana.

**GIOVANNA BOURSIER**

Cioè questo vuol dire che lui paga il 30% con questa ritenuta secca in Italia e poi pagherà svizzera tra il 15% e il 23% a Zug?

**TOMMASO DI TANNO - TRIBUTARISTA**

No, non paga più nulla in Svizzera, perché il trattato contro le doppie imposizioni fra Italia e Svizzera prevede che il prelievo, in questo caso, lo faccia soltanto il paese in cui risiede la società pagatrice e non c'è null'altro da pagare nel paese di residenza del manager. Quindi paga il 30%, punto e basta.

**GIOVANNA BOURSIER**

Quindi vuol dire che rispetto all'aliquota del 43%, sarebbe l'aliquota italiana...

**TOMMASO DI TANNO - TRIBUTARISTA**

Se fosse residente in Italia o comunque se passasse in Italia più di 183 giorni l'anno allora, in questo caso, in Italia pagherebbe il 43%; quindi il risparmio che questa persona consegue attraverso la residenza in Svizzera è del 13%.

**GIOVANNA BOURSIER**

È del 13%...

**TOMMASO DI TANNO - TRIBUTARISTA**

E questo riguarda semplicemente i compensi percepiti a carico di una società italiana ma se questa persona percepisse degli ulteriori compensi...

**GIOVANNA BOURSIER**

Cioè per esempio prende un compenso da un'azienda americana di cui è anche amministratore delegato?

**TOMMASO DI TANNO - TRIBUTARISTA**

Benissimo, in questo caso, nulla paga all'Italia, essendo un residente in Svizzera, pagherà in Svizzera un'aliquota compresa tra 15 e 23%.

**GIOVANNA BOURSIER**

Comunque su 4 milioni di stipendio quel 13%...

**TOMMASO DI TANNO - TRIBUTARISTA**

Vale 500.000 euro.

**GIOVANNA BOURSIER**

Non è poco? Ogni anno...

**TOMMASO DI TANNO - TRIBUTARISTA**

Questa è la situazione, buon per lui!

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Anche agli Agnelli non è mai piaciuto pagare le tasse in Italia, almeno non

tutte. La storia viene fuori da Margherita, erede di Gianni, che da Ginevra, alla morte del padre, chiede conto del patrimonio estero che sarebbe gestito da Gabetti e Grande Stevens, il commercialista Maron, più la madre, Marella. La storia finisce in tribunale, ma Margherita perde il processo perché è impossibile risalire ai mandatari dei trust all'estero. Margherita va avanti, denuncia al fisco, e la carte da Torino finiscono in procura a Milano dove si apre un fascicolo, stavolta per evasione fiscale.

#### **VINCENZO CIULLO – GUARDIA DI FINANZA DI MILANO**

Sono venuti alla luce degli elementi, dei dati che hanno ritenere fondato il sospetto che all'estero ci siano – diciamo - delle attività finanziarie riferibili all'avvocato Agnelli. Oltreché a situazioni di carattere penale afferenti i vari soggetti interessati della causa civile di Torino.

#### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Sarebbe andata così: esisteva un'Exor lussemburghese e nel '98 la Società degli Agnelli, Sapaz, attraverso un'altra lussemburghese Giovanni Agnelli International, lancia un'Opa su Exor che ne ricava un maxidividendo di circa 1,5mld. Poco dopo, Agnelli svuota Exor, che ha circa 2mld, e con gli anonimi si porta via il tesoro. Dove è da capire. Gli inquirenti han trovato 400mln nel Lichtenstein, Fondazione Alchione, che fa capo a Marella che sta transando, a rate, per circa 50mln. Altri 50 Sapaz, e circa 12 Margherita.

#### **VINCENZO CIULLO – GUARDIA DI FINANZA DI MILANO**

Esiste un contenzioso con l'Agenzie delle Entrate tra eredi e Agenzia delle Entrate.

#### **GIOVANNA BOURSIER**

Quindi in qualche modo le vostre indagini hanno generato recuperi fiscali già finora e...

#### **VINCENZO CIULLO – GUARDIA DI FINANZA DI MILANO**

...e potenzialmente potrebbero essere d'ausilio all'accertamento da parte dell'Agazia delle Entrate competente.

#### **GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

L'altro mld e mezzo gli inquirenti lo cercano in Svizzera. Se i sospetti diventassero certezze l'evasione fiscale sarebbe oltre 250mln. La procura ha inviato le rogatorie ma aspetta risposta da più 1 anno.

#### **VINCENZO CIULLO – GUARDIA DI FINANZA DI MILANO**

E devo dire che a tutto oggi...

#### **GIOVANNA BOURSIER**

Non c'è risposta?

#### **VINCENZO CIULLO – GUARDIA DI FINANZA DI MILANO**

E' passato già ...

## **GIOVANNA BOURSIER**

Quanto tempo?

## **VINCENZO CIULLO – GUARDIA DI FINANZA DI MILANO**

Un bel po' di tempo

## **MILENA GABANELLI - STUDIO**

Gli Agnelli ci tenevano molto alla Fiat, ma non si può dire che tutto quel che guadagnavano lo investissero lì. Anche Marchionne dice di tenerci alla Fiat. Ora, al di là, di quel che consente la legge, e noi siamo certi che lui è in regola con tutto, non lavora in Svizzera, ma a Torino e Detroit, e allora trasferisca la sua residenza in Italia o negli Stati Uniti e contribuisca, come tutti i suoi dipendenti, allo sviluppo del paese che ospita l'azienda che gli paga lo stipendio, pagandole per intero le tasse, appunto in uno di questi due paesi, dove lui sceglierà. Se sceglie per l'Italia sono elevate, però prende anche tanto. E' un gesto che servirebbe a dimostrare che vuole servire l'impresa nel suo insieme. I 60.000 lavoratori di Pomigliano, Mirafiori, Bertone e fra un po' Melfi e Cassino hanno bisogno di credere che quando lui dice: "farò 20 miliardi di investimenti", è un'intenzione reale, e non una favola. Il piano con Chrysler è molto ben congegnato e il rischio di sentirsi esclusi incombe. Come? Lo vediamo dopo la pubblicità.

## **MILENA GABANELLI - STUDIO**

Il primo gennaio di quest'anno, il gruppo Fiat si divide in due: da una parte Fiat Industrial, che va bene perché fa camion, trattori, e veicoli industriali, e qui la finanziaria di famiglia, Exor. Dall'altra Fiat Spa, a sua volta Fiat Spa contiene il lusso, vale a dire Ferrari, Maserati, ed altre società, e Fiat automobili. Ed è proprio la parte auto quella che va meno bene, che eredita l'alleanza con Chrysler fatta nel 2009. Quindi abbiamo capito che la parte che va meno bene è quella che scalerà Chrysler. Cosa vuol dire in pratica questo scorporo ce lo spiega un analista indipendente che ha guardato dentro al contratto.

## **ALFONSO SCARANO - AIAF**

È chiaro che con due gambe separate il mercato potrà apprezzare meglio e più in dettaglio la capacità di generare ricchezza della parte Industrial e la capacità o meno di generare ricchezza della parte auto. Quello che è interessante è che velatamente tra le righe nel contrattone questo era come dato. Anche perché banalmente il parametro su cui viene valutata poi la scalata della presenza nel titolo di Chrysler è parametrato sulla parte auto. E questa scissione ha fatto in modo che questo parametro abbassandosi si rendesse molto più appetibile e quindi meno costoso il raggiungere il famoso traguardo, tra virgolette, del 51% in Chrysler.

## **GIOVANNA BOURSIER**

Cioè peggio va Fiat.. più e facile per lei salire..

## **ALFONSO SCARANO - AIAF**

Questa la curiosità di questo contratto, questo è curioso.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Il meccanismo è complicato: ma per Fiat arrivare al 51% di Chrysler prima della quotazione è molto vantaggioso perché il prezzo delle azioni si abbassa se si abbassano i margini di guadagno di Fiat auto.

**ALFONSO SCARANO - AIAF**

Queste carte rivelano che quanto peggio va Fiat tanto meglio può essere appetibile l'affare Chrysler.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Eppure a metà febbraio quando il gruppo Fiat presenta il bilancio 2010 I giornali titolano: "torna l'utile"; " torna il dividendo"; "debito ridotto a mezzo miliardo". Viene dato meno rilievo ai 31mld di indebitamento finanziario. Ma ci sono anche 15 mld di liquidità. Sono a garanzia del debito o servono per fare gli investimenti promessi in Italia?

**GIOVANNA BOURSIER**

Lei ha 30 miliardi di debiti in Fiat...

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Che sappia io no!

**GIOVANNA BOURSIER**

No? 30 di debiti. No?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

No, l'indebitamento netto industriale di questo gruppo alla fine di Dicembre era intorno al mezzo miliardo.

**GIOVANNA BOURSIER**

L'indebitamento finanziario di questo gruppo è di circa...

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

No, ma lei deve distinguere. La parte finanziaria è quella che viene usata per finanziarie sia i clienti, che comprano la macchina retails, sia i cosiddetti dealer o i concessionari della Fiat. Noi abbiamo raggiunto un accordo con Crédit Agricole per far gestire tutta la parte retail del sistema e anche finanziare alcuni dei dealer. Quando va ad intaccare la posizione finanziaria del gruppo, Lei sta parlando di posizioni che si auto-liquidano.

**GIOVANNA BOURSIER**

Si autoliquidano?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Sì, quindi quando paga il cliente si estingue anche l'indebitamento.

**GIOVANNA BOURSIER**

Dove li prende i 20mld di investimenti da fare in Italia?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Vengono prodotti quando vendo vetture

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Vuol dire che per ora non ci sono? Intanto in America bisogna rispettare le tappe per fondersi con Chrysler. C'è ancora da costruire l'auto a basso consumo che gli consente di arrivare al 35% senza scucire un dollaro per poi puntare all'obiettivo del 51% e quotarsi.

**GIOVANNA BOURSIER**

Mi dica i tempi. Quando arrivate al 35?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Non lo so! Spero più presto possibile. Stiamo lavorando in una maniera dannata per arrivarci, dobbiamo omologare una macchina a 40 miglia/gallone, con l'architettura della Fiat, quindi la cosa è un traguardo tecnico che dobbiamo raggiungere.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma può dirmi quando sale a 51, prima o dopo la quotazione?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Ho detto chiaramente che sarebbe consigliabile farlo prima.

**GIOVANNA BOURSIER**

Perché Lei paga meno?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

No perché contrattualmente mi scade l'opzione una volta che va in Borsa

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Se non riesce ad arrivare al 51 pagando tutto il prestito ad Obama può comunque arrivare al 49 rimborsando la metà. Steven Rattner i contratti li ha visti perché era il negoziatore alla Casa Bianca per l'industria dell'auto...

**STEVEN RATTNER**

Il prezzo è basato su una formula complicata e dipende dal risultato di Chrysler, dal mercato dell'auto in generale, nonché dall'andamento specifico di Fiat. Fiat comunque può passare dal 35 al 49% anche senza aver ancora rimborsato i 7 miliardi di prestito ad Obama, e successivamente passare al 51%.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Insomma scala Chrysler pagando poco, ma una volta quotato a Wall Street, il gruppo, secondo gli analisti potrebbe valere 20mld di dollari sul mercato, e la parte Fiat ne vale circa 10... Se riesce è una grande operazione finanziaria.

#### **ALFIO SCARANO – AIFA**

Io mi sono posto un'altra domanda invece: perché Fiat? Cioè poteva un'altra impresa, tra virgolette, salvare Chrysler? Se poi contrattualmente l'affare si realizza in modo appetibile... se in ogni caso Chrysler diventa la più bella, la più sana, la più prestante, e la più produttiva, la più capace... ecc. ecc. dove andranno le mie attenzioni se ho due soggetti in ogni caso in un comunque mercato difficile, comunque con meno margini operativi? E allora mi sono risposto che forse un tedesco, un francese, un giapponese o un coreano avrebbe avuto diverse difficoltà a poter concepire o contrattualizzare un accordo del genere ma questo è un ragionamento.

#### **GIOVANNA BOURSIER**

Da un'analisi di quel contratto lì, uno quanto meno gli deve venire il sospetto che l'operazione sia lì in America, sia Chrysler, sia là?

#### **ALFIO SCARANO – AIFA**

È più che un sospetto

#### **MILENA GABANELLI - STUDIO**

Riassumiamo: per riuscire a fondersi con Chrysler in modo vantaggioso bisogna riuscire a fare l'auto a basso consumo il più presto possibile, poi rimborsare Obama e quindi quotarsi a Wall Street. Negli Stati Uniti sta andando bene, Chrysler comincia a vendere e Marchionne spera di scalare entro quest'anno. I veri problemi restano in Italia. E allora torniamo all'ultimo bilancio consolidato al 31 dicembre 2010. I numeri sono complessi ma spiegano tante cose: allora leggiamo: 31 miliardi di euro di indebitamento finanziario e 15 miliardi di liquidità. Ma perché non usa la liquidità per ridurre il debito? Perché, dice Marchionne, questo debito finanziario serve a finanziare la vendita delle auto e quindi si auto liquidano cioè quando i clienti pagano le famose rate. Ma dentro però a questi 31 miliardi di debito complessivo, leggiamo, ce ne sono 2 più 9 di obbligazioni, che andranno rimborsate a scadenza ai risparmiatori quindi non si auto liquidano. E poi leggiamo: 2,3 più 6, 6 miliardi di prestiti bancari. E su questo debito complessivo si pagano gli interessi passivi. Di fronte a una coesistenza di alto debito e alta liquidità, la domanda che ci si pone è: quanto rende questa liquidità e quanto costa il debito? A pagina 47 del bilancio è scritto: "nel 2010 gli oneri finanziari netti del gruppo Fiat sono stati pari a 905 milioni. Aumentati rispetto al 2009 per mantenere più elevati livelli di liquidità".

Insomma, Marchionne decide di pagare 150 milioni di euro in più di interessi passivi per incrementare la liquidità. Come intende usarla? Non per fare gli investimenti promessi poiché alla domanda ha risposto "i soldi li trovo vendendo le auto". Ma allora questi 15 miliardi di, di cui 12 in Fiat auto, a cosa servono veramente? A fare bella figura? Un'anomalia che Marchionne dovrebbe essere chiarire ai mercati finanziari. Sta di fatto che per ora sta

salvando i lavoratori americani e sistemando al meglio la famiglia. Ma i lavoratori italiani chi li salva?

**GIOVANNA BOURSIER**

Quanto avrà Exor quindi gli Agnelli nell'alleanza Fiat – Chrysler?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Dipende da come fa i calcoli.

**GIOVANNA BOURSIER**

Li faccia Lei, che li ha già fatti.

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

No, ma la cosa importante è cosa controlla la Fiat. Se la Fiat controlla la Chrysler e, in effetti, loro hanno il beneficio di quello che ha la Fiat e la Fiat avrà il 51 %. Quindi non faccia i calcoli a ritornare su, se no facciamo i calcoli, sono calcoli inutili.

**GIOVANNA BOURSIER**

Io faccio un ragionamento che potrebbe essere che Exor automaticamente diluisce infilandosi in un'azienda che è Fiat più Chrysler, quindi che non è vero che la famiglia avrà il 51% e mi viene da dire, siccome i soldi li metton gli americani e tutto quanto è evidente che quantomeno la parte auto è come ceduta, se non venduta.

**CESARE ROMITI – EX AMMINISTRATORE DELEGATO E PRESIDENTE FIAT**

Prendo nota osservazioni...

**GIOVANNA BOURSIER**

Prende nota? Mi dica cosa ne pensa.

**CESARE ROMITI – EX AMMINISTRATORE DELEGATO E PRESIDENTE FIAT**

Ho preso nota, no io che c'entro? L'ha detto lei.

**GIOVANNA BOURSIER**

Mi dica solo se le sembra che io dico delle stupidaggini.

**CESARE ROMITI – EX AMMINISTRATORE DELEGATO E PRESIDENTE FIAT**

Lei non dice mai stupidaggini.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Tre settimane fa John Elkann sul Financial Times conferma: Exor, è pronta a diluire cedendo parte della Fiat in Chrysler. Scelta impensabile per i vecchi Agnelli, commenta il quotidiano... Elkann dichiara anche: "andare all'estero non vuol dire che in Italia si riduce". Staremo a vedere... per adesso la grande

Fabbrica Italia annunciata più volte da Marchionne, sta cambiando man mano nazionalità.

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Non è questione di chi diventa italiano e chi non è italiano.

**GIOVANNA BOURSIER**

Il problema è italiano però in questo momento.

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

No, perché la Chrysler è una società americana, fino adesso è indebitata con il Tesoro.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma se il 51% di quella società americana appartiene ad una società italiana, vuol dire che la Chrysler diventa per la maggioranza italiana?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

No, la proprietà può darsi che diventi italiana, l'azienda rimarrà sempre americana. Ma questa è una cosa importante, se no ci andiamo a confondere.

**GIOVANNA BOURSIER**

E perché se la proprietà diventa italiana, perché ha posto il problema allora della sede legale lei?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Perché, eventualmente, una volta che la Chrysler va a finire in Borsa, e dovrà andare perché dovrà risanare il debito che ha con VEBA... che è il trust della UAW, quel problema andrà risolto. Avremo un'azienda quotata nei mercati americani e una quotata in Italia.

**GIOVANNA BOURSIER**

E quindi?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

È questione di governance importante, no? Cioè abbiamo due aziende che fanno esattamente lo stesso mestiere con 2 quotazioni in 2 mercati diversi.

**RATTNER**

E' una questione di proporzioni differenti e dell'importanza che le due aziende hanno sui rispettivi mercati. Il punto, secondo me, non è dove risiede la sede legale ma salvare i posti di lavoro americani, questo è quello che penso bisogna portare avanti. Quindi che Fiat entri col 20, 50 o 100% va bene, è comunque un bene per gli americani.

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Giustamente gli americani si preoccupano per i loro posti di lavoro, in Italia ci accontentiamo delle promesse.

**ALFIO SCARANO -AIAF**

Può anche avverarsi uno scenario in cui Fiat possa diventare o semplicemente un'azienda cosiddetta cacciavite, cioè di assemblatore. Cioè da un certo punto di vista non sembrerebbe – come dire – enfatizzarsi la capacità Fiat nel crescere, nel salvare proprio stabilimenti, o comunque nell'averne una continuità industriale in Italia. Quanto piuttosto lo scenario più appetibile e ben osservato dagli speculatori dei mercati finanziari è quello di enfatizzare il grande affare della quotazione di Chrysler.

**GIOVANNA BOURSIER**

Secondo lei, diventa americana la Fiat?

**CESARE ROMITI – EX AMMINISTRATORE DELEGATO E PRESIDENTE FIAT**

Lei che dice? Finchè c'è stato Agnelli, e nel mio piccolo pure io, le operazioni in cui mettevamo la Fiat in subordine ad altra casa non l'avremmo fatto.

**GIOVANNA BOURSIER**

Comunque alla fine Marchionne riesce allora a fare quello che voi non siete riusciti a fare?

**CESARE ROMITI – EX AMMINISTRATORE DELEGATO E PRESIDENTE FIAT**

Non le rispondo!

**GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO**

Per adesso leggiamo di trattative per vendere Magneti Marelli o Ferrari, e di trattative con Volkswagen per l'Alfa.

**GIOVANNA BOURSIER**

Senta, la Ferrari la vende?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

La mia personale o la Ferrari come azienda?

**GIOVANNA BOURSIER**

La sua non l'ha distrutta in un incidente? Dico la Ferrari...

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

L'ho ordinata, l'ho rimpiazzata quell'altra... La società Ferrari. Non per il momento.

**GIOVANNA BOURSIER**

L'Alfa? So che siete andati a parlare con i tedeschi. Ma noi parliamo con tutti quanti, io ho parlato anche con i francesi oggi. Ogni volta che incontro un altro produttore non significa che sto vendendo qualcosa.

**GIOVANNA BOURSIER**

I tedeschi la vorrebbero l'Alfa?

**SERGIO MARCHIONNE – AMMINISTRATORE DELEGATO FIAT**

Io penso che siano stati di una chiarezza brutale

**GIOVANNA BOURSIER**

Volete comprarvi l'Alfa?

**JOCHEM HAEIZMANN – CDA GRUPPO VOLKSWAGEN**

No, no comment in questo momento.

**GIOVANNA BOURSIER**

Ma ci sono trattative in corso?

**JOCHEM HAEIZMANN – CDA GRUPPO VOLKSWAGEN**

No davvero non voglio commentare su questo punto.

**GIOVANNA BOURSIER**

No comment.

**MILENA GABANELLI - STUDIO**

Magari non subito ma fra un paio d'anni l'Alfa potrebbe diventare tedesca e forse è anche un bene, quel che conta è salvare i posti di lavoro. Sta di fatto che per ora abbiamo Fiat-Chrysler garantita da un contratto dove il governo americano si impegna in prima persona, e dall'altra la nostra industria automobilistica garantita da impegni non scritti, sacrifici certi, ed il governo assente. La partita che sta giocando Marchionne è una partita d'azzardo, molto coraggiosa ed affascinante e noi ci auguriamo che vada benissimo, tuttavia ci crederemmo di più se lui, al posto delle diapositive sugli stabilimenti italiani, preparasse un vero e proprio piano industriale. Cancellerebbe dalla nostra testa l'idea che la sua testa nonché suo cuore da un po' hanno deciso dove andare, e ce lo diranno a tempo debito. Torniamo sui nostri passi.