

Famiglia senz'auto

Gli Agnelli oltre la Fiat, ma non è una rottamazione

Intanto Marchionne dà due mesi a Confindustria e avvia Pomigliano

Roma. Due mesi di tempo per decidere se dare o meno la disdetta al contratto nazionale dei metalmeccanici e uscire dalla Confindustria. Intanto, Fabbrica Italia Pomigliano, la newco controllata da Fiat partecipazioni non sarà iscritta all'Unione industriale di Napoli: se non interverranno fatti nuovi, il 31 ottobre partirà la disdetta di Fiat al contratto collettivo dei metalmeccanici. Nel frattempo, si cercherà una soluzione per evitare il grande strappo con la Confindustria: una deroga al contratto nazionale piuttosto che la nascita di una Federauto. Questo, in sintesi, il Marchionne pensiero comunicato ieri ai sindacati, Fiom esclusa, prima che l'ad italo-canadese, che ha annunciato l'avvio dei primi ordini per le linee campane della Panda, prendesse il volo alla volta di Detroit per ricevere Barack Obama nella fabbrica Chrysler di Jefferson North.

Insomma, dell'eventuale strappo con la Confindustria se ne parlerà a fine ottobre: un rinvio prezioso per Emma Marcegaglia che, nella corsa contro il tempo per sventa-

re il missile più pericoloso nella storia di viale dell'Astronomia, ha potuto contare su un alleato prezioso: John Elkann, presidente di Fiat e di Exor, oltre che numero uno dell'Accomandita, punto di riferimento della numerosa tribù dei discendenti di casa Agnelli. La vera novità della trattativa a distanza tra Lingotto e Confindustria, hanno detto al Foglio i testimoni della partita, sta proprio nell'attivismo del nipote dell'Avvocato, allineato con Marchionne sul fronte delle scelte industriali ma consapevole che, da rappresentante della dinastia, toccava a lui tracciare la rotta politica del gruppo che, tra l'altro, non si esaurisce con le sorti dell'auto. Anzi, proprio oggi, quasi a sottolineare l'altra rotta di casa Agnelli, l'Exor, cioè la cassaforte che contiene i gioielli controllati dagli eredi dell'Avvocato, accrescerà dal 22 al 28 per cento la quota posseduta in Sequana, cioè le storiche cartiere anglofrancesi che entrarono a far parte del gruppo negli anni Ottanta. Ma ci vorrà ben altro perché la finanziaria, che ha in corpo un patrimonio da sei miliardi di euro (e 300 milioni di liquidità), ritrovi una personalità forte oltre la Fiat, come impone il copione del dopo spin off. Sia l'Auto che l'altra Fiat, cioè Industrial, combinazione di camion e trattori sono in buone mani, cioè quelle di Marchionne. Per il resto, i tre rami forti della famiglia (oltre agli Elkann e ad Andrea Agnelli, non vanno dimenticati i Nasi) intendono rispettare, come ha insegnato loro Gianluigi Gabetti, il motto inglese di "non

metter tutte le uova in un paniere", ovvero di mettere una parte del patrimonio al riparo dai problemi dell'auto. E tra le uova più preziose figura la Sgs, l'azienda svizzera in cui Umberto scovò lo sconosciuto Marchionne che ancor oggi attinge lì per le poche iniezioni di cervelli a Torino. Per il resto Exor vuol dire turismo (vedi Alpitour) piuttosto che immobiliare negli Stati Uniti, tramite la Cushman & Wakefield comprata a caro prezzo giusto alla vigilia della crisi dei subprime, piuttosto che, in Europa, nella newco Almacantar, in cui la finanziaria, guidata dal prudentissimo John, ha puntato 100 milioni, così come ha fatto in Cina tramite Rothschild e James Matheson, due nomi nobili della City. Sembra questa la strategia del clan, almeno in attesa che si scioglia il rebus dell'auto. Non è tempo, nonostante i soldi in cassa, di un colpo come banca Fideuram, accantonato anche perché era difficile spiegare una scelta del genere mentre si preparava lo spin off dell'auto, vissuto come un disimpegno dall'industria in Italia. Eppure oggi più che mai il gruppo Agnelli guarda oltre l'auto ma non a scapito dell'auto: che senso avrebbe mollar la presa proprio ora, dopo aver dilapidato nelle quattro ruote miliardi (solo in parte ripagati dagli aiuti pubblici), quando l'auto rischia di tornar attiva? Su questo sono tutti d'accordo, compreso Andrea Agnelli, a suo tempo il più scettico. Ma a lui tocca una missione quasi impossibile: rimediare ai disastri altrui in Juventus per meritarsi poi i galloni di viceré Ferrari. Con il consenso del re John e del premier Marchionne.

