



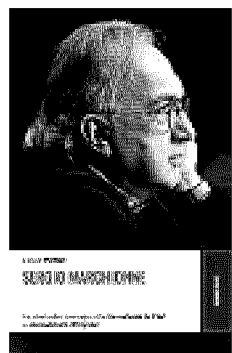
Imprese Il libro di Ponzi (Rubbettino)

# Sergio Marchionne L'uomo che cambiò il futuro di Torino

di **Stefano Righi**

**L'**irripetibile avventura professionale vissuta da Sergio Marchionne nei suoi anni a Torino giustifica l'ampia saggistica dedicatagli negli ultimi mesi. L'impatto del manager italo-canadese è infatti andato ben oltre il traguardo di un bilancio in utile e di una prospettiva aziendale allungata, fatti che oggi appaiono banalità, ma che non lo erano al suo arrivo sotto alla Mole. Marchionne ha salvato la Fiat, cambiandole pelle e carta d'identità, ma soprattutto ha cambiato Torino, dando alla città un futuro che all'inizio di questo secolo, nel momento in cui vennero rapidamente a mancare i due fratelli Agnelli e Giuseppe Morchio avanzava la propria candidatura alla guida del gruppo, che all'epoca era ancora privo d'esperienza nell'erede designato John Elkann, appariva ai più estremamente incerto.

Luca Ponzi con *Sergio Marchionne* (Rubbettino editore, pagine 140, € 14) fissa le tappe dell'epoca che si è appena conclusa e restituisce un ruolo a quanti hanno agito da protagonisti prima e dopo l'arrivo di Marchionne al vertice del gruppo. Se risultano innegabili le qualità di negoziatore che caratterizzavano il manager canadese, Ponzi ricorda che il merito del primo grande colpo di Marchionne va condiviso con Paolo Fresco. Fu Fresco infatti a sottoscrivere il



La copertina del libro che Luca Ponzi ha dedicato a Sergio Marchionne (1952-2018)

contratto di vendita delle azioni Fiat a General Motors, inserendo con grande abilità l'opzione «put» che più tardi Marchionne andò ad esercitare, costringendo gli americani al pagamento di 1,55 miliardi di dollari per non farsi carico dell'intero gruppo torinese. Il gol fu di Marchionne che, come viene ben descritto, lavorò ai fianchi il capo di Gm, Richard Wagoner, tra Zurigo e New York. Ma l'azione venne imposta dallo scacchista Fresco, allora presidente di Fiat, con un'abilità negoziale che sfiorò il bluff.

Anche Lapo Elkann prima delle disavventure personali che lo portarono a uscire dal

gruppo di famiglia, ebbe un ruolo importante nei primi anni in Fiat di Marchionne. Se il gran colpo con Gm era riconducibile all'area della finanza, dal punto di vista industriale, della creazione di autovetture, questi primi due decenni del secolo sono, per Fiat, soprattutto gli anni della Cinquecento. Lanciata nel 2007, nel cinquantesimo anniversario della prima Cinquecento disegnata da Dante Giacosa, la nuova vettura fu inizialmente il sogno di pochi dentro al gruppo. Certamente di Marchionne, del designer Roberto Giolito, ma più di tutti fu il sogno realizzato di Lapo Elkann, che fece di quell'auto il più concreto e straordinario dei suoi progetti.

Non fu mai accomodante, Marchionne. Né in azienda, né nei rapporti con le organizzazioni di categoria: arrivò allo scontro con i sindacati dei lavoratori, soprattutto con la Fiom di Maurizio Landini dopo i licenziamenti a Melfi e uscì dalla Confindustria presieduta da Emma Marcegaglia, contestando gli accordi sulla flessibilità. Ma si deve alla sua spavalda concretezza se oggi il gruppo Fca, che oltre a Fiat comprende le fabbriche e i marchi dell'americana Chrysler, su tutti la Jeep, continua a essere protagonista su un mercato mondiale con sempre meno giocatori e alle prese con sfide dirompenti, come quella legata ai nuovi tipi di alimentazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

