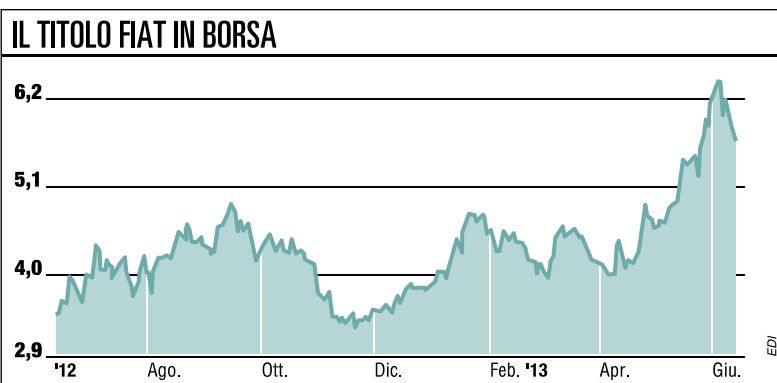




Sopra, **Sergio Marchionne**  
Nelle foto sotto  
le sedi della Fiat  
della Chrysler



41,5 per cento di Detroit sarebbe necessario attendere la quotazione del titolo in Borsa, «operazione che non potrà essere fatta prima del quarto trimestre di quest'anno», ha dichiarato l'ad di Torino.

Qualsiasi scenario si realizzi, è piuttosto probabile che entro fine anno la Fiat di oggi confluisca in una grande società con sede in America. Sarà un vantaggio o uno svantaggio? Sarà quasi certamente un vantaggio per gli azionisti. Le banche di tutto il mondo concedono crediti a tassi più favorevoli a una società Usa di quanto non avvenga, a parità di fondamentali, per una società italiana, soprattutto oggi. Differenze significative, come passare dal 3 al 7 per cento. E certamente la possibilità di essere quotati in una Borsa come Wall Street con una capitalizzazione quaranta volte superiore a quella di Milano, è un gran vantaggio per chi è in cerca di investitori.

Quali conseguenze invece per gli insediamenti italiani? Secondo il progetto di Marchionne, la fusione dovrebbe servire a garantire lavoro alle fabbriche della Penisola anche se dovesse continuare l'attuale profonda crisi del mercato europeo. Con la fusione il Lingotto po-

trebbe trovare in America i soldi necessari per investire negli stabilimenti italiani facendoli produrre per tutti i mercati e non solo per quello asfittico del Vecchio continente. Il primo esperimento è in corso da qualche mese alla Maserati di Grugliasco, vicino a Torino, dove si producono Quattroporte e Ghibli, due modelli di lusso destinati ad essere venduti in tutto il mondo. Un esperimento che dovrebbe servire a capire se lo stesso metodo può essere utilizzato, su scala più larga, anche a Mirafiori. In sostanza l'Italia potrebbe perdere una parte del suo ruolo strategico nelle decisioni che riguardano la Fiat (anche se rimarrebbe a Torino la sede delle attività europee del nuovo gruppo) scambiando la perdita del quartier generale e della sede legale con la possibilità di mantenere gli attuali livelli occupazionali.

I tempi del merger stringono. Perché per far riuscire l'operazione è necessario sfruttare al massimo l'attuale congiuntura favorevole del mercato americano. Un rallentamento delle vendite e degli utili di Chrysler renderebbe tutto molto più difficile. Ecco perché l'estate che sta per cominciare sarà probabilmente quella decisiva.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

[L'AZIONISTA]

## Elkann, ritorno all'antico gli Agnelli credono nell'auto

DICE IL PRESIDENTE DELLA HOLDING DI FAMIGLIA E DELLA FIAT: "OGGI CHE ABBIAMO TROVATO IL PARTNER NON VOGLIAMO DILUIRCI. SE UNA TORTA È BUONA PERCHÉ RINUNCIARE A UNA FETTA?"

Ritorno all'antico. Con la scelta di Reguire l'eventuale aumento di capitale al servizio della fusione, John Elkann ha deciso di concentrare nuovamente l'interesse degli Agnelli sull'auto. Lo ha voluto sottolineare lui stesso alla recente assemblea degli azionisti Exor: «L'idea di diluire la nostra quota nell'auto risale al 2008, quando volevamo trovare un partner anche a costo di rinunciare a una parte del nostro pacchetto. Ma oggi che il partner c'è non vogliamo diluire. Se una torta è buona perché rinunciare a una fetta?». Così, se la Fiat deciderà di acquistare il 41,5 per cento di azioni ancora in mano al fondo Veba senza intaccare l'attuale liquidità, Exor è pronta a mettere sul piatto il miliardo di sua competenza. Perché presumibilmente l'acquisto cash delle azioni avverrà intorno ai 3 miliardi di euro e Exor, che controlla il 30 per cento di Fiat, sarebbe oggi in condizioni di mettere la sua quota senza diluirsi. In

ogni caso, e a scampo di sorprese, gli Agnelli hanno venduto nei giorni scorsi la loro quota del 15 per cento di Sgs mettendo in cassa altri due miliardi di euro.

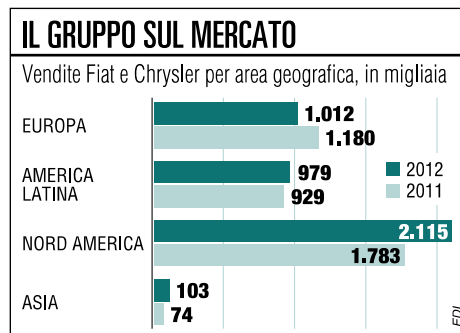
La scelta di mantenere una presenza forte in Fiat-Chrysler significa che gli Agnelli continueranno a garantire il legame tra l'azienda e l'Italia? Non c'è un automatismo, o almeno c'è meno di un tempo. Se, come ripetono i vertici del Lingotto da mesi, «la Fiat è diventata un'azienda globale», globali stanno diventando anche le sue radici. E, al di là dei legami storici, è difficile immaginare che gli Agnelli oggi rinuncino a una opportunità di business per rispondere a una mozione degli affetti. Finora il legame con l'Italia ha funzionato da deterrente. Ad esempio sconsigliando la chiusura di nuovi stabilimenti nel Paese in cui l'azienda mantiene comunque il 30 per cento del mercato. Una scelta decisamente controcorrente rispetto a quel che hanno deciso finora i principali competitori. Una scelta certamente apprezzabile. Ma sarà sempre così? (p.g.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



A lato, **John Elkann**  
presidente di  
Exor e di Fiat

## fusione



### QUARTIER GENERALE

Non è una questione di forma ma di sostanza. Non c'entrano l'orgoglio nazionale, la storia, le radici. Conta il business. Non esiste alcun gruppo al mondo che non abbia un quartier generale in cui si prendono le decisioni strategiche. Così come non esistono giornali senza la prima pagina. Se cercate un facile guadagno scommettete sul fatto che il quartier generale del nuovo gruppo rimarrà in Italia: i bookmaker vi pagheranno molte volte la posta. Per quartier generale non si intende né la sede legale (Fiat auto l'ha già avuta per un certo periodo in Olanda senza apprezzabili conseguenze sulle scelte strategiche) né il domicilio fiscale (la scelta di Chrysler di portarlo in Delaware non ha provocato rivolte a Detroit). Si intende invece il luogo in cui si coordinano le diverse strategie regionali del gruppo, la stanza dei bottoni in cui si compiono le scelte decisive. Essere a migliaia di chilometri dal quartier generale può avere conseguenze negative nel medio periodo: lontano dagli occhi, lontano dal cuore. La riprova? Provate ad annunciare a Detroit che il quartier generale della nuova società sarà al Lingotto.

### VEBA

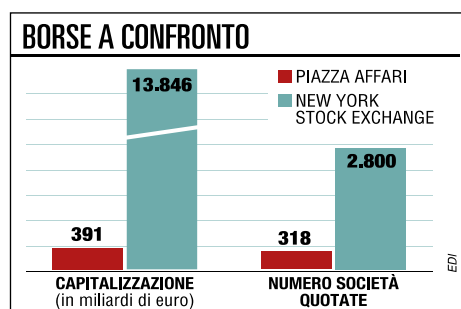
Il Voluntary Employee Beneficiary Association è un trust che si occupa dell'assistenza sanitaria e pensionistica degli ex dipendenti di Chrysler. In origine Veba era un fondo unico che si occupava dell'assistenza degli ex dipendenti di tutte e tre le case di Detroit. Ma dopo il fallimento pilotato di Chrysler e Gm nel 2009, i fondi Veba sono diventati tre, ciascuno con una sua gestione autonoma.



Questo per tutelare gli ex dipendenti Ford che, a differenza dei colleghi delle altre case, non erano sull'orlo del fallimento. Il Veba di Chrysler ha rilevato il 67,7 per cento delle azioni Chrysler dopo il fallimento, cedendole gradualmente a Fiat nel corso del tempo. La scommessa di Veba è che, risanata la società, quelle azioni tornassero ad acquistare valore e potessero essere trasformate in denaro per pagare l'assistenza medica dei pensionati. Obiettivo di Veba è dunque quello di uscire dal capitale di Chrysler al più alto prezzo possibile.


### WALL STREET

La borsa di Milano capitalizza circa 400 miliardi di euro. Wall Street capitalizza circa 14.000 miliardi di euro (18.000 miliardi di dollari). Potendo scegliere, dove quotereste la vostra nuova società? In quale delle due piazze andreste a cercare capitali per investire? Quello dalla quotazione in Borsa della nuova holding che nascerà dalla fusione non sembra essere un gran dilemma per Marchionne. Che probabilmente applicherà alla fusione Fiat Chrysler lo stesso metodo già scelto



per Cnh-Industrial: quotazione principale a New York e quotazione secondaria a Milano. Ma è evidente che a Milano rimarrà più per questioni di immagine che di sostanza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**AZIENDA AMICA: IL PRIMO CIRCUITO CONVENZIONI NAZIONALE UN MODELLO AVANZATO DI WELFARE ITALIANO**

Azienda Amica è il nuovo circuito convenzioni nazionale, nato nel 2009 dall'idea imprenditoriale di due giovani manager, **Gionatan Ciminiera e David Camattini**, che hanno creato il principale network italiano di partner - aziende di beni di consumo, negozi e studi professionali - per offrire sconti o tariffe agevolate a tutti coloro che decidono di iscriversi al circuito e acquistare la tessera da affiliato che si chiama Amica Card.

Un esempio di welfare, una risorsa preziosa per fronteggiare la crisi, modulato dall'esperienza inglese di Taste Card, francese di Carte Rewards, ma più estesa. Taste Card infatti coinvolge solo i ristoranti, mentre Carte Rewards si rivolge solo agli imprenditori.

Ciminiera e Camattini hanno portato in Italia un modello di business di successo per le aziende e le associazioni: la costruzione di un circuito sconti così capillare e ben organizzato che ha l'obiettivo di integrare il salario dei dipendenti con un benefit non monetario che consente di far risparmiare fino a 3000 euro all'anno sulle spese annue, in seguito ad un uso costante, è sempre stato un sogno impossibile da realizzare perché troppo oneroso.

Al circuito possono aderire sia aziende, associazioni e sindacati per ottenere benefit rivolti ai propri dipendenti e soci, sia i privati cittadini per risparmiare negli acquisti e nei servizi medici e professionali.

Per entrare a far parte del network le aziende o le associazioni devono pagare una quota annuale per ogni dipendente a cui consegnano la card che è personalizzata con il logo dell'azienda o dell'associazione emittente. Il costo è stabilito di volta in volta, in base al numero dei dipendenti e/o dei soci. Per diventare partner e ricevere come clienti i tesserati Amica Card invece è sufficiente contattare Nethuns su [www.amicacard.it](http://www.amicacard.it) e stabilire la percentuale di sconto da mettere a disposizione. I privati possono acquistare la card sul sito [www.amicacard.it](http://www.amicacard.it).

Nel 2011 a oggi sono state emesse oltre 450.000 Amica Card. L'obiettivo è di raggiungere un milione di card entro il 2015 e creare un circuito internazionale per poter utilizzare Amica Card anche all'estero.

**Per ulteriori informazioni**  
[info@amicacard.it](mailto:info@amicacard.it)  
 Tel. 02 00 626 626  
[www.amicacard.it](http://www.amicacard.it)