



Editoriale - Sergio Marchionne, un italiano che il mondo ci invidia e che è già parte della storia di questo secolo.

Roma - 25 lug 2018 (Prima Pagina News) Sergio Marchionne è morto a sessantasei anni compiuti dopo un intervento chirurgico complesso...

Quella di Sergio Marchionne e del suo eterno sorriso, del suo maglione d'ordinanza che era diventato il suo status symbol, è una storia tutta italiana, dall'inizio alla fine. Storia di emigrazione, di miseria, di riscatto sociale, di rivalsa e di successo senza precedenti e senza pari al mondo. Nasce a Chieti il 17 giugno 1952, figlio di un maresciallo dei carabinieri, all'età di quattordici anni insieme al resto della sua famiglia si trasferisce in Canada dove il padre Concezio ritiene ci siano le condizioni ideali per vivere una dimensione sociale diversa da quella che allora si viveva in Abruzzo. Probabilmente già allora Concezio Marchionne pensava al futuro del figlio e alle prospettive che a Chieti il giovane Sergio non avrebbe mai potuto trovare. Sergio Marchionne in tutto il mondo era considerato il padre putativo di automobili che hanno segnato la storia di questo secolo, sotto la sua gestione alla Fiat nascono infatti l'Alfa 159, la Fiat Nuova 500, la Grande Punto, che sarà l'auto più venduta in Italia nel 2006 e nel 2007. Non solo, ma durante la sua gestione, il titolo FIAT passa da un minimo prossimo ai € 4 del 2005 ai € 23 del luglio 2007, per declinare poi a € 13 ,comprensivo anche dello spin-off delle attività industriali, conferite in Fiat Industrial SpA, e scendere a 3,944 € nell'aprile 2012. La vita in Ontario e l'avventura canadese della famiglia Marchionne saranno determinanti per la formazione di Sergio, che dopo il liceo si iscrive e si laurea in filosofia, prima laurea conseguita con il massimo dei voti, poi decide di fare l'avvocato e si iscrive a giurisprudenza "Quando ho iniziato l'università, in Canada, ho scelto filosofia -spiegava spesso ai suoi amici più cari-. L'ho fatto semplicemente perché sentivo che, in quel momento, era una cosa importante per me". Dopo la laurea in filosofia invece si laurea in legge, alla Osgoode Hall Law School of York University con il massimo dei voti, consegue presso la University of Windsor un Master in Business Administration (MBA) e incomincia ad esercitare quindi come commercialista, procuratore legale, avvocato ed esperto contabile diplomato. Ben presto lascia il mondo forense e svolge la prima parte della sua attività professionale nel Nord America come dirigente d'azienda. Dal 1983 al 1985 lavora per la società Deloitte Touche come avvocato commercialista ed esperto nell'area fiscale; successivamente dal 1985 al 1988 ricopre il ruolo di controllore di gruppo e poi direttore dello sviluppo aziendale presso il Lawson Mardon Group di Toronto. Dal 1989 al 1990 viene nominato vice presidente esecutivo della Glenex Industries. Dal 1990 al 1992 ricopre il ruolo di responsabile dell'area finanza della Acklands. Una catena di successi imprenditoriali uno dietro l'altro che fanno di lui uno dei protagonisti di primo piano del suo mondo. Sempre a Toronto, nel periodo tra il 1992 e il 1994 ricopre la carica di Responsabile per



lo sviluppo legale e aziendale e di Chief Financial Officer al Lawson Group, acquisito da Alusuisse Lonza (Algroup) nel 1994. In seguito guida il Lonza Group Ltd, separatosi da Algroup, in veste di Amministratore Delegato prima (2000-2001), e di Presidente poi (2002). Nel febbraio del 2002 è nominato Amministratore Delegato della SGS di Ginevra, azienda leader mondiale nei servizi di ispezione, verifica e certificazione, un gruppo forte di 55 000 dipendenti in tutto il mondo. Nel 2003 parte la sua grande avventura italiana in casa Fiat. Entra a far parte infatti del Consiglio di Amministrazione del Lingotto su designazione di Umberto Agnelli. Per le sue doti dimostrate nella SGS, in seguito alla morte di Umberto Agnelli e alle dimissioni dell'amministratore delegato Giuseppe Morchio che aveva lasciato l'azienda dopo il rifiuto della famiglia Agnelli di affidargli anche la carica di presidente, Sergio Marchionne viene nominato dal 1° giugno 2004 Amministratore delegato del gruppo FIAT, in seguito denominata Fiat Group Automobiles. Dopo alcuni contrasti con il dirigente austriaco Herbert Demel, nel 2005 assume anche la guida dell'allora Fiat Auto, in prima persona. Da aprile 2006 a settembre 2013 è stato Presidente di CNH Global, azienda che operava nel settore delle macchine agricole e per le costruzioni. A giugno 2009 ha assunto la carica di Amministratore Delegato di Chrysler Group ora FCA US. A maggio 2010 è entrato a far parte del Consiglio di Amministrazione di Exor S.p.A.. Ha ricoperto inoltre la carica di Presidente di Fiat Industrial S.p.A. da gennaio 2011, a seguito della scissione del Gruppo Fiat, fino al settembre 2013 quando si fuse con la CNH Global, dando vita alla CNH Industrial, di cui diventa Presidente. Dal 13 ottobre 2014 Sergio Marchionne sostituisce Luca Cordero di Montezemolo alla presidenza della Ferrari N.V. e Ferrari S.p.A. A causa della grave crisi economico-finanziaria che coinvolge il mondo intero, e in particolare il settore automobilistico, agli inizi del 2009 –si legge nella sua biografia ufficiale- Marchionne tenta di acquisire attraverso FIAT altri importanti gruppi automobilistici europei e non, tali da rendere il gruppo torinese il secondo al mondo. Nel mese di aprile del 2009 Marchionne effettua lunghe e travagliate trattative legate all'acquisizione di Chrysler con i sindacati e il governo statunitensi. Al termine delle trattative viene raggiunto un accordo che prevede l'acquisizione da parte del Lingotto del 20% delle azioni Chrysler, in cambio del know how e delle tecnologie torinesi, facendo nascere così il sesto gruppo automobilistico del mondo. L'annuncio di tale accordo viene dato dallo stesso presidente degli Stati Uniti Barack Obama. Dopo un tentativo fallito di alcuni creditori di Chrysler di bloccare, attraverso la Corte Suprema degli Stati Uniti, la trattativa tra i due gruppi, il 10 giugno 2009 FIAT acquista ufficialmente il 20% di Chrysler, diventando holding controllante di tutto il gruppo statunitense. Sono giorni memorabili per l'industria automobilistica americana perché grazie alla strategia messa in atto da Sergio Marchionne al suo arrivo, la casa automobilistica statunitense nel primo trimestre del 2011 torna all'utile e ottiene un risultato netto operativo pari a 116 milioni di dollari. A maggio 2011, a seguito del rifinanziamento del debito di Chrysler e del rimborso da parte di Chrysler dei prestiti concessi dai Governi USA e Canadese, FIAT incrementa la propria partecipazione in Chrysler raggiungendo il 46%. A luglio 2011, con l'acquisto delle partecipazioni in Chrysler del Canada e del Dipartimento del Tesoro Statunitense, FIAT arriva a detenere il 53,5% del capitale di Chrysler. Quindi, FIAT esercita nei primi giorni del 2012 il diritto di acquistare un'ulteriore partecipazione del 5% in Chrysler a seguito della realizzazione dell'ultimo Performance Event, ovvero la realizzazione di un'auto



(Dodge Dart) in grado di percorrere 40 miglia con un solo gallone di benzina (17 km/L), portando così FIAT a detenere il 58,5% del capitale di Chrysler Group LLC. “Il 1° gennaio 2014 infine -precisa Wikipedia- FIAT Group completa l'acquisizione di Chrysler acquisendo il rimanente 41,5% dal Fondo VEBA (di proprietà del Sindacato metalmeccanico UAW) salendo al 100% della proprietà di Chrysler, accordandosi per un valore di 3,65 miliardi di US\$, di cui 1,75 versati cash e i rimanenti 1,90 in un maxi dividendo di cui FIAT girerà a VEBA la quota relativa al proprio 58,5%. Ma un'altra trattativa importante svolta da Marchionne è stata quella legata all'acquisizione di Opel, azienda automobilistica europea del gruppo General Motors. Dopo lunghe e difficili trattative sembrava che la "partita Opel" fosse stata vinta dal colosso Magna International. Ma neppure Magna riuscirà nell'intento di acquisire Opel in quanto quasi a sorpresa General Motors decide di mantenere al suo interno la Opel e di rilanciare il marchio e la produzione seppur sacrificando qualche stabilimento in eccedenza”. E' inutile sottolinearlo, ma il suo successore dovrà fare i conti con la sua storia e il suo carisma, perché ormai la sua storia è leggenda, una leggenda che tutto il mondo conosce nei dettagli, così come il suo nome entra di fatto nella storia dell'industria automobilistica mondiale. Oggi il mondo prega per lui, cosa che non era mai capitata prima d'ora per un capitano d'industria italiano.

di Maurizio Pizzuto Mercoledì 25 Luglio 2018