

## **Gli Agnelli: luci, ombre e segreti della "Saga Fiat"**

[Fabrizio Federici](#) del 30 Dicembre 2019

Il 29 e 30 giugno del 1908 (un anno che fu già denso di notizie allarmanti, dalla rivolta dei Giovani Turchi contro il Sultano a fine luglio, solo un mese dopo, all'annessione austriaca, in ottobre, della Bosnia-Erzegovina), il quotidiano torinese "La Stampa", diretto da Alfredo Frassati, informava dettagliatamente i lettori di una serie di perquisizioni disposta dalla Procura del Re, con gran dispiego di forze, negli uffici di un'azienda che allora aveva meno di dieci anni, ma era destinata a diventare addirittura uno dei simboli del capitalismo italiano. La FIAT, Fabbrica Italiana Automobili Torino, fondata, a luglio 1899, dal conte Bricherasio di Cacherano, insieme a Cesare Goria Gatti (ambidue appassionati di motori) e a pochi altri soci, tra cui il giovane sindaco di Villar Perosa, Giovanni Agnelli (futuro nonno dell'*Avvocato*). Cos'era successo?

Il 23 giugno, pochi giorni prima, Agnelli era stato denunciato, col coinvolgimento del Presidente Fiat, Lodovico Scarfiotti, e del consigliere Camerino, per truffa, alterazione di bilanci sociali e aggiottaggio. mentre l'azienda si trovava sull'orlo del fallimento, iniziava un'istruttoria penale, con un processo che si sarebbe concluso solo nel 1913, con Agnelli difeso da uno stuolo di avvocati e, forse, favorito, dietro le quinte, dal Presidente del Consiglio, Giovanni Giolitti (inutile dire che la Fiat non fallì, mentre nessuno finì in galera).

E' quanto leggiamo nelle prime pagine de "Gli Agnelli- Segreti, misteri e retroscena della dinastia che ha dominato la storia del Novecento italiano". Documentato saggio (Diarkos ed., 2019, €. 17,00) che Antonio Parisi, giornalista collaboratore di importanti testate quotidiane e periodiche, già direttore dell'emittente tv "Rete Mia" e del quotidiano "Il Meridiano", e autore di saggi di attualità e storia contemporanea, ha dedicato alla storia della Fiat: e, soprattutto, della dinastia familiar-imprenditoriale che da sempre ne regge le sorti, condizionando fortemente non solo l'economia, ma anche la finanza e l'editoria italiane, e, specie col passaggio, nei primi anni Duemila, da Fiat a FCA, Fiat Chrysler Automobile (dopo i precedenti falliti "matrimoni" con Citroen e Ford), il mercato internazionale delle auto.

Una storia complessa, quella della famiglia Agnelli, sia nelle vicende dell'azienda che nei suoi altalenanti rapporti con la politica: e costellata anche di gravi lutti familiari, con morti spesso per cause accidentali e violente, che ricorda, a volte, quella dei Kennedy (dei quali, tra l'altro, Gianni Agnelli fu amico stretto, concedendosi persino una relazione con Jacqueline) o, addirittura, di Francesco Giuseppe d'Asburgo. Parisi dedica particolare attenzione alla piu' enigmatica di queste morti: quella di Edoardo Agnelli, figlio di Gianni, ritrovato morto, la mattina del 15 novembre 2000, ai piedi di un viadotto dell'autostrada Torino- Savona, all'altezza di Boschetti, frazione del comune di Fossano in provincia di Cuneo.

Suicidio vero o inscenato? L' Autore ricostruisce il tormentato rapporto tra l' Avvocato e il figlio, giovane sensibile e portato piu' ai temi umanistici, esistenziali, religiosi che ad economia e motoristica: e che il padre, non vedendo evidentemente di buon occhio una sua futura successione ai vertici dell'azienda, sin dagli anni '80 aveva cercato inutilmente di indurre a firmare un atto di rinuncia ai suoi diritti societari, Ma analogamente tragica era stata 35 anni prima, nel 1965, la morte di Giorgio, fratello minore di Gianni Agnelli: che si sarebbe gettato dall'ultimo piano di una clinica psichiatrica, in Svizzera, dove era stato ricoverato forzatamente dalla famiglia perchè

ritenuto schizofrenico. Mentre le cronache degli ultimi anni – ricorda ancora Parisi – hanno visto un altro membro “controcorrente” della famiglia, quel Lapo Elkann nipote dell’ Avvocato in quanto figlio di sua figlia Margherita, al centro di situazioni imbarazzanti. Cui va aggiunta, osserviamo, la notizia, pochi giorni fa (20 Dicembre), di un grave incidente automobilistico occorso a Lapo in Israele, con dinamica ancora tutta da chiarire.

Ultimi, drammatici atti della “saga Fiat”: la morte (23 febbraio 2019) di Marella Agnelli Caracciolo di Castagneto, vedova di Gianni, e la scomparsa, nel luglio dell’ anno prima ( anche qui in circostanze non del tutto chiare, nell’arco di pochi giorni in un ospedale di Zurigo), di Sergio Marchionne, il manager teatino che era riuscito a risanare l’azienda guidandola alla fusione con la Chrysler, e proiettandola fortemente anche nei circuiti finanziari internazionali. Proprio il giorno prima della notizia dell’incidente occorso a Lapo, però, il 19 Dicembre, è giunta la notizia della fusione della Fiat, ora Fiat-Chrysler, FCA, e PSA (Peugeot). Quest’unione creerà, in sostanza, il quarto gruppo mondiale nella produzione delle auto e il secondo in Europa dopo la Volkswagen, comprendente i marchi Fiat, Chrysler, Peugeot e Citroen: un’operazione dal valore di 50 miliardi, articolata in vari passaggi, da ultimare nell’arco di 12-15 mesi. Sia il Presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio, che la Sindaca di Torino, Chiara Appendino, hanno assicurato di aver ottenuto garanzie dall’ Fca sul mantenimento del piano di investimenti, che prevede 5 miliardi di euro per i siti produttivi presenti in città ed area metropolitana, e sulla tutela dei livelli occupazionali negli stabilimenti cittadini e del Torinese.

**Fabrizio Federici**