

Massimo Binelli

Consulente di Direzione e Organizzazione Aziendale

LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO: UN NOME, UN DESTINO

© Giugno 2004 Massimo Binelli. Tutti i diritti riservati.

Ai sensi della legge sui diritti d'autore e del codice civile, è vietata la riproduzione della presente pubblicazione o di parte di essa con qualsiasi mezzo, elettronico, meccanico, tramite fotocopie, microfilm, registrazioni o altro, in tutti i Paesi.

“Cordero” in spagnolo significa “agnello”: è il segno del destino, il destino che lega, fin dal dna, Montezemolo alla famiglia Agnelli. Luca Cordero di Montezemolo nasce a Bologna, la “città del motore”, il 31 agosto del 1947. Scopre la sua passione per le auto in modo analogo a quanto accaduto a Enzo Ferrari quasi mezzo secolo prima, assistendo a una corsa accompagnato dai genitori. L’unica differenza è che Montezemolo, ignaro di quello che sarà poi il suo futuro, guarda sfrecciare appunto le Ferrari, e di queste si innamora. Il giovane Montezemolo diventa pilota, si appassiona ai bolidi rossi e per il suo coraggio e la sua grinta, soprattutto fuori dalle piste, riceve un invito dal mitico Drake, sempre vigile nella scelta dei più validi collaboratori. L’incontro tra Montezemolo e l’Ingegnere avviene a fine 1972, e si conclude con un impegno reciproco. Presa la laurea (conseguita con lode alla Sapienza di Roma), Montezemolo si era iscritto alla Columbia University di New York per specializzarsi in diritto internazionale. Gli studi terminavano a giugno del 1973 e la promessa è quella di abbandonare subito New York e la carriera intrapresa nel mondo del diritto per trasferirsi nel piccolo paese di Maranello. Il giovane avvocato, che ha davanti a sé un futuro promettente da giurista, decide tutto da solo, attirandosi addosso le proteste della sua gente e le perplessità degli Agnelli, a cui la famiglia è legata. Il 14 luglio 1973 Montezemolo accompagna la squadra Ferrari a Silverstone per il Gran Premio d’Inghilterra: quello che avrebbe dovuto essere un viaggio poco più che turistico risulta, invece, un debutto ufficioso come direttore sportivo. Il suo esordio ufficiale, comunque, avverrà l’anno successivo, nel gennaio del 1974, in occasione del Gran Premio d’Argentina.

Il 7 settembre 1975 la Ferrari vince, a Monza, il Mondiale con Lauda e per Montezemolo finisce un primo periodo di successo: i fratelli Agnelli facevano da tempo pressioni per averlo a Torino ed egli alla fine accetta, ma il legame con la Ferrari e con il Drake continuerà nel tempo, seppur un po’ raffreddato. In ogni caso, si chiude la prima stagione di Montezemolo.

Dopo la morte dell’Ingegnere, la Fiat nomina alla guida della Ferrari Piero Fusaro, un amministratore capace, ma poco adatto alla Gestione Sportiva. Tre anni più tardi, il 15 novembre 1991, a Montezemolo, sedici anni dopo la sua partenza da Maranello, viene proposto da Cesare Romiti (l’allora amministratore delegato della Fiat), su richiesta di Giovanni Agnelli, l’incarico di presidente e amministratore delegato della Ferrari: inizia, in quel momento, la sua seconda stagione, questa volta nel ruolo plenipotenziario che, fino a quella data, era stato una prerogativa solo del Grande Vecchio. La sfida di Montezemolo sembra, a giudizio di molti, persa in partenza; la Ferrari è considerata un’azienda ormai vecchia, non in grado di rimettersi al passo con i tempi e priva delle risorse necessarie a sostenere il confronto con i tedeschi.

Il profondo rinnovamento attuato da Montezemolo conduce il Cavallino ai successi che oggi tutti noi apprezziamo, e la figura di questo leader carismatico e capace di instaurare legami personali molto forti raggiunge livelli di consenso e di stima di assoluta eccellenza, come dimostrano gli innumerevoli premi e riconoscimenti internazionali che riceve.

Il 24 gennaio 2003 scompare l'Avvocato, il senatore a vita Giovanni Agnelli, da sempre chiamato Gianni. Dopo la morte dell'Avvocato, il management della Fiat subisce un profondo rinnovamento e la famiglia torna con energia alla guida del gruppo. Umberto Agnelli, accogliendo l'invito rivoltogli dal fratello poco prima della sua morte, prende il posto del presidente uscente Paolo Fresco, e Montezemolo, pur restando saldamente alla guida della Ferrari, entra a far parte del consiglio di amministrazione della Fiat.

Il 26 maggio 2004 Montezemolo viene eletto ufficialmente, raggiungendo percentuali "bulgare", presidente della Confindustria, ma il destino è ancora una volta in agguato: due giorni dopo muore Umberto Agnelli, stroncato in poco più di due mesi dallo stesso male che ha causato 16 mesi prima la morte del fratello Gianni.

Montezemolo sa che se gli verrà rivolta la faticosa domanda non potrà dir di no, e la domanda gli viene posta, anzi è un'implorazione, perché la famiglia Agnelli non intende cedere le redini della Fiat a un uomo che non fa parte della casata: «Luca, ti vogliamo alla guida della Fiat!».

Montezemolo, immagino tra non pochi tormenti, accetta l'incarico e in due giorni l'assetto dei vertici del Lingotto subisce un profondo cambiamento: Giuseppe Morchio, ultimo amministratore delegato del rinnovamento Fiat, dopo la nomina di Montezemolo sbatte la porta, perché puntava lui ai pieni poteri, al punto che, senza aver nulla a che fare con la famiglia Agnelli, ha stretto 50.000 mani a fianco della salma di Umberto, pur di apparire "uno di loro".

Oggi, 1° giugno 2004, altre due certezze: Jean Todt è il nuovo direttore generale della Ferrari e Sergio Marchionne è il nuovo amministratore delegato della Fiat.

Montezemolo ha accettato un'altra grande sfida, una sfida che rispecchia, pur moltiplicate per un fattore 100, le difficoltà incontrate quasi 15 anni fa a Maranello. Tra i suoi progetti, penso che vi sia anche la vociferata integrazione del Biscione nel polo del lusso, a fianco dei marchi Ferrari e Maserati, e l'idea non può che rallegrarci. Abbandonerà la presidenza della Confindustria? Difficile dirlo, molto probabilmente no, almeno non subito: è un'occasione troppo importante per mollare, anche perché non c'è un valido sostituto all'orizzonte.

Auguri pluripresidente Montezemolo!

BIBLIOGRAFIA

BINELLI, M.

2003 *La quotazione in Borsa della Ferrari. Cambiamenti organizzativi, rischi e fattori critici*, Milano, Franco Angeli