

L 3.11

M4

11017

QUÊTE DE PHILIPPE GALLARD

LA FLAMBOYANTE
ÉPOPEE DES
AGNELLI
PRINCES DE
FIAT ET
DE L'ITALIE

EDITIONS ASSOULINE

026352553
-

92

**LA FLAMBOYANTE
ÉPOPEE DES
AGNELLI
PRINCES DE
FIAT ET
DE L'ITALIE**

D2

2001 - 109806

TEMPORAL
DE SETTE
L'AMBA
DE SETTE
LE 1919
L'AMBA

© Éditions Assouline
26-28, rue Danielle-Casanova, 75002 Paris, France
Tél. : 01 42 60 33 84 Fax : 01 42 60 33 85
www.assouline.com

Dépôt légal : 2nd semestre 2000
Tous droits réservés
ISBN : 2 84323 130 2

Toute reproduction, même partielle,
de cet ouvrage est interdite
sans l'autorisation préalable de l'éditeur.

Achévé d'imprimer : mai 2000
N° d'Imprimeur : 46114

ENQUÊTE DE PHILIPPE GALLARD

**LA FLAMBOYANTE
ÉPOPEE DES
AGNELLI
PRINCES DE
FIAT ET
DE L'ITALIE**

EDITIONS ASSOULINE

DL- 06.07.2001 29733

SOMMAIRE

8

Les personnages clés de la saga Agnelli

13

INTRODUCTION

17

CHAPITRE I

Giovannino, le prince foudroyé

27

CHAPITRE II

Giovanni, le cheval-vapeur

41

CHAPITRE III

Suni, l'enfance d'une dynastie

55

CHAPITRE IV

Vittorio, le maire du palais

65

CHAPITRE V

Gianni, l'astre de la Riviera

77

CHAPITRE VI

Giovanni, le manager de l'Italie

91

CHAPITRE VII

Cesare, le croque-mort des années de plomb

101

CHAPITRE VIII

Vittorio et Paolo, les duettistes de l'auto

113

CHAPITRE IX

John ou Dick ?

121

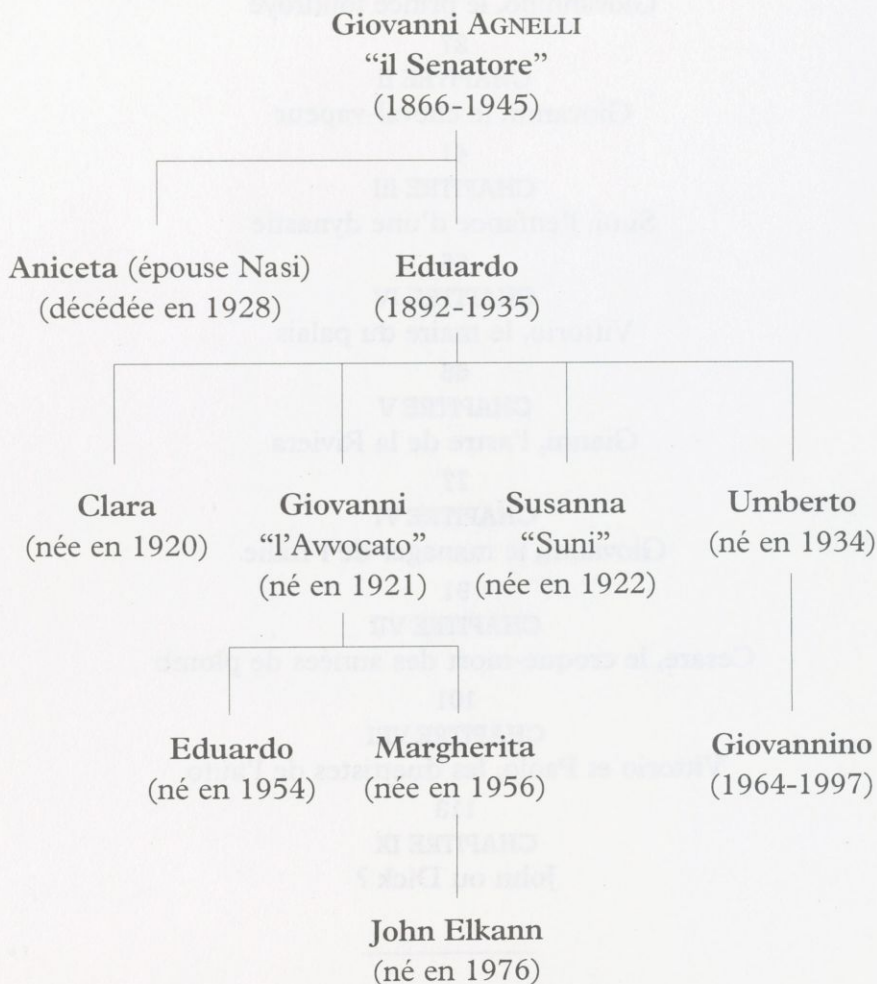
Les grandes dates de la dynastie Agnelli

125

Bibliographie

**ARBRE GÉNÉALOGIQUE SIMPLIFIÉ
DE LA FAMILLE AGNELLI**

(ne figurent que les Agnelli de naissance apparaissant dans le livre)



LES PERSONNAGES CLÉS DE LA SAGA AGNELLI

(par ordre d'apparition)

Giovanni Alberto Agnelli, dit "Giovannino" (1964-1997)

Fils d'Umberto Agnelli et de Antonella Bechi Piaggio. Dès l'âge de trente ans, il était à la fois l'héritier des Piaggio, par sa mère, et le successeur désigné de son oncle Giovanni l'Avvocato à la tête des Agnelli.

Eduardo Agnelli (né en 1954)

Seul fils de Giovanni Agnelli l'Avvocato. A postulé à la succession, mais son père juge qu'il n'a pas le profil nécessaire.

John Elkann (né en 1976)

Fils aîné de la fille aînée de Giovanni Agnelli l'Avvocato, qui l'a choisi comme futur successeur après le décès de Giovannino.

Giovanni Agnelli, dit "il Senatore" (1866-1945)

A fondé la dynastie et cofondé la Fiat dont il a pris le contrôle dès 1905, et qu'il a dirigée en direct jusqu'à 1943 et en sous-main jusqu'à son décès en 1945.

Vittorio Valletta, dit "il Professore" (1884-1967)

Directeur général (septembre 1943), puis PDG de Fiat et de l'Ifi, gérant des intérêts de la famille Agnelli (décembre 1945-avril 1966) et régent de l'empire avant le retour de Giovanni Agnelli l'Avvocato.

Giovanni Agnelli, dit "l'Avvocato" (né en 1921)

Fils d'Eduardo Agnelli et de Virginia, petit-fils de Giovanni il Senatore dont il est l'héritier désigné dès 1935 à la tête de Fiat et de la

famille. Il n'assumera la succession que trente ans plus tard, et pendant plus de trente ans. Nommé comme son grand-père sénateur à vie en 1991.

Virginia Agnelli, née Bourbon del Monte (1900-1945)

Fille du prince Carlo de San Faustino et de Jane Campbell. Elle a eu sept enfants d'Eduardo Agnelli (1892-1935), fils du sénateur, dont Giovanni l'Avvocato, Susanna et Umberto.

Susanna Agnelli, épouse Ratazzi, dite "Sunì" (née en 1922)

Sœur de l'Avvocato, secrétaire d'État aux Affaires étrangères de 1986 à 1991 dans le gouvernement Ciampi puis ministre des Affaires étrangères du gouvernement de Lamberto Dini de 1992 à 1996.

Marella Agnelli, née Caracciolo di Castagneto (née en 1927)

Elle épouse Giovanni l'Avvocato en novembre 1953 et lui donne deux enfants, Eduardo (né en 1954) et Margherita (née en 1956), qui aura elle-même huit enfants dont John Elkann (né en 1976).

Umberto Agnelli (né en 1934)

Dernier des sept enfants d'Eduardo et Virginia. Son frère Giovanni le prend en 1966 comme bras droit à la tête de Fiat, qu'il doit quitter sous la pression de Cesare Romiti et Emico Cuccia. Il dirige l'Ifil et la Juventus de Turin.

Enrico Cuccia, dit "il Grande Vecchio" (né en 1907)

Marié à Idea Nuova ("idée neuve"), née Beneduce, "le Grand Vieillard" crée et anime Mediobanca, refuge des grandes familles italiennes face à l'omniprésence des banques d'État.

Cesare Romiti (né en 1923)

Proche de Cuccia, il est le manager de Giovanni l'Avvocato, à la tête de Fiat pendant vingt ans, de l'été 1978 jusqu'à juin 1998.

Carlo De Benedetti, dit "l'Ingegnere"

Héritier de la société Gilardini, codirecteur général de Fiat... pour trois mois. Il mène ensuite une brillante carrière d'investisseur entrepreneur, marquée toutefois par quelques échecs, comme celui de son raid sur la Générale de Belgique.

Vittorio Ghidella (né en 1931)

Directeur de Fiat Auto à partir de 1978, il est l'artisan du redémarrage, aux côtés de Cesare Romiti, avant de s'opposer à lui et de devoir quitter Fiat fin 1988.

Paolo Cantarella (né en 1944)

Entre dans le secteur Composants de Fiat en 1977, assistant de Cesare Romiti en 1980, directeur général de la Comau, puis de Fiat Auto, puis de Fiat Spa.

Paolo Fresco (né en 1931)

Directeur général de General Electric chargé de son internationalisation jusqu'à sa retraite en 1998, président de Fiat Spa depuis le 23 juin 1998.

*À Madeleine, Michèle, Mélanie,
à Maurice, Julien, Sébastien...*

Les dynasties ne sont pas les seules à avoir une histoire.

INTRODUCTION

Au printemps 1999, des milliers de classes des écoles italiennes se sont penchées sur un livre aux pages immenses. Son titre ? *Centanni*. Son contenu ? Cent fausses premières pages de *La Stampa*, le quotidien turinois appartenant à la famille Agnelli, accompagnées de cent vraies “unes” évoquant chacune leur année du XX^e siècle sous tous ses aspects. Avec son concours, ses posters, son guide didactique et ses brochures pour les familles, ce livre constitue l’une des dizaines de moyens d’expression du centenaire de Fiat. Rassemblement mondial de vieilles voitures, ouverture d’une grande école automobile, carrousel historique de carabinieri, concerts d’orchestres symphoniques ou typiques du monde entier, shows de vedettes du rock ou de la canzonetta, grandes expositions sur l’art baroque,

sur Fiat ou sur l'Italie, le tout culminant avec la sortie, au cours d'un grand spectacle final, de la nouvelle Fiat Punto : tout Turin est traversé de la fin juin au 21 juillet 1999 par une succession de grands événements. C'est normal : aucune entreprise au monde n'a autant façonné le visage d'une grande ville que Fiat ne l'a fait à Turin. Et aucun groupe industriel ne pèse autant sur l'économie d'un grand pays développé que celui des Agnelli.

Avec son chiffre d'affaires de 316 milliards de francs, ses 221 000 salariés, ses 2 400 000 voitures et ses 192 000 camions en 1999, le seul groupe Fiat apporte 5 % du produit intérieur brut italien. En Europe de l'Ouest, une voiture vendue sur neuf, un engin de construction sur huit, un car ou bus sur sept, un véhicule industriel ou commercial sur six, un tracteur agricole sur cinq et une moissonneuse-batteuse sur quatre sortent d'une des cent soixante-dix usines européennes du groupe.

Fiat Auto se lance dans une politique multimarques – Alfa, Lancia, Maserati... – et est allée chercher outre-Atlantique, chez General Motors, un appui pour affronter les défis de la mondialisation. Fiat Ferroviaria est en passe d'irriguer toute l'Allemagne et toute la Grande-Bretagne, après l'Italie, de dizaines de trains rapides Pendolino roulant à 250 km/heure et s'inclinant dans les virages. Fiat Avio motorise l'avion de combat Eurofighter, qui équipe l'armée de l'air de quatre pays du continent, et arrive une fusée Véga capable de lancer un satellite d'une tonne. La filiale de Fiat spécialisée dans les robots, la Comau, est devenue en 1999 numéro un mondial en récupérant, entre autres, Renault Automation. En 1999, toujours, Fiat est devenu le leader mondial du tracteur agricole et des engins de construction grâce à des méga-acquisitions aux États-Unis. Sans oublier sa filiale poids lourds, Iveco, sa société d'équipements automobiles, Magneti Marelli, pionnière de la technologie d'injection diesel...

L'empire Fiat a depuis longtemps épousé le monde, mais a surtout épousé son siècle. Lors de toutes les révolutions techniques dans le secteur des transports et des machines mobiles, dans tous les grands mouvements industriels comme la fabrication en série ou l'automation, pour tous les grands mouvements commerciaux comme l'appel au design ou au marketing, on a trouvé Fiat aux avant-postes. Et, fait unique, la famille qui tient Fiat est devenue encore plus célèbre que son groupe, sans pourtant en partager le nom comme les Ford ou les Michelin. Dans l'opinion et l'histoire mondiales, les Agnelli existent hors de Fiat. De Giovanni il Senatore, le pionnier des années héroïques, à Giovanni l'Avvocato, chevalier flamboyant des années de l'explosion automobile, leur incroyable histoire résume toute l'aventure d'un siècle qui s'achève, le nôtre, et tout l'élan d'un pays tendu vers une construction, celle de l'Europe, la nôtre.