

**L'analisi**

Foto Ansa

**Marchionne** Il manager del rilancio della Fiat deve dimostrare di saper guidare il gruppo fuori dalla crisi

# La prova più dura per Marchionne

«Nessun intervento drammatico», la crisi per ora sarà governata con la cassa integrazione  
Ma la Fiat naviga a vista, la caduta del mercato in Europa è drammatica. Come sarà il 2009?**RINALDO GIANOLA**

rgianola@unita.it

**D**a quando ha preso il volante della Fiat, il primo giugno 2004, Sergio Marchionne sta vivendo in questi giorni la sua prova più difficile. La crisi che investe l'economia mondiale, e pare concentrarsi con particolare virulenza sull'industria dell'auto, minaccia la solidità, le certezze, i programmi del maggior gruppo industriale privato. E, come se assistessimo a un vecchio film già visto, la notizia che la Fiat chiude le fabbriche per un mese, mettendo in cassa integrazione circa 59.000 dipendenti, fa immediatamente scattare l'allarme, fa emergere tutta la gravità del mo-

mento, evocando altre crisi, altri drammi sociali. Questo perché, nonostante il passare del tempo, l'evoluzione dell'industria, le storielle sulla fine del lavoro e la scomparsa degli operai, l'avvento della *new economy* e tutto il resto, le difficoltà del Lingotto assumono immediatamente la concretezza fisica di lavoratori che soffrono, di gente in cassa integrazione, di famiglie minacciate nel loro futuro da Mirafiori a Melfi.

Marchionne per la prima volta deve fronteggiare una crisi della Fiat in larga misura causata non da fattori endogeni, ma suscitata da mercati e fenomeni lontani. Dopo tanti successi e riconoscimenti, per Marchionne è arrivato il momento più duro. Il manager, comunque, può consolarsi: non avrebbe avuto un compito più leggero se avesse già accettato il corteggiamento del colos-

so bancario svizzero Ubs, finito nei pasticci per le conseguenze del terremoto dei mutui subprime.

Cassa integrazione di massa, dunque. E poi? Arriverà la mobilità? Se non si vendono auto si tornerà a parlare di licenziamenti? Il vertice della Fiat promette di usare strumenti morbidi come la cassa integrazione per gestire i vuoti di produzione, non ci saranno per ora "interventi drammatici". Ma, avvertono preoccupati a Torino, l'orizzonte è nebuloso, non si vede nulla, non si può immaginare cosa succederà nel 2009. L'emergenza nell'industria dell'auto è tale che in America il primo impegno di Barack Obama sarà quello di salvare i big di Detroit: General Motors, Ford e Chrysler.

Le difficoltà della Fiat stanno venendo a galla soprattutto in questa parte finale dell'anno. La prima indi-

cazione che si può raccogliere attorno al Lingotto è che fino a ottobre la Fiat ha tenuto, ha resistito all'onda d'urto della recessione. La casa automobilistica ha migliorato la quota in Italia fino al 31% in un mercato in flessione e fino a novembre ha venduto in Europa circa 1 milione 100 mila vetture. Anche i conti tengono: il margine operativo industriale dovrebbe essere di circa 3 miliardi di euro a fine anno. Il problema è che da novembre è iniziato il precipizio. Una caduta verticale in tutta Euro-

**La sfida****Il manager ha raccolto successi e consensi, ora si misura con la crisi**

pa. Il mercato dell'auto italiano segna una flessione del 30%, la Francia del 20%, la Gran Bretagna del 50%. Non si vende più nulla, i piazzali degli stabilimenti sono pieni di auto. Non si vendono nemmeno i veicoli commerciali, un segno inequivocabile della recessione. Quando le piccole imprese, il commerciante, l'artigiano non cambiano il furgone vuol dire che siamo alla frutta.

La Fiat è vaccinata alle crisi, ogni decennio ha la sua stagione nera. Per ora questa del nuovo secolo è sotto controllo, ma come diventerà tra qualche mese? Forse era più grave quella all'inizio degli anni Ottanta, "risolta" con un drammatico scontro sociale. Certamente il momento peggiore è stato il biennio 1992-93, quando l'Italia era davvero vicina all'America Latina e Gilliano Amato ci regalò una manovra da 90mila miliardi delle vecchie lire. Ma allora la Fiat era a terra come molti altri e tutta l'industria italiana fu costretta a una profonda riorganizzazione operativa e tecnologica.

Il problema di Marchionne è prevedere cosa succederà nei prossimi mesi. Come se fosse facile in questi mari procellosi. Si naviga a vista, nessuno ha poteri taumaturgici. La Fiat farà un check giorno per giorno di produzioni, vendite, conti. Poi si vedrà. Oggi i primi segnali pesanti della crisi sono pagati dai lavoratori in cassa integrazione. C'è da sperare che se la situazione dovesse ancora peggiorare, azionisti e manager facciano la loro parte quando saranno chiamati da Marchionne. ♦