

# AUTUNNO ITALIANO/8



**Allarme lavoro** Nelle fabbriche italiane della Fiat il posto di lavoro non è più sicuro

## Il dossier

# Marchionne World Car

## Un uomo solo al comando Fiat

**Tra un mese** sarà chiaro il disegno del manager per risollevarla la Chrysler e creare un gruppo mondiale. Intanto avverte il governo sugli incentivi e diventa sempre più autonomo

**RINALDO GIANOLA**

rgianola@unita.it

**T**ra un mese sarà tutto più chiaro: strategie, obiettivi, risultati, uomini. Il 4 novembre prossimo Sergio Marchionne, nella sede della Chrysler di Auburn Hills, spiegherà come intende risolvere le sorti della storica casa automobilistica americana, oggi partecipata dalla Fiat che, se andrà bene, potrà assumerne in futuro la maggioranza. Pare che del piano sia già stata informata l'amministrazione Obama che ha salvato la Chrysler mettendoci miliardi di dollari, in attesa che il capo-azienda del Lingotto faccia il miracolo e li restituisca. Probabilmente ha ragione Luciana Littizzetto quando

afferma che «Obama e Marchionne sono ormai culo e camicia», ma la battuta coincide con la realtà e si manifesta oggi con la piena, autonoma leadership del manager italo-canadese, anche dai suoi maggiori azionisti.

**Marchionne gode di una libertà** di azione, strategica e operativa, che lo identificano totalmente con l'azienda. Probabilmente in passato solo condottieri come Valletta e Romiti avevano goduto di questa condizione, ma forse oggi l'indipendenza di Marchionne è ancora maggiore perché ai vertici del gruppo non c'è un personaggio carismatico e forte come Gianni Agnelli e c'è la netta sensazione che gli eredi della dinastia, che litigano ancora sui soldi, stiano volentieri un passo indietro.

Questa settimana è apparso chiaro chi comanda e chi deciderà sul futuro della Fiat. Mentre il presidente della Fiat Luca di Montezemolo scendeva garbatamente in un campo confinante con la politica con la sua «Italia Futura», Marchionne, sempre in maglione girocollo d'ordinanza, ha potuto incalzare (ricattare?) il governo sugli incentivi «altrimenti chiudiamo le fabbriche» ottenendo al volo l'impegno di Berlusconi, volare a Mosca da Putin a firmare un accordo per la produzione di macchine agricole e l'edilizia, assicurare che la Chrysler sarà rilanciata senza nemmeno un euro del Lingotto, convincere gli investitori che i risultati e la produzione di vetture di Torino stanno migliorando e se ne vedrà una prova il prossimo 21 ottobre quando si riunirà il consiglio di amministrazione.

Questa offensiva, evidentemente, ha pagato perché proprio ieri il titolo Fiat ha superato la soglia dei 10 euro in Borsa, con un forte rialzo durato tutta la settimana, quotazione considerata assai importante perché dovrebbe segnare l'avvio di una nuova stagione di successo. Se Marchionne avesse concesso due parole rassicuranti anche alle mi-

### L'obiettivo

**Un nuova offensiva**  
**Il manager chiede**  
**la fiducia dei mercati**  
**e il titolo Fiat è tornato**  
**sopra i dieci euro in Borsa**

gliaia di cassintegrati delle fabbriche italiane che temono per il loro futuro, avrebbe fatto bingo. Ma così non è stato.

**La nuova stagione** di Marchionne sembra ricalcare i suoi primi passi alla Fiat quando, di fronte a un'azienda in difficoltà, un debito enorme, la diffidenza dei mercati, riuscì a rompere l'accerchiamento con una serie di operazioni di successo. Allora gli episodi chiave furono il ricambio e la motivazione della prima linea dei manager e il successo nella trattativa con la General Motors che alla fine portò nelle casse del Lingotto circa 2 miliardi di euro. Gli eredi Agnelli, con la consulenza di Gianluigi Gabetti e Franco Grande Stevens, fecero la loro parte con l'operazione swap-Exxon, assai poco trasparente, con la quale si garantirono il controllo del 30% della Fiat dopo l'esercizio del prestito convertendo delle banche. Nei giorni scorsi è stata confermata la multa per la Exxon, ma sui giornali e in tv se ne parla poco perché non sta bene.

Oggi Marchionne si trova nella necessità di convincere ancora una volta i mercati finanziari a dargli fiducia sia a Detroit, sia Torino. La costruzione di un gruppo automobilistico mondiale, con 5-6 milioni di vetture prodotte, è una sfida importante e potrebbe essere anche una grande occasione industriale per il nostro Paese. Ma per ora non si vedono ancora quali riflessi positivi ci potranno essere sulle fabbriche italiane.

Marchionne non dimentica mai che per ora «siamo dei sopravvissuti e l'onore dei sopravvissuti e sopravvivere». ❖