

Il dossier

RINALDO GIANOLA

MILANO

Un anno fa, al Lingotto, Sergio Marchionne annunciava il piano "Fabbrica Italia". Citava Mark Twain - «l'uomo ha sempre davanti un'occasione di cambiare e migliorare» -, evocava fiducia e ottimismo, ma sotto ai grandi titoli dei giornali sulla sfida modernizzatrice della Fiat si leggeva anche la sottile minaccia - «Abbiamo pronto un piano B e non è

Gli investimenti

Assai distanti da quelli annunciati. Posticipati i nuovi modelli

I sindacati

Le loro divisioni sono il limite più grande: serve un ripensamento

affatto bello» - che poi ha dominato la strategia del gruppo degli ultimi dodici mesi in rapporto ai dipendenti, ai sindacati divisi, alle istituzioni e al governo spesso assente. "Fabbrica Italia" aveva davvero nei numeri e nelle ambizioni le dimensioni di un progetto di grande respiro, capace di dare nuova linfa vitale a un tessuto industriale indebolito dalla crisi, dall'assenza di adeguate politiche pubbliche e anche dalla mancanza di una nuova, autentica leadership imprenditoriale capace di uscire dai recinti aziendali per cogliere le occasioni e le sfide del mondo. Soprattutto il piano di Marchionne sembrava possedere quella capacità di sfidare le imprese, la politica, il sindacato non solo nell'ambito della produzione di auto, ma in quello più ampio della cultura d'impresa, delle relazioni tra capitale e lavoro, del modello di sviluppo del paese. Passati dodici mesi forse siamo ancora in mezzo al guado.

Pur impegnato nella grande partita americana, la conquista della Chrysler che oggi appare molto più vicina dopo la decisione di salire fino al 46% del capitale entro giugno, Marchionne prometteva, e promette, investimenti per 20 miliardi di euro in Italia entro il 2014 per portare la produzione nazionale di auto da 650mila a 1,4 milioni, con la realizzazione di 10 nuovi modelli e 6 restyling. Fra tre anni il bilancio consolidato del Lingotto do-

FABBRICA ITALIA

20 miliardi di euro

investimenti entro il 2014

investimenti nel primo anno

1.8 miliardi di euro

di cui

POMIGLIANO D'ARCO

700 milioni di euro



Scontri verbali tra operai e sindacalisti di diversi schieramenti durante il referendum a Mirafiori nel gennaio scorso

“Fabbrica Italia” un anno dopo: illusioni e realtà

Mentre Fiat “trasloca” negli Usa, il piano di Marchionne fatica a decollare
L'assenza della politica e le divisioni sindacali le uniche certezze

vrebbe iscrivere un fatturato vicino ai 100 miliardi di euro, circa il doppio dei livelli dello scorso anno. L'amministratore delegato annunciava la separazione delle attività dell'auto dal resto del gruppo e questo obiettivo è stato raggiunto, con un certo gradimento anche della Borsa e degli investitori, e la possibile quotazione della Ferrari.

Un anno dopo il clamoroso annuncio del Lingotto, il piano di Marchionne fatica a decollare, gli investimenti decisi sono modesti rispetto ai numeri annunciati, le produzioni dei nuo-

vi modelli sono state posticipate mentre la Fiat ha continuato a perdere quote di mercato in Europa e in Italia. La stessa brillante immagine del manager dei due mondi appare un po' appannata, per diversi motivi. L'imposizione dei nuovi modelli organizzativi e di produzione è avvenuta attraverso un'azione dura, ricattatoria nei confronti dei dipendenti che a Pomigliano e a Mirafiori hanno approvato il piano, senza nessun plebiscito, con un referendum originale sotto il profilo delle regole democratiche perché, come ha scritto Stefano

Rodotà su Repubblica, «prevedeva un solo esito: il sì». Volete lavorare a queste condizioni o saltare dalla finestra? Anche i lavoratori della ex Bertone di Grugliasco dovranno affrontare questo quesito il prossimo 2 maggio. Un altro argomento che probabilmente ha indebolito il tocco magico di Marchionne presso l'opinione pubblica è stata la scoperta che pure lui, sospettato addirittura di essere un socialdemocratico da alcuni fans del centrosinistra, non si accontenta della gloria e del potere, ma è attento, come molti, ai soldi: così nei pri-