

BUONI E CATTIVI

«Bravo Marchionne: dice la verità»

Feltri racconta (e giudica) con Lorenzetto i protagonisti di mezzo secolo

Esce oggi nelle librerie *Buoni e cattivi*, dizionario biografico scritto da Vittorio Feltri con Stefano Lorenzetto (Marsilio). Vittorio Feltri racconta pontefici, presidenti, premier, ministri, leader di partito, magistrati, imprenditori, editori, giornalisti, attori, conduttori televisivi, artisti, campioni, galantuomini e criminali visti da vicino oppure osservati da lontano in mezzo secolo di professione.

In pagina pubblichiamo, per gentile concessione dell'editore, il testo della voce biografica su Sergio Marchionne.

di **Vittorio Feltri** con **Stefano Lorenzetto**

MARCHIONNE Sergio (Chieti, 1952). Manager, commercialista e avvocato. In Canada s'è laureato in filosofia e in legge all'Università di Toronto e in economia e commercio all'Università di Windsor, dove ha anche conseguito il master in *business administration*. Ha lavorato alla Deloitte Touche, al Lawson Mardon group, alla Glenex industries e alla Acklands Ltd. È stato amministratore di Algroup a Zurigo; presidente di Lonza group Ltd; presidente del gruppo Sgs di Ginevra, incarico che mantiene tuttora. Dal 2008 al 2010 vicepresidente non esecutivo di Ubs. Dal 2003 consigliere di amministrazione di Fiat Spa, dal 2004 amministratore delegato dell'azienda torinese. Dal 2009 amministratore delegato di Chrysler, carica a cui nel 2011 ha aggiunto quella di presidente. Artefice della fusione delle due case automobilistiche in Fca (Fiat Chrysler automobiles). Presidente anche di Cnh industrial e consigliere di amministrazione di Philip Morris. Ha doppia nazionalità, canadese e italiana.

Al suo posto, io me ne sarei andato dall'Italia già da un pezzo. Non mi riferisco alla residenza, che Marchionne ha saggiamente fissato da tempo, come Carlo De Benedetti, nella vicina Svizzera. Me ne sarei andato a produrre le auto

Fiat altrove, intendo, come ha dimostrato ampiamente di saper fare con quelle americane. E in culo Mirafiori, Pomiglia-

no d'Arco, Cassino, Melfi e compagnia cantante, insieme con Landini, la Fiom, i picchetti, le cause in tribunale.

Marchionne ha salvato la Fiat e rimesso in piedi la Chrysler, fino a comprarsela e a creare nel gennaio 2014 un unico gruppo, Fca (Fiat Chrysler automobiles), con sede legale ad Amsterdam e domicilio fiscale a Londra. Negli Stati Uniti è considerato un fenomeno, mentre in Italia lo giudicano una specie d'imbroglione. Come mai giudizi diametralmente opposti sulla medesima persona? Il discorso sarebbe lungo, ma il mio sarà breve.

Gianni Agnelli morì il 23 gennaio 2003 consegnando agli eredi un'azienda tecnicamente fallita. Intervennero le solite banche e se ne impadronirono, ma non combinarono niente di buono. A quel punto, Gianluigi Gabetti, un signore che la sa lunga in campo finanziario, ebbe l'idea giusta: assumere Sergio Marchionne, dandogli carta bianca. Disse: «Se non ce la fa lui, non ce la può fare nessuno». Fu ascoltato. Nel 2004 la Fiat era quotata 6 miliardi di euro. Dieci anni dopo, nonostante la crisi economica e quella ancora più disastrosa dell'auto, in Borsa capitalizza (Chrysler esclusa) 9 miliardi. Non basta: i ricavi di Fiat e Chrysler insieme, pari a 87 miliardi di euro, sono cresciuti nel 2013 del 3 per cento in termini nominali e del 7 per cento a cambi costanti e le consegne di vetture hanno segnato un +3 per cento sul 2012, salendo a 4,4 milioni di unità. I numeri non tradiscono mai. Basterebbero solo questi dati a dimostrare che il



dirigente di origini abruzzesi, figlio di un maresciallo dei carabinieri, non è l'ultimo micco.

Sistematate le cose, Marchionne alzò lo sguardo da Torino puntandolo sugli States, dove le fabbriche di vetture erano allo stremo. E con il capitale Fiat entrò nella scassatissima Chrysler. Qualcuno gli diede del matto. Invece lui aveva capito tutto: o le aziende, in piena globalizzazione, hanno dimensioni internazionali e si buttano alla conquista del mercato mondiale, o rischiano una brutta sorte. Ora la Chrysler è una potenza ed è tutta sua. Fattura 68 miliardi di dollari e ne fa 5 di utile operativo, con i quali il ramo secco italiano della Fiat è tenuto in vita, malgrado perda molti soldi.

Il mercato europeo è fiacco, quello di casa nostra è moribondo, calato ai livelli degli anni Sessanta. In una fase simile, ovvio che Marchionne non si azzardi a fare investimenti da queste parti. Significherebbe gettare al vento parecchio denaro, assodato che le vacche magre continueranno a essere tali anche nei prossimi anni. Produrre nuovi modelli all'altezza della concorrenza non servirebbe a stimolare gli acquisti, poiché la gente ha pochi soldi nelle tasche - alleggerite da prelievi fiscali senza uguali sul globo terracqueo - e quei pochi non li spende di sicuro per cambiare la macchina.

Va da sé che non sono tempi di rilancio. Cara grazia che Marchionne non abbia deciso di chiudere le fabbriche esistenti, come la logica del profitto, l'unica valida nell'economia di mercato, suggerirebbe. Nonostante ciò, la Fiat è accusata di non mantenere i patti stretti alcuni anni fa con i sindacati, i quali non sembrano rendersi conto che nel frattempo la situazione del Paese è precipitata e non consente ottimismo nel breve e medio periodo.

Cosicché Marchionne subisce una sorta di linciaggio: attaccato da tutti, da destra e da sinistra, addirittura da alcuni imprenditori con il dente avvelenato e immemori degli aiuti che gli Agnelli ebbero dallo Stato per anni e anni. L'Avvocato, venerato, vezzeggiato, imitato, promosso re d'Italia dai media, ci provava sempre, quando era in difficoltà: bussava alle porte del Palazzo e queste si

spalancavano. Inchini e salamelecchi. Egli faceva presenti le necessità dell'impresa torinese e i politici scudivano. Quiz: chi era il cretino? Agnelli che incamerava o i politici che sganciavano?

In un Paese liberale non sarebbe mai accaduta una cosa del genere. Ma il nostro non lo è mai stato e non lo è ancora, tant'è vero che siamo qui a leggere che Marchionne è un mascalzone solo perché non sperpera quattrini per far funzionare stabilimenti perennemente in perdita. Lo accusano di produrre nuovi modelli all'estero anziché in Italia. E ti credo. Se li producesse qui, per poi esportarli, i prezzi sarebbero pazzeschi, proibitivi per qualunque mercato al mondo.

Gira e rigira, emerge sempre il problema dei costi di produzione e di quelli derivanti dalle ostilità ambientali. Da noi i salari sono elevati, ma gli operai, per effetto del cuneo fiscale, percepiscono paghe da fame. Inoltre i posti di lavoro sono infestati di estremisti la cui attività talvolta è ai limiti del boicottaggio. Svoliamo sull'assenteismo, non solamente in coincidenza con le partite della nazionale di calcio.

Marchionne ha detto la verità, e in Italia chi dice la verità è maledetto da tutti e rischia di venire ucciso: siamo rimasti con la testa agli anni Settanta, quando il padrone era considerato un nemico, negli stabilimenti comandavano le Brigate rosse e i sindacati dominavano le coscienze deboli, costringendo il personale più responsabile a organizzare la marcia dei 40.000 per opporsi allo strapotere dei facinorosi. Abbiamo ancora la Cgil sulle barricate. Abbiamo ancora lo Statuto dei lavoratori che protegge i fannulloni. Abbiamo ancora i contratti collettivi. Abbiamo ancora magistrati politicizzati che emettono sentenze in nome del proletariato. Abbiamo ancora a che fare con gli scioperi generali. In un Paese così, l'industria non ha la possibilità di sopravvivere, e in effetti non attira più investimenti stranieri. Ovvio, chi si fida di un sistema di questo tipo, sgangherato e sregolato? Restare con un piede in Italia per la Fiat è un lusso: non se lo potrà permettere ancora a lungo. Voto: 9

DA OGGI IN LIBRERIA



**Vittorio Feltri
con Stefano
Lorenzetto,**
Buoni e cattivi,
Marsilio 2014,
544 pagine,
19,50 €