

Non esaltiamo Marchionne. La Fiat oggi è solo un brand di una società a guida francese

Pubblicato: Martedì 31 Ottobre 2023



«In Italia si parla poco degli imprenditori, si parla di **Adriano Olivetti** e pochi altri grandi, e ancor meno si parla dei manager. Uno di questi è Sergio Marchionne che ha fatto cose che altri non avevano mai fatto». A parlare è **Alberto Bubbio**, docente dell'università **Liuc di Castellanza**. Al suo fianco c'è **Francesco Varanini** autore del libro "**Marchionne non è il migliore dei manager possibili**" (GueriniNext).

La figura di **Sergio Marchionne** in Italia oscilla sempre tra demonio e santità. Forse a polarizzare il giudizio è il destino ineluttabile dei grandi. Bubbio cita lo sbarco del manager Fiat sul mercato americano e la rivoluzione operata dallo stesso sul mercato automobilistico del Belpaese, oggi colonizzato da jeep. «Forse sarebbe stato meglio chiamarla campagnola» osserva l'economista.

MARCHIONNE COME NAPOLEONE

Varanini, che è a sua volta manager e giornalista, parla di Marchionne come l'uomo che **«ha perso l'ultima battaglia»**, quella decisiva, proprio come **Napoleone**.

L'ex amministratore delegato Fiat per molti aspiranti manager, come gli studenti della Liuc che hanno affollato l'aula dove è stato presentato il libro, rappresenta un **modello**, spesso frutto di una narrazione epica che ha amplificato la vittoria di alcune battaglie che sembravano già perse in partenza e considerate dagli italiani un vero tabù.

Si pensi solo allo strappo con **Confindustria**, allo scontro frontale con la **Fiom Cgil** e alla lotta contro

una classe dirigente incline alla corruzione.?«Una cosa eccezionale che ha fatto Marchionne – spiega Varanini – è **stata portare le ruberie al di sotto del livello di guardia**. Ha messo ordine nell’organizzazione, facendo chiarezza e pulizia, dando alla Fiat una prospettiva di successo e di crescita».

LA FIAT ERA FALLITA

Il contesto in cui operò il manager italo-canadese, secondo il rettore della Liuc **Federico Visconti**, è determinante per inquadrarne l’operato. «Quando Marchionne arriva a Torino – dice Visconti – la Fiat era tecnicamente fallita: nel triennio 2002-2004 **aveva perso circa 7,7 miliardi di euro**. Il manager deve fare delle scelte e lui le ha fatte».

Tra le scelte fatte da Marchionne ci fu quella determinante di far valere una **clausola di vendita**, risalente a un precedente contratto, nei confronti della **General Motors** che, a sua volta, rinuncerà all’acquisto di Fiat, pagando così **una penale alla casa automobilistica italiana**. L’operazione porterà nelle casse dell’azienda torinese **un miliardo e mezzo di euro**, quanto basta per ripartire e dare un segnale positivo alle banche.

LA BMW C’È ANCORA LA FIAT NO

Era il massimo che poteva fare Marchionne per la Fiat, tenuto conto anche dei vincoli posti dalla proprietà e i relativi margini di autonomia? Varanini scuote la testa come a dire di no. La ragione di questa negazione sta in una domanda che Italia si dà per scontata: **per chi lavorava Marchionne?** «Era un cfo e veniva dal mondo finanziario – sottolinea lo scrittore – e **per lui fare automobili era un aspetto marginale**. Lavorava per una **famiglia** azionista e il suo scopo era remunerarne bene il capitale, tenendo alto il valore del titolo per i fondi di investimento».

Per Varanini, quindi, Marchionne non è il salvatore della patria automobilistica italiana, ma il **custode dell’interesse della famiglia Agnelli-Elkann**, interessato pertanto solo al rendimento e non allo scopo dell’azienda.?«Marchionne allora diceva che la Bmw era troppo piccola per rimanere sul mercato – conclude Varanini – . **È stata distrutta una tradizione automobilistica importante**. La Fiat oggi non esiste più, è solo un brand di una società a guida francese, mentre la Bmw c’è ancora».

Quel gran genio di Sergio Marchionne. Federico Visconti ne parla al Meeting di Rimini

Michele Mancino

michele.mancino@varesenews.it