

# Fiat-Chrysler, l'Italia chiede investimenti

● Dal governo i primi segnali: «Vigileremo sul rispetto degli impegni presi» ● Negli Stati Uniti diffusi i dati 2013 del mercato dell'auto con la controllata del Lingotto che cresce del 9%

MARCO VENTIMIGLIA  
MILANO

Non si spegne il faro dell'attenzione su Fiat dopo l'annuncio di Capodanno con l'acquisto dal fondo Veba della quota di capitale mancante per avere il controllo totale di Chrysler. E mentre in Italia si moltiplicano gli appelli al Lingotto, affinché il suo attivismo Oltreoceano si trasformi in qualcosa d'analogo anche all'interno dei patrii confini, la cronaca di questi giorni continua a parlare tutt'altro linguaggio.

A catalizzare l'interesse, infatti, sono sempre le notizie che arrivano dagli Stati Uniti, ultime quelle relative ai risultati più recenti di Chrysler. Dati favorevoli nel contesto dell'effervescente mercato americano, addirittura eccezionali se paragonati con l'asfittica realtà europea ed ancor più italiana. In particolare, a consuntivo del 2013 le vendite della casa di Detroit sono cresciute del 9% negli Usa, e per Chrysler si tratta del quarto anno consecutivo di aumento. Una marcia che la controllata dalla Fiat non ha interrotto a dicembre, segnando un aumento delle immatricolazioni pari al 6%, con 161.007 unità vendute contro le 152.367 relative allo stesso periodo del 2012. Ed ancora, per il gruppo americano si tratta del miglior dicembre dal 2007, nonché del quarantacinquesimo mese consecutivo di crescita. Rispetto al 2012, poi, le vendite di autovetture sono cresciute dell'11 per cento mentre per i truck l'aumento si è attestato all'8 per cento. Un trend peraltro ribadito da quanto accaduto nel vicino Canada, dove Chrysler ha registrato nel 2013 un aumento delle vendite complessive del 7 per cento, raggiungendo le 260.015 unità (243.845 nel 2012). Si tratta del migliore anno dal 2000, con il gruppo che si conferma al secondo posto nella classifica costruttori in Canada. Nazione, quest'ultima, che seppur con una popolazione poco oltre la metà di quella italiana,

assicura a Chrysler un venduto ormai vicino a quello realizzato da Fiat nel nostro Paese.

## IL TITOLO ARRETRA IN BORSA

Intanto, l'accordo che consente a Fiat di salire al 100% di Chrysler continua ad avere ampio risalto sulla stampa internazionale. «Sergio Marchionne ha realizzato il suo sogno: costruire una casa automobilistica di classe mondiale», scrive il *New York Times* evidenziando come la sfida sia ora quella di fermare il deterioramento del business in Italia e di crescere in Asia. «L'intesa sulla quota di Veba - prosegue il quotidiano - dà vita ad una società con 114 miliardi di dollari di giro d'affari che rende Fiat-Chrysler la settima compagnia automobilistica a livello mondiale». Meno celebrativa la stampa tedesca. Ad esempio, c'è la progressista *Sueddeutsche Zeitung* che titola «Fiat compra Chrysler e diventa americana». Nell'articolo si sottolinea con ironia che «se gli italiani non fanno attenzione e non modernizzano finalmente il loro Stato, assisteranno presto ad un'altra metamorfosi: la Fiat diventerà la Faad, Fabbrica Americana Automobili Detroit». Secondo il giornale, la fusione con la casa americana «accelera il distacco della Fiat dal suo Paese, poiché il nuovo gruppo si dirigerà là dove si fanno utili e questo posto al momento è l'America».

Tornando ai fatti italiani, va segnalato che la giornata di ieri non ha riservato al titolo Fiat le soddisfazioni del giorno precedente. Un fatto ampiamente prevenibile, soprattutto a causa delle inevitabili prese di beneficio dopo il rialzo *monstre* del 16,4% se-

...

**A Piazza Affari il titolo Fiat subisce una flessione del 2,31% dopo il boom di giovedì**



Sergio Marchionne affronta il nuovo anno con l'obiettivo della fusione Fiat-Chrysler FOTO REUTERS

## IL GIUDIZIO

### Moody's conferma il rating alla casa Usa

Moody's ha confermato il rating di Chrysler (in questo caso B1) dopo l'annuncio dell'accordo siglato dalla controllante Fiat con il fondo sanitario Veba per rivelare il 41,5% in mano a quest'ultimo prendendo così il pieno controllo del gruppo di Detroit. L'outlook è stabile. Nella nota diffusa dall'agenzia di rating si legge che la decisione di confermare il giudizio «anticipa che la transazione, che darà a Fiat il controllo al 100% di Chrysler e che dovrebbe concludersi entro il 20 gennaio, faciliterà ulteriormente l'integrazione delle strategie finanziarie e operative delle due società». I benefici di questa

integrazione, spiega Moody's, «sono tuttavia mitigati dall'uso di una porzione della liquidità a bilancio Chrysler per facilitare l'acquisto da parte di Fiat» della quota che ancora non aveva in mano. Secondo l'agenzia «la liquidità lorda di Chrysler di circa 13,6 miliardi di dollari verrà ridotta a circa 11,5 miliardi come risultato della transazione» con il fondo Veba. «Nonostante tale riduzione», scrive Moody's, «Chrysler avrà una capacità adeguata di finanziare quanto necessario». Tuttavia tale riduzione «è negativa» per la tenuta creditizia del gruppo «data la natura fortemente ciclica del settore».

gnato giovedì. E così, con una flessione più marcata nel finale di seduta, il titolo del Lingotto ha chiuso in Piazza Affari con un calo con un calo del 2,31% a quota 6,76 euro. Sul fronte delle reazioni, c'è la presa di posizione di un esponente del governo. «Staremo molto attenti e verificheremo che la Fiat mantenga gli impegni verso l'Italia che è il suo Paese di riferimento come capacità innovativa e strategia industriale», ha affermato il sottosegretario allo Sviluppo Economico, Claudio De Vincenti. Un altro rappresentante dell'esecutivo, il sottosegretario al Lavoro, Carlo dell'Ariaga, ha ricordato che «Fiat farà il suo piano di investimenti in primavera. Spetta anche al governo italiano creare quelle condizioni e quell'ambiente che inducano Fiat a pensare il nostro paese come centro della loro produzione e ricerca».

# «Lavoro? Marchionne dovrebbe triplicare la produzione»

MASSIMO FRANCHI  
ROMA

«Solo per riportare al lavoro tutti gli operai ora in cassa integrazione Marchionne dovrebbe triplicare la produzione di vetture in Italia. Se lo farà sarà il primo a lodarlo, ma faccio molta fatica ad immaginare come: rilanciare Alfa Romeo non basterà». Il sociologo Luciano Gallino non minimizza «l'importanza» dell'acquisizione della Chrysler da parte di Fiat, ma avverte: «In questo modo si è portata a termine la ritirata produttiva cominciata dalla famiglia Agnelli 20 anni fa».

**Professor Gallino, è Fiat ad aver comprato tutta Chrysler o è vero esattamente il contrario?**

«La proprietà è indubbiamente del Lingotto. Però cervello e muscoli sono negli Stati Uniti, il baricentro è spostato tutto al di là dell'oceano. Basta osservare la sproporzione nei livelli di produzione: il gruppo nel 2013 ha prodotto 5 milioni di auto, di cui 3,5 milioni Chrysler e solo 1,5 milioni Fiat. Di queste solo 370mila in Italia. E cioè meno che in Paesi come la Slovacchia o il piccolo Belgio. Se pensiamo che nel 1993 nel nostro Paese si producevano due milioni di auto e che nel 2003, anno dell'arrivo di Marchionne, si arrivò ad un milione, vediamo come la Fiat è in ritirata dall'Italia da almeno vent'anni, una strategia pianificata anche prima dell'arrivo di Marchionne. Si tratta di un processo unico che non ha eguali al mondo: i tedeschi, i francesi continuano a pro-

## L'INTERVISTA

### Luciano Gallino

**Testa e muscoli del gruppo sono in America, è illusorio puntare tutto sul polo del lusso. Sono venti anni che la Fiat si sta ritirando dalla produzione in Italia**



...durre nei loro Paesi...»

**Veramente il professor Berta a l'Unità ha sostenuto che a parte i tre primi produttori (Toyota, Gm e Volkswagen) gli altri sono costretti a diventare globali per non uscire dal mercato...**

«Non capisco la differenza. Fiat-Chrysler è un gruppo globale, ma testa e muscoli stanno negli Stati Uniti. La Fiat è l'unico gruppo in cui il Paese di origine ha una capacità produttiva pari al 65% del potenziale: dei 25mila lavoratori rimasti in Italia gran parte lavora pochi giorni al mese, il resto è in cassa integrazione. Ripeto: è un caso unico al mondo».

**Quando Fiat entrò in Chrysler ci si vantò del fatto che le piattaforme produttive italiane, molto più avanzate, sarebbero state usate negli stabilimenti americani. Ora succederà il contrario? I centri di ricerca e gli enti centrali di Torino sono a rischio?**

«Nella produzione di auto gli ingegneri devono essere vicini alla produzione. Ahimè, se la gran parte della produzione rimarrà negli Stati Uniti anche i centri di ricerca saranno spostati lì. L'unica speranza è che si decida di aumentare fortemente la capacità produttiva in Italia. Ma va tenuto conto che l'idea di spostare la produzione italiana verso i segmenti alti, fino al cosiddetto Polo del lusso, comporta meno necessità di lavoro e molto esternalizzazione della produzione. In più negli ultimi anni, a causa della crisi, la tecnologia è molto cambiata, la robotizzazione e l'automazione dei processi ha portato

al fatto che per produrre una vettura servono sempre meno ore lavoro, ormai anche meno di 20, si può stimare che per riportare al lavoro tutti i 23mila dipendenti italiani serve triplicare la produzione del 2013, arrivare almeno ad 1,2 milioni di auto».

**Il piano di Marchionne sembra essere quello di puntare sul rilancio dell'Alfa Romeo. Basterà?**

«Da quando Fiat acquisì, sappiamo tutti come, Alfa Romeo, ha prodotto auto bellissime, come la "156". Un modello di grande successo. L'operazione di esportarla in Germania però fallì miseramente. Ecco, l'Alfa è un nome così famoso che ancora ha sicuramente mercato. Che basti da sola a rilanciare la produzione in Italia mi sembra però irrealistico».

**E allora come spiegare i giudizi trionfali quasi unanimi sull'importanza dell'accordo e sulle ricadute occupazionali di sindacati e politica?**

«L'acquisizione di un'azienda estera non può che essere benvenuta. Ma se poi i posti di lavoro si producono in Ontario o in Minnesota, il senso della festa tende a scomparire».

**E il ruolo del nostro governo? Nel suo ultimo**

...

**Dietro una forte industria dell'auto ci sono governi, Obama, regia pubblica In Italia il governo non c'è**

**mo libro («Il colpo di Stato di banche e governi») lei li descrive sempre più deboli...**

«Non mi ricordo chi sia il ministro dello Sviluppo (sorridente, ndr). Bisognerebbe chiedere a lui. Il successo dell'auto in Germania, in Francia ma anche in Inghilterra dove impera la finanziarizzazione, è sempre figlio di un intervento pubblico esplicito, come nel caso di Obama, o meno, come nel caso tedesco. In tutti i casi c'è alle spalle una politica industriale. In Italia non è stato fatto nulla, ci si è accontentati dei comunicati stampa del Lingotto in cui si promettevano investimenti. Sarebbe interessante se il governo italiano si distesse chiedendo finalmente a Marchionne numeri, dati, impegni precisi per i prossimi 2-3 anni».

**Non mi sembra molto ottimista...**

«Manca la volontà. E anche il personale: in Germania al ministero dell'Economia ci sono dozzine di esperti che si occupano di tecnologia perché sanno che le ricadute occupazionali sono decisive. Da noi non c'è nessuno».

**Lei vive a Torino. Si dice che Marchionne potrebbe lasciare. Com'è stato il suo rapporto con la città? Che cosa ne sarà degli Agnelli dopo di lui?**

«Nei primi anni si diceva che Marchionne giocava a carte con Chiamparino. Poi non si è più visto. Il rapporto non esiste. Gli Agnelli hanno portato avanti il loro piano di dismissione della produzione di auto. Ahinoi, andranno avanti così. A meno di un miracolo. A cui non credo».