

EX FIAT Utili e lavoro negli Usa, in Italia la crisi

Fca: tutto bene, ma solo a casa di Marchionne



Sergio Marchionne LaPresse

■ L'ad annuncia il ritiro nel 2018: dal Nord America, oggi, arrivano i due terzi della redditività del gruppo. Da noi, invece, la piena occupazione più volte promessa è un miraggio. Così come i 20 miliardi d'investimenti promessi nel 2010 col progetto Fabbrica Italia

◉ MARONI
A PAG. 9

UN'ALTRA SITUAZIONE

La fine dell'era dell'ad nel 2019 si chiuderà in bellezza (ma solo negli Stati Uniti) facendogli guadagnare 53 milioni di euro. Mentre nelle fabbriche italiane la piena occupazione è un lontano miraggio

Azione manageriale

Fca, in Italia i conti tornano solo per Elkann e Marchionne

» MARCO MARONI

Quest'anno negli Stati Uniti i 60 mila dipendenti di Fca riceveranno un extrabonus di 2 mila dollari e lo stabilimento di Warren, in Michigan, avrà un ulteriore investimento da un miliardo con l'assunzione di 2.500 nuovi dipendenti, che si sommano ai 2.000 di un anno fa. Sono, secondo l'azienda, le conseguenze della riforma fiscale voluta dal presidente Donald Trump, che ha abbassato le tasse sui profitti aziendali, e del previsto trasferimento in Usa della produzione dei pick-up Ram 1500 ora assemblati in Messico. In pratica, lo slogan con cui si è inaugurata l'amministrazione di Trump, "America first", è diventato la parola d'ordine dell'amministratore delegato di Fca, Sergio Marchionne. Non c'è da stupirsi, visto che dal Nord America, dove il mercato chiede SUV e furgoni pick-up, oggi ar-

rivano i due terzi della redditività del gruppo, un dato che secondo gli analisti raggiungerà l'80% a fine anno.

DIVERSA la situazione negli ex stabilimenti Fiat in Italia. La piena occupazione, più volte promessa da Marchionne, non sarà raggiunta neanche quest'anno, così come non ci sono stati i 20 miliardi d'investimenti promessi nel 2010 con il progetto Fabbrica Italia e un l'aumento di produzione a 1,4 milioni di vetture: siamo fermi a poco più di un milione. Ci sono invece cassa integrazione per i dipendenti di Mirafiori, Melfi, Grugliasco, contratti di solidarietà a Mirafiori e a Pomigliano (che vive nell'incertez-

sono stati mandati a casa con un sms.

All'inizio del 2019 Marchionne lascerà il gruppo, che ha gestito per 15 anni. "Sono stanco, penserò ad altro", ha detto la settimana scorsa al salone dell'auto di Detroit. Per gli azionisti e per le due aziende in crisi che ha unito nel 2009 - una Fiat in perdita e super indebitata e una Chrysler fallita -, Marchionne ha fatto un mezzo miracolo. Fca oggi vale 10 volte quanto valevano i due gruppi al suo arrivo e i conti fanno faville. Gli obiettivi del piano industriale 2014-2018, rivisti al rialzo, sono ormai a portata di mano:

136 miliardi di euro di ricavi di gruppo (componentistica compresa), 7 milioni di auto prodotte, 5 miliardi di euro di profitti netti e il debito in via di azzeramento. Se si aggiunge la prospettiva di vendita, la cosiddetta valorizzazione, della componentistica Magneti Marelli e della robotica

za, con la produzione della Panda che sarà spostata nello stabilimento polacco di Tychy e quella dei nuovi modelli "premium" Alfa Romeo che per ora è un'altra promessa, mentre a Cassino nel novembre scorso 530 interinali

Comau, si comprende come il titolo in borsa sia triplicato in tre anni, il 30% solo nelle ultime tre settimane.

UNASTORIA in cui l'Italia, con gli storici marchi Fiat e Lancia in perdita, i problemi occupazionali, e anche orfana della sede del gruppo ora divisa tra Olanda (quella legale) e Gran Bretagna (quella fiscale) sembra relegata al ruolo della Cenerentola. "Il problema è che in America c'è un accordo col governo che le parti stanno rispettando; da noi non c'è niente", dice Michele De Palma, responsabile auto della Fiom Cgil, il sindacato marginalizzato da Fca da quando rifiutò di firmare nel 2010 l'introduzione a Pomigliano e Mirafiori del *World class manufacturing*, il fordismo spinto, con pause da 10 minuti, straordinari a sorpresa e flessibilità spinta. "Marchionne oltre alla piena occupazione aveva assicurato che, rinunciando al contratto nazionale, si sarebbero avuti salari più alti, come quelli tedeschi. Il risultato invece è che i lavoratori Fca hanno una pagabase più bassa degli altri metalmeccanici italiani", dice ancora De Palma.

Secondo Giuseppe Berta, storico dell'Economia alla Bocconi, esperto dell'industria automobilistica, "il problema è che la politica di Trump sfida la nostra capacità di tenuta. Già dal 2003-2004 la Fiat non è più italiana, e non c'è stato molto impegno per mantenere la produzione in Italia. È una questione di peso politico. Anche Francia e Germania favoriscono il settore auto nazionale, l'Italia non l'ha fatto. Ci si potrebbe immaginare una Volkswagen fuori dalla Germania?". Il Jobs act del governo Renzi, che avrebbe dovuto rilanciare investimenti e produzione, ha fatto di Marchionne il modello manageriale di riferimento. Ma una politica industriale per l'auto è evidentemente mancata. L'ad di Fca, incassate le lodi e la flessibilità, ha proseguito sulla strada americana e all'ex premier, ormai inutile, ha voltato le spalle: "Quello che è successo a Renzi non lo capi-

sco. Quello che appoggiavo non lo vedo da tempo", ha detto a Detroit

NONOSTANTE i 7,6 miliardi di euro che, come ha calcolato la Cgia di Mestre, sono stati elargiti a Fiat negli anni (ammortizzatori sociali esclusi) l'Italia resta in disparte. Il core business è altrove. L'era Marchionne si chiuderà in bellezza, soprattutto per gli eredi Agnelli e per lui, che nel 2017 ha portato a casa stock da 2,8 milioni di azioni, paria 53 milioni di euro. Ma nelle strategie a lungo termine del gruppo ci sono più incertezze che altro. "Fino a tre mesi fa Marchionne diceva che l'auto elettrica non era il futuro, che per ogni Fiat 500 prodotta in Usa Fca perdeva 20 mila dollari", spiega Salvatore Gaziano, analista del settore auto, strategist della società di consulenza Soldi Expert. "Ora - prosegue - ha detto che entro il 2025 metà del mercato sarà fatto di auto elettriche. Un'affermazione che è in contraddizione con l'ambizione dichiarata di vendere 5 milioni di veicoli Jeep l'anno entro il 2022". Auto ecologica, auto elettrica, auto aguida autonoma: il mercato sta evolvendo, difficilmente i SUV resteranno il prodotto di punta e per stare dietro ai costi di ricerca ci vogliono spalle molto larghe, maggiori di quelle di Fca.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



*Cassa
 integrazione
 a Mirafiori
 e Melfi,
 contratti di
 solidarietà
 a Pomigliano, che
 perderà
 la produzione della
 Panda,
 spostata
 in Polonia*





L'annuncio L'ad Fiat, Sergio Marchionne, a Detroit ha lanciato la supercar elettrica *LaPresse*



I numeri

136

I miliardi di euro di ricavi del gruppo previsti dal piano industriale 2014-2018, rivisti al rialzo

5

I milioni di veicoli Jeep che la Fiat ha promesso di vendere ogni anno entro il 2022 conquistando il 20% del mercato globale dei suv

530

Gli interinali dello stabilimento di Cassino che lo scorso novembre sono stati mandati a casa con un sms



FOCUS

La favola di "Fabbrica Italia"



IL NOME FU SCELTO per un grosso piano industriale previsto per il quinquennio 2010-2014 e annunciato dalla Fiat alla fine dell'aprile 2010. Il progetto aveva componenti industriali e finanziarie, ma anche una forte valenza simbolica e comunicativa per tranquillizzare i sindacati che stavano tornando a scaldarsi accusando Marchionne di voler trasferire la Fiat all'estero. Furono annunciati investimenti per 30 miliardi di euro, di cui 20 negli impianti italiani. Valorizzazioni e soldi freschi che avrebbero dovuto portare la produzione di auto Fiat dalle 650 mila unità del 2009 a 1 milione e 650 mila nel 2014. Nel piano erano previste anche misure di "razionalizzazione" come la chiusura di Termini Imerese e l'introduzione a Pomigliano e Mirafiori del World class manufacturing. Quel sistema di produzione a ciclo continuo che portò al famoso referendum, dove vinsero i sì. Dopo l'approvazione delle nuove condizioni di lavoro, nel settembre 2012 la Fiat ha però annunciato che il progetto Fabbrica Italia non era più attuale e che non era mai stato un piano finanziario, ma l'espressione di un indirizzo strategico: "Fiat si asterrà, con effetto immediato, da qualsiasi riferimento a Fabbrica Italia".