

SELPRESS
www.selpress.com

Direttore Responsabile
Roberto Napolitano

Diffusione Testata
267.449

IL DOSSIER A PASSERA



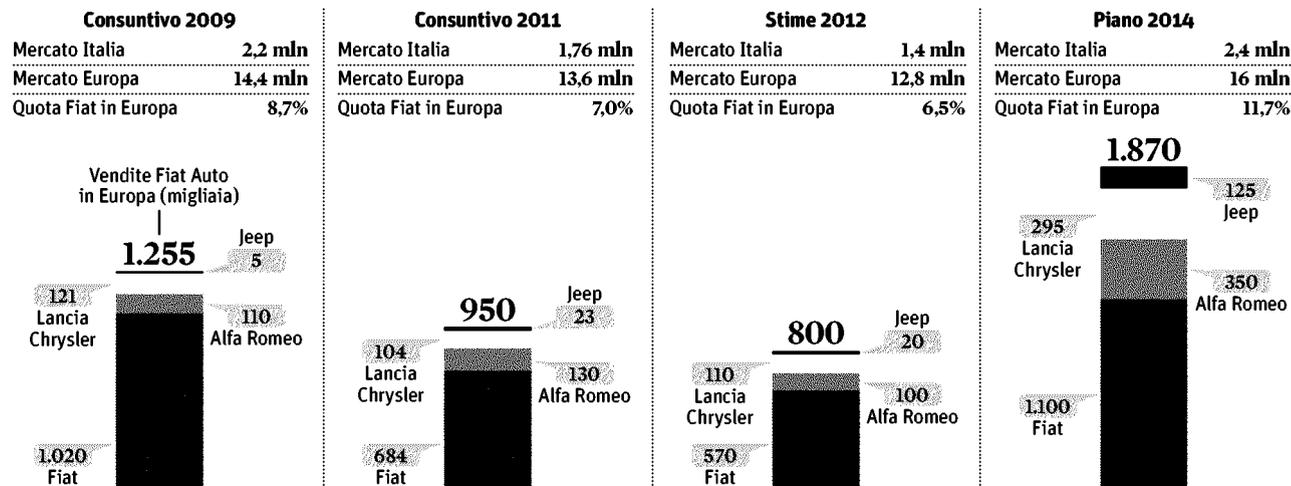
Dal Governo faro su Fiat dopo l'addio a Fabbrica Italia

Sul caso Fiat scende in campo anche il Governo: il ministro dello Sviluppo Passera chiede chiarimenti al Lingotto. Affondo di Della Valle: il vero problema di Fiat sono gli azionisti e l'ad.

Fotina e Malan ▶ pagina 19

L'evoluzione del programma quinquennale

Da dove partiva, dove voleva arrivare con il piano del 2010 e dov'è ora Fiat - Vendite di autovetture



Fonte: elaborazioni Sole 24 Ore

Le strategie. Previsioni troppo ottimistiche - Ai dirigenti lettere di licenziamento

Piano superato dal mercato

Andrea Malan

Un piano ormai accantona-to, un piano probabilmente basato fin dall'inizio su ipotesi troppo ottimistiche. «Fabbrica Italia» era di fatto una sola pagina delle 34 che Marchionne lesse al Lingotto il 21 aprile di due anni fa per illustrare il futuro di Fiat Auto, ma la brillante sintesi mediatica della definizione è destinata a ritorcersi contro il suo inventore: di «Fabbrica Italia» si continuerà a parlare, per quanti comunicati Fiat possa diffondere, di qui al 30 ottobre e anche dopo.

Progetto ambizioso fin dall'inizio, abbiamo detto. Perché? I famosi 20 miliardi di investimenti in Italia comprendevano anche i camion, allora ancora parte del gruppo; per Fiat Group Automobiles i fondi erano 13 miliardi a livello mondiale, di cui circa 5 per i soli stabilimenti italiani. L'obiettivo dichiarato era riportare a 1,4 milioni la produzione di auto in Italia dalle 650mila del 2009: più del doppio. Il piano aveva come

premissa per la parte auto un aggressivo piano di espansione delle vendite, soprattutto in Europa. Marchionne contava su una ripresa del mercato europeo a 16 milioni di auto dalle 14,4 del 2009 e di quello italiano a 2,4 dai 2,2 del 2009: ipotesi allora addirittura ritenute prudenti, anche se le cose sono poi andate diversamente. La parte più azzardata era quella relativa alle vendite Fiat, che in Europa avrebbero dovuto salire del 50% a oltre 1,8 milioni (dagli 1,2 del 2009) con una quota cresciuta dall'8,7% all'11,7 per cento.

La quota del gruppo Fiat in Europa (prodotti Chrysler compresi) è stata del 7% l'anno scorso e potrebbe non raggiungere il 6,5% nel 2012. La produzione in Italia è scesa sotto le 500mila vetture. Oltre al tracollo del mercato nazionale (in Italia si venderanno quest'anno 1,4 milioni di auto) ha pesato la scarsa competitività della gamma Fiat, aggravata dai tagli agli investimenti. Le motivazioni di questa scelta

sono due: contenere le perdite («chi ha investito di più, perde più di noi» osserva Marchionne) ed evitare di lanciare modelli nuovi in un mercato depresso.

Dall'annuncio del piano Fabbrica Italia, il più grosso investimento Fiat nel nostro Paese è stato quello per la Panda a Pomigliano (circa 800 milioni). Altri modelli sono congelati (come l'erede della Sedici a Mirafiori) o non hanno ancora una data precisa, come la Punto a Melfi o l'erede della Bravo per Cassino. Proprio il caso della Punto - il modello più importante per la Fiat in Europa - spiega un'altra delle motivazioni di Marchionne: «Attualmente il modello non sarebbe in grado di ripagare l'investimento» dice il manager. Una logica stringente dal punto di vista finanziario ma pericolosa dal punto di vista del mercato: quanto sarà in grado di resistere l'attuale Punto di fronte a concorrenti sempre più numerose? Non è un caso che le francesi Peugeot e



Renault abbiano comunque lanciato le loro 208 e Clio4.

Date le premesse e data l'erosione delle vendite, il 30 ottobre Marchionne annuncerà la chiusura di un impianto, come molti temono? Non è detto. Le ripercussioni politiche e sociali sarebbero pesanti, e non è escluso che il comunicato di giovedì sera abbia voluto in qualche modo sondare il terreno e le possibili reazioni. Per ora Fiat Auto affronta il calo produttivo con la Cassa integrazione; nei mesi scorsi sono partite anche numerose lettere di licenziamento di dirigenti in Italia; c'è chi parla di qualche decina, chi arriva a ipotizzare oltre il centinaio.

Marchionne intanto è in America, dove è alle prese in questi giorni con la Ca, il sindacato canadese dei lavoratori dell'auto: i compatrioti del manager stanno discutendo il nuovo contratto con tutte e tre le big di Detroit, le quali vorrebbero strappare loro condizioni più vantaggiose. Il manager ha rilanciato le accuse ai costruttori tedeschi «sordi sul nodo della sovracapacità produttiva in Europa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA