

Battaglie Dopo l'incontro tra Marchionne e Mario Monti, la mappa delle vetture e degli stabilimenti frenati dalla crisi

Fiat Quanto conta la sponda americana

I concessionari Chrysler approvano i nuovi 66 modelli. Molti assemblati sulle due sponde dell'Atlantico. Ma qui, da Pomigliano alla Polonia, la produzione batte il passo. Usa e Brasile riusciranno a salvare i conti?

DI BIANCA CARRETTO

La chiamano Fiat americana. L'alleanza con il gruppo Chrysler ha portato ad una fusione tra due realtà industriali che pareva non potessero amalgamarsi. E molti dei 66 modelli che Sergio Marchionne ha annunciato alla platea dei 2.600 concessionari, riuniti a Las Vegas, saranno sviluppati insieme, con una condivisione di progetti e forza lavoro, per risparmiare centinaia di milioni di euro.

Voci
«Sono andato a Las Vegas chiedendomi cosa potevo aspettarmi ed è stato un successo. Vedere tanti modelli e versioni nuove è stata una rivelazione. E vedo auto del gruppo Chrysler da molti anni, ha detto Bill Golling, proprietario di Golling Chrysler Dodge Jeep a Bloomfield Hills nel Michigan.

Chrysler, da gennaio ad agosto ha venduto 1,1 milioni di auto, un salto del 24%, che ha permesso di conquistare l'11,1% del mercato Usa, ma è Carlo Hildalgo, che possiede una concessionaria a Folsom, in California a sottolineare: «Il mercato è molto competitivo, ma adesso abbiamo ottimi prodotti grazie all'alleanza con Fiat».

Il marchio che darà ancora più forza a questo legame, sarà l'Alfa Romeo che, nel 2014 tornerà negli Stati Uniti, con la 4C, un coupé che verrà dotato di motori prodotti in collaborazione con la Ferrari. Il brand Fiat si arricchirà con il lancio, a giugno 2013, della 500F, prodotta nello stabilimento serbo di Kragujevac, mentre nel sito di Jefferson North, a Detroit dal 2013, verrà costruito, a fianco della Grand Cherokee, il grande SUV Maserati.

La piccola Jeep si fabbricherà con la 500X (saranno gemelle) sulla stessa piatta-

forma in un sito europeo e verranno esportate nel mondo. David Kelleher, proprietario di David Dodge-Chrysler-Jeep-Ram di Philadelphia e presidente del Consiglio nazionale dei concessionari Chrysler negli Stati Uniti conferma che «Fiat e Chrysler, insieme, sono un ticket vincente. Nessun dealer ha il minimo dubbio. Ecco perché siamo tutti molto motivati».

Programmi

Questa positività del mercato americano, potrebbe aiutare a risolvere la situazione degli stabilimenti europei di Fiat che, nel 2009, avevano prodotto circa 1,24 milioni di vetture, ridotte nel 2012 a 734 mila, una contrazione vicina al 40%. Per il 2013 si ipotizzano circa 830 mila unità.

Grugliasco, l'ex fabbrica Bertone, è pronta per riaprire le porte. Da questo mese gli operai hanno ricominciato a lavorare, dopo due anni di cassa integrazione, sulla nuova Maserati Quattroporte e, dal 2013, sarà realizzata anche la piccola del Tridente. A Mirafiori, il sito più significativo dal punto di vista storico, secondo l'ultima stima verranno realizzate 44.200 automobili (nel 2009 erano state 172 mila), colpa non tanto della fine corsa della Lancia Musa e della Fiat Idea, ma del calo della domanda dell'Alfa-Romeo Mito. Sergio Marchionne, dopo l'incontro con il governo Monti potrebbe decidere quali modelli portare nell'impianto torinese, per soddisfare la crescente domanda americana.

Diminuzione

Melfi, il più grande stabilimento italiano, per la prima volta scenderà sotto le 150 mila macchine. Qui viene realizzata la Grande Punto e tutte le sue versioni aggiornate.

A due velocità

Vendite di auto nei primi otto mesi del 2012 nella Ue e negli Usa

	2011	2012	Variazione
GM	1.695.004	1.757.470	4,0%
FORD	1.424.851	1.510.614	6,0%
TOYOTA	1.073.072	1.399.514	30,0%
CHRYSLER	682.078	1.108.629	26,0%
HONDA	770.265	949.629	23,0%
HYUNDAI	772.658	866.598	12,0%
NISSAN	681.115	774.577	14,0%
EUROPA			
VW	2.054.843	2.052.495	-0,1%
PSA	1.157.379	1.001.100	-13,5%
RENAULT	852.231	713.682	-16,3%
GM	778.796	685.731	-11,9%
FORD	712.983	625.171	-12,3%
FIAT	655.440	543.309	-17,1%
BMW	514.368	498.298	-3,1%
DAIMLER	434.049	422.439	-2,7%
TOYOTA	348.677	345.203	-1,0%
NISSAN	290.121	288.249	-0,6%

Fonte: IHS e Aca

Ma la vera scommessa di Marchionne è Pomigliano, a cui è stato assegnato il modello di maggior successo, la Fiat Panda (prima prodotta in Polonia a Tychy). Lo stabilimento è stato rinnovato completamente e riconosciuto tra 700 impianti dislocati in 15 paesi, come Automotive Lean Production 2012, per aver adottato i più avanzati standard di produzione. Per quest'anno da Pomigliano è attesa l'uscita di circa 120 mila auto, contro le 200 mila previste. Per il 2013 le proiezioni migliorano, anche perché termina la produ-

zione della vecchia Panda, inizia la costruzione della Panda 4x4, per cui si potrà risalire a 180 mila esemplari.

Da Cassino usciranno invece 102 mila unità, (Alfa Romeo Giulietta, Fiat Bravo, Lancia Delta) e nel 2013 non dovrebbero esserci importanti.

I due siti europei, quello polacco di Tychy e quello serbo di Kragujevac (per cui la Bei, la banca europea per gli investimenti, ha confermato l'arrivo di 500 milioni di euro), sono anche loro profondamente toccati dalla crisi. Dal

primo, dove si assemblano la Lancia Ypsilon, la Fiat 500 berlina, la 500 Cabrio, la vecchia Panda e la Ford Ka, usciranno, quest'anno, 348 mila veicoli, contro i 588 mila del 2009 e per il 2013, in via provvisoria sono state calcolate 263 mila macchine. In Serbia è partita la 500L, il monovolume medio, che per la fine dell'anno, è stata accreditata per 27.300 unità. Quando si costruiranno anche le versioni per gli Usa e la 7 posti (2013) le stime si attesteranno su un totale di 138 mila vetture.

Alleanza

Questo quadro mette in chiaro che il progetto Fabbrica Italia è superato, i margini per Fiat arrivano dagli Stati Uniti e dal Brasile. La previsione di questi 66 modelli, di cui una decina sono adattabili al mercato europeo, rende meno buie le prospettive. Un esempio è la Freemont, derivata dalla Dodge Journey, fabbricata in Messico, a Toluca, oggi si vende, in Europa, con una cadenza di 3.000 pezzi al mese.

di PIERLUIGI CORNIGLIANO



Crisi e Riscossa Sergio Marchionne, alla guida di Fiat Group

La curiosità

L'oracolo cinese prevede altre tempeste

Sergio Marchionne potrebbe lasciare la Fiat. Parola dell'oracolo I Ching, consultato dal consulente finanziario Julio Urvina, che ha appena pubblicato il libro «Il Tao per i ceo e per gli investitori». Una trovata di marketing su cui fare quattro risate? Può essere.

Ma il Wall Street Journal ha preso sul serio Urvina, intervistandolo. E del resto molti oracoli professionali di Wall Street hanno in passato accumulato fior di previsioni sbagliate. Perché non provare allora con metodi alternativi?

Quello di Urvina, che ha una laurea in Economia e un master in Finanza presso alla New York university Stern school of business e da 40 anni lavora in Venezuela, si basa sul millenario sistema divinatorio cinese chiamato I Ching (il libro dei mutamenti). Urvina tira tre monete sei volte ognuna e confronta il risultato con uno dei 64 esagrammi (figure formate da sei linee), che simbolizzano «l' destino della persona esaminata».

«I Ching è un oracolo e anche un libro di saggezza e di morale — spiega Urvina —. La premessa di base è che durante i tempi buoni bisogna essere umili e parsimoniosi. La modestia è un grande attributo secondo l'oracolo: ce l'hanno per esempio il ceo di Caterpillar, Douglas Oberhelman e Warren Buffett».

Quanto a Marchionne, «l'oracolo ne parla bene, lo definisce persino un uomo superiore — dice Urvina —, ma la sua azienda, la Fiat, sta entrando in una fase molto negativa, di "ritirata

Trend Il calo delle immatricolazioni costringe a rivedere gli investimenti

Europa A battere la crisi ora ci provano le «aliene»

Ford e Gm: in vendita veicoli adattati da Asia, Stati Uniti, Sudamerica

Li cuore in America, gli occhi puntati sull'Europa, le fabbriche in Corea. Se c'è un marchio che meglio interpreta la globalizzazione dell'automobile, questo è Chevrolet. È fra i pochissimi a crescere nel Vecchio Continente: +7,8% nei primi otto mesi, piccoli numeri certo — si parla di poco più di 127 mila macchine per una quota dell'1,5% — ma significativi. Perché il brand dalla storia centenaria è tornato in Europa soltanto nel 2005 rimpiazzando la Daewoo.

Ma non è stata una semplice operazione di «badge engineering»: i modelli per l'Europa, nascendo in Corea, devono soddisfare le esigenze

di diversi mercati, pure quelli più esigenti. General Motors la considera una scommessa vinta, avendo puntato quasi tutto sul rapporto qualità prezzo. E ha anche pensato di utilizzare gli impianti Opel per produrre Chevrolet, aumentando così la capacità dei siti in sofferenza.

Ma la domanda di auto è crollata a tal punto che fare è diventato quasi impossibile. Di certo c'è l'arrivo di nuovi modelli: a cominciare da un SUV compatto e dalla «berlina» Malibu che negli Usa esiste dalla metà degli anni 60 (la versione per l'Europa arriva sempre dalla Corea). Una vettura che probabilmente fino a qualche tempo

fa nessuno si sarebbe sognato di proporre dalle nostre parti.

I tempi, però, sono cambiati: gli americani sperano che il listino favorevole sia un valido argomento per convincere gli scettici. Anche le novità adattate dall'America si moltiplicano: la Ford nel suo piano di rilancio per l'Europa, ha annunciato 15 novità in 5 anni. Fra questi il maxi-suv Edge e una sportiva fumosissima dall'altra parte dell'Atlantico, la Mustang. In più c'è un piccolo crossover, EcoSport, che in Sud America esiste dal 2003. Attualmente questo modello viene prodotto in quattro diversi stabilimenti in Brasile, India, Thai-

Il valzer dei modelli globali

CHEVROLET Tutta la gamma viene da Corea e Usa	OPERA Ampera dagli Usa Mokka e Antara dalla Corea
FIAT Thema (Canada) Voyager (Usa) Flavia (Usa)	FORD Dal 2014 EcoSport (Brasile) Dal 2013 Mustang (Usa)
ALFA ROMEO Freemont (Messico)	

landia e Cina. Tuttavia, il sito di Genk in Belgio, dove nasce la Mondeo, appare salvo, dopo alcuni indiscrezioni circolate su di una possibile chiusura. Dietro a questa nuova tendenza la crisi del mercato continentale che co-

stringe tanti costruttori a rivedere priorità e investimenti. Prodotti globali per un mercato sempre più marginale. Che la ricetta funzioni o no è tutto da capire.

DANIELE SPARISCI
di PIERLUIGI CORNIGLIANO

spazio temporale». Forze molto negative si stanno raccogliendo contro lui e contro la Fiat. È un problema ciclico e niente si può fare. Marchionne saprà ritirarsi nei tempi e nei modi a lui favorevoli. Ma chi vuole investire in un'impresa che sta entrando in una fase così difficile?».

Un altro ceo in bilico è Bob McDonald di Procter & Gamble, dice Urvina: «Non ha il "mandato celeste", come pure non ce l'ha Jeff Immelt di General Electric, a differenza di Jack Welch che ce l'aveva. Inoltre nel destino di McDonald c'è l'esagramma della "spaccatura", che fa prevedere una prossima divisione di P&G. Una fase spazio temporale positiva sarebbe invece quella in cui è entrata Marissa Mayer a Yahoo».

Urvina sostiene che I Ching non ha mai sbagliato in 40 anni di consultazioni. Per esempio quando nel 2002 Stan O'Neal era diventato ceo di Merrill Lynch, l'oracolo aveva avvertito che avrebbe distrutto la società se il consiglio d'amministrazione non l'avesse frenato.

M.T.C.

di PIERLUIGI CORNIGLIANO