

# La vendita di Iveco ineluttabile. Lo spezzatino ripaga gli azionisti

- Contrattazione «Lo Stato in Stellantis c'è, ma si chiama Macron, i sindacati non hanno alcun potere»
- Roberto Ruggeri, ex ceo di New Holland: la componentistica leggera non si fa più a Torino, il fornitore locale è stato abbattuto

di **Andrea Rinaldi** Il Corriere della Sera 16-1-21

«E' una banale conseguenza di quello che è successo nel 2009». La possibile vendita di Iveco ai cinesi di Faw da parte di Cnh turba i sonni di molti a Torino. Non quelli di Roberto Ruggeri, oggi 86enne: il demiurgo della fusione tra Fiat Trattori- Fiat Allis e Ford Tractors che nel 1991 creò New Holland, poi Cnh, non si stupisce. Una vita prima da operaio all'officina 5 di Mirafiori, da impiegato, da ristrutturatore, infine da ceo di New Holland; era stato 100 giorni al fianco di De Benedetti, collaborò con Romiti, negoziò con Gheddafi, conobbe Giacosa e Valletta. «La potenza mediatica e culturale di Fiat è stata talmente straordinaria e oggi, che Fiat non esiste più da diversi anni (è un marchio), ne parliamo come se esistesse ancora: lo trovo straordinario».



## Dottore è ineluttabile la vendita di Iveco?

«Sì. Risaliamo al 2009, con i corporate bond Fiat valutati “spazzatura” da Moody's, Obama “salva” Chrysler e formalmente anche Fiat che non aveva i soldi per rialzarsi (era tecnicamente fallita). Marchionne realizza che diventare un gruppo mondiale da 10 milioni di vetture è impossibile, allora con la proprietà americana decide di fare lo “spezzatino” di Fiat, il quartier generale e le attività intellettualmente più importanti vengono trasferite a Detroit. In Italia restano alcuni impianti e una targa al Lingotto. Iveco viene fusa in Cnh poi c'è lo scorporo di Ferrari, la vendita di Magneti Marelli...».

## E si arriva alla vendita di Iveco.

«Iveco e New Holland quando vengono fuse non avevano sinergie dal punto di vista manageriale e del business: parliamo di camion e trattori. Dal punto di vista finanziario però era un'operazione eccellente: il mercato lo aveva riconosciuto. E chi nel 2009 avesse comperato azioni Fiat diventate poi Fca avrebbe consuntivato in 10 anni di un moltiplicatore di 7-8 volte. Il tutto grazie alle capacità di deal maker (ndr. colui che fa affar) di Marchionne. Oggi, sempre in una logica di tipo finanziario, è stato valutato che separare queste attività porta un ulteriore beneficio. E la Cina entra nel mondo dei camion acquisendo una tecnologia di 100 anni. Ma sappiamo come va a finire con i cinesi, quando comprano spolpano, come facevamo noi quando eravamo leader».

## Nella componentistica ribollono rabbia e preoccupazione

«Chiaro. Ma parliamo di quella dell'auto. Se guardiamo al camion, la componentistica pensata e leggera va in tutt'altra direzione. E se un giorno lo reputeranno più conveniente, i cinesi metteranno il loro motore al posto di uno Iveco e così via. Guardiamo anche a Stellantis: è evidente che le parti leggere non si fanno più a Torino, il fornitore locale è stato abbattuto».

**Si parla di una cessione anche di Comau. Dobbiamo rassegnarci?**

«Non ci si deve rassegnare: è automatico. Quando nel 2009 si decide così, significa che le decisioni le prende chi è diventato proprietario, mettendoci i quattrini.

**E sarà così con Stellantis?**

«È già avvenuto. Quando un giorno si dovrà fare delle scelte sugli stabilimenti, l'azionista francese privilegerà i suoi. Lo fanno tutti».

**Lei ha creato New Holland, come si sente?**

«La sofferenza l'ho provata prima. Dal 2009 ho passato anni a scriverne, libri e "Camei" sui giornali. Per molti anni ho lottato mentre gli altri mi motteggiavano e appoggiavano Marchionne. Io lo criticavo perché trascurava gli stakeholder ma poiché lui era lì per fare gli interessi degli shareholder aveva ragione lui».

**Perché questa operazione trapela avvolta nel silenzio?**

«Perché ci raccontiamo delle balle. Come su Alitalia, che riceve ogni volta miliardi per il rilancio ma quei soldi vengono bruciati per pagare gli stipendi. Al potere sono andati gli incompetenti in purezza. In Germania invece la Confindustria quest'autunno ha spinto la Merkel ad abbandonare l'idea di punire politicamente Ungheria e Polonia perché in quei Paesi si fa la componentistica leggera che serve all'automotive tedesco. Si ricorderà che la scorsa primavera alcuni impianti italiani dovevano restare aperti per non perdere le commesse dalla Germania, da cui dipendiamo, non essendoci quelle della Fiat».

**Nel governo non è tabù l'ingresso dello Stato in Stellantis. Può essere la soluzione?**

«No, in Stellantis lo Stato c'è già, si chiama Macron e nel business si comanda uno solo alla volta. Poteva esserlo nel 2009 se avesse messo denaro, diventava maggioranza, Obama avrebbe messo meno risorse e Fca sarebbe stata italiana. Questo non è avvenuto perché gli Agnelli non avevano soldi e l'Italia secondo un principio liberista diceva che non li avrebbe messi».

**La Fiom sostiene superato il modello Marchionne e che Stellantis sarà una bella sfida.**

«Quel modello era concepito per la sua strategia. Il potere contrattuale dei sindacati e del Paese oggi è praticamente zero: che possibilità ha un sindacato italiano con Stellantis? Se alla società farà comodo, farà un accordo, altrimenti no. Lo ha dimostrato: hanno investito per una fabbrica di auto elettriche a Tychy seguendo la logica tedesca del montaggio in patria, servendosi dei pezzi oltreconfine».

**Intanto Renault presenta la sua «Renaulution»: più auto elettriche e focus su hi-tech.**

«De Meo è un eccellente manager, un "car guy", (ndr. ragazzo di macchina) sta ripensando Renault dalle fondamenta. Ma l'auto cesserà presto di essere quella che è stata per un secolo, l'industria delle industrie, che creava innovazione, lavoro, ricchezza».

**Manager** - Roberto Ruggeri, 86 anni, è entrato in Fiat a 17 anni come operaio alle officine 5 di Mirafiori. E' diventato poi impiegato, ha conosciuto il presidente Vittorio Valletta e l'ingegnere Dante Giacosa, il progettista della 500 e della 600. Ha collaborato con Carlo De Benedetti e Cesare Romiti. Ha negoziato con Muammar Gheddafi e Saddam Hussein. Nel 1991 ha fuso Fiat trattori e Fiatallis, dall'altra Ford tractors, un'operazione complessa che ha dato vita a New Holland, la futura Cnhi