

LO SCENARIO AUTO

INVESTIMENTI PER BATTERE L'INCERTEZZA

MARIO DEAGLIO — P. 25

INVESTIMENTI PER BATTERE L'INCERTEZZA

MARIO DEAGLIO

Poco dopo la sua nomina ai vertici operativi della Fiat in un colloquio con la rivista specializzata «Automotive News», Sergio Marchionne delineò la sua visione del futuro dell'auto: visto lo stato della domanda di autoveicoli e la sua prevedibile espansione, c'era posto solo per sei grandi produttori globali. La soglia minima per la sopravvivenza di ciascuno di loro era una produzione di circa 6 milioni di auto l'anno.

Pareva un sogno per un'impresa come la Fiat di allora che produceva all'incirca due milioni di vetture l'anno e perdeva circa due milioni di euro al giorno. Eppure la Fiat si è avvicinata molto a questi traguardi: le perdite si sono trasformate in profitti, i debiti sono stati azzerati, la produzione è più che raddoppiata grazie alla fusione con l'americana Chrysler - un'altra grande impresa automobilistica in gravi difficoltà - che ha fatto nascere e portato a una buona situazione la Fca, Fiat Chrysler Automobiles. L'obiettivo dei sei milioni non è stato ancora raggiunto anche per la decisione di General Motors di vendere ai francesi di Psa la consociata tedesca Opel. Fca, in ogni caso, ha molte carte da giocare in una partita globale sempre più stretta.

Marchionne ottenne questi risultati operan-

do parallelamente in campo finanziario e in campo tecnologico, riuscendo a ridurre i debiti mentre aumentava gli investimenti tecnologici. E soprattutto avendo ben chiaro in mente che occorreva superare gli orizzonti nazionali per lanciarsi in quelli globali (una convinzione che manca ai governanti attuali, tesi a difendere, in maniera pregiudiziale, l'italianità di Alitalia). Per questa strategia di nuovi orizzonti, la Fca, dopo una breve «luna di miele» iniziale, ebbe conflitti molto duri con le organizzazioni sindacali e parallelamente uscì da Confindustria nel 2011.

Nella lettera che annunciava quest'uscita inattesa, Marchionne scrisse che «Fiat... non può permettersi di operare in Italia in un quadro di incertezze che la allontanano dalle condizioni esistenti in tutto il mondo industrializzato». Questo quadro di incertezze, a livello giuridico e politico, purtroppo esiste ancora ma non ha impedito alla Fiat di investire fortemente, soprattutto, in tecnologia, sui suoi stabilimenti italiani, specializzandoli in modelli di gamma medio-alta e inserendoli in una strategia globale. Questo perché Marchionne aveva grande rispetto per la cultura e i valori del suo Paese d'origine e cercava di renderli compatibili con la ricerca dell'economicità della gestione necessaria nel mondo d'oggi.

Pur essendo spesso considerato, nella polemica politica-sindacale, un «capitalista senza cuore» non era certo un avido adoratore del profitto. In un sorprendente discorso alla Luiss dell'agosto 2016, ebbe a dire che l'efficienza «non può essere l'unico elemento che regola la vita» e che «chi opera nel libero mercato ha il dovere di fare i conti con la propria coscienza».

Mentre Marchionne cambiava Fiat e Chrysler, l'industria automobilistica globale subiva a sua volta cambiamenti senza precedenti: i motori elettrici e le auto senza pilota imponevano di reimpostare le strategie, e considerazioni finanziarie imponevano di vendere le auto con rate sempre più lunghe per cui queste vendite giungono talora ad assomigliare a un affitto. Anche l'utilizzo delle automobili presenta variazioni profonde. L'uomo che ha contribuito potentemente a mantenere in vita l'industria italiana dell'auto (e con essa gran parte della meccanica) rilanciandola in un contesto globale, non potrà partecipare a questa nuova sfida. E questo è certamente un vero peccato. —

CC BY-NC-ND AL CUNTI DIRITTI RISERVATI

