Fiat, un successo per gli azionisti

Fiat, un successo per gli azionisti

Vincenzo Comito

Dopo l'accordo tra il Lingotto e il sindacato Usa, il quartier generale del gruppo Fiat-Chrysler sarà trasferito negli Usa, mentre le vendite e la produzione in Italia già da tempo rappresentano una parte molto minoritaria di quelle mondiali. Più che di un successo del sistema Italia è meglio parlare di un successo degli azionisti

L'accordo tra il gruppo Fiat e il sindacato Usa ha suscitato l'entusiasmo nei media italiani, del resto facili da accendersi per l'impresa piemontese, dati i legami abbastanza stretti che corrono da sempre tra di essa e i nostri quotidiani più importanti. Al coro si sono uniti i soliti sindacalisti Cisl e Uil, nonché ovviamente qualche rappresentante del governo. Sintetizzano tale reazione due titoli apparsi su Il Sole 24 Ore; vi si parla da una parte di "successo del sistema Italia", mentre dall'altra si afferma che "vince l'abilità negoziale del manager".

Ci permettiamo di dissentire da ambedue i concetti espressi dal quotidiano della Confindustria.

Il "successo del sistema Italia" appare del tutto relativo se consideriamo come la percentuale di italianità del gruppo tenda ormai ai minimi. Intanto, già da tempo, un pezzo importante del gruppo, la Fiat Industrial, con i suoi camion, i suoi trattori, le sue macchine movimento terra, veleggia da un paradiso fiscale all'altro e l'Italia appare l'ultima delle sue preoccupazioni.

Ora tocca all'auto. Quasi ovviamente, il quartier generale del raggruppamento Fiat-Chrysler sarà trasferito negli Stati Uniti e rischiamo quindi di perdere qualche migliaia di posti di lavoro a Torino. Del resto, le vendite e la produzione in Italia (grazie anche alle scelte fatte a suo tempo dal management) rappresentano ormai sono una parte molto minoritaria di quelle mondiali del gruppo, mentre è già annunciato che il titolo sarà quotato principalmente alla borsa di New York.

Per far digerire meglio la pillola all'opinione pubblica del nostro paese il management confermerà per l'Italia, almeno speriamo, un po' di investimenti per rafforzarvi la produzione di alcuni modelli; attendiamo con apprensione gli annunci ufficiali in proposito.

Il governo approfitterà della novità per chiedere almeno notizie sul destino vero di Mirafiori e di Cassino, come qualche persona assennata sta facendo? O addirittura per sapere quale sarà il futuro di tutti gli stabilimenti italiani? Mah, quelli sono occupati in ben più importanti faccende.

Comunque, per quanto riguarda le attività produttive, la fusione con Chrysler dovrebbe permettere alla Fiat, oltre che di sviluppare un po' di sinergie, di mettere le mani sul tesoretto finanziario dell'azienda Usa e di trovare quindi, senza esagerare con l'Italia, un po' di soldi per portare avanti qualche investimento anche qui da noi.

Va peraltro ricordato come la struttura finanziaria del nuovo gruppo non appare, a detta degli esperti, come molto brillante e in ogni caso essa sembra essere peggiore di quella dei suoi principali concorrenti, con l'esclusione forse della Citroen-Peugeot, che però si sta accasando con lo Stato francese da una parte e con i produttori cinesi della Dongfeng dall'altra. Essa comunque non è in grado di sviluppare una politica aggressiva sul fronte della ricerca e sviluppo e degli investimenti adeguati a posizionarsi tra i protagonisti del mercato mondiale.

Più che di un successo del sistema Italia si potrebbe parlare di un successo degli azionisti, guidati dal pirotecnico Lapo Elkann, clone di Marchionne; alla notizia della fusione i titoli del Lingotto sono subito saliti in misura rilevante.

Anche l'amministratore delegato troverà il suo tornaconto nella faccenda, perché potrà consolidare da noi la fama di manager miracolo e vedere anche aumentati i suoi bonus di fine anno. Ci sia permesso di esprimere peraltro solo qualche dubbio sulla sua presunta abilità negoziale. Il sindacato statunitense aveva chiesto 5 miliardi di dollari per concludere l'affare, mentre Marchionne aveva dichiarato con sdegno che il prezzo giusto era di soli 2 miliardi. Ora scopriamo che la Veba ha ottenuto 4,35 miliardi; si tratta di una cifra molto più vicina alle richieste statunitensi che all'offerta italiana.

Di positivo per Torino c'è il fatto che la parte più importante dell'esborso per l'acquisto del 41,5% della Chrysler verrà sostenuto dalla stessa casa americana, mentre l'azienda di Torino dovrà pagare soltanto 1,75 miliardi di dollari e non sarebbe obbligata, almeno nell'immediato, a dover ricorrere ad un aumento di capitale, scelta peraltro probabilmente ineludibile tra qualche tempo.

Con la fusione si costituisce il settimo gruppo automobilistico mondiale, che avrà comunque molte difficoltà a lottare con i veri protagonisti del settore.

Lo stesso Marchionne aveva dichiarato alcuni anni fa che per stare adeguatamente sul mercato bisognava produrre almeno sei milioni di vetture, ma nel 2013 la Fiat-Chrysler ne avrà consegnate forse poco più di quattro milioni.

A livello della situazione sul terreno il gruppo ha dei punti di forza commerciali in *Brasile*, con una posizione però sempre più insidiata dalla concorrenza, negli *Stati Uniti*, grazie peraltro anche alla forte ripresa del mercato locale negli ultimi anni (cosa succederà quando il mercato si fermerà?), in *Italia*. Il resto del quadro non appare come molto brillante. Negli altri paesi europei ormai le sue quote di mercato sono minuscole, mentre esso non esiste quasi in Asia, l'area ormai più importante del mondo per il settore e neanche in Russia, dove le previsioni per i prossimi anni indicano che tale mercato diventerà il primo in Europa, scavalcando la Germania.

In Cina, ormai il paese guida per il settore, dopo due false partenze, il gruppo sta avviando ora le sue attività produttive con molta fatica e, se tutto va bene, fra qualche anno esso avrà l'1% di quota di mercato; una meraviglia. In Russia si attende ancora l'avvio operativo della produzione di auto, che appare legata all'accordo con qualche potentato locale che ancora non sembra arrivare, mentre per il momento si dovrà limitare a produrre qualche Ducato.

Per quanto riguarda poi la gamma delle produzioni, nella nebbia delle rare e confuse dichiarazioni del management, sembra possibile negli ultimi tempi individuare una strategia ormai relativamente definita, anche se non in tutti i suoi aspetti.

Nella fascia alta del mercato, si profila un polo del lusso, con la presenza, oltre che della Ferrari, della Maserati e forse anche dell'Alfa Romeo, marchio quest'ultimo di cui però non si conoscono bene i possibili destini. Ma la produzione annunciata per i prossimi anni per la stessa Maserati, a livello di 50.000 unità all'anno, pur rilevante e sicuramente da perseguire, appare alla fine modesta, mentre le varie Mercedes, Bmw, Audi, veleggiano ormai sui milioni di unità.

Nella fascia più bassa, abbiamo dei modelli di successo quali la 500 e la Panda, di cui si cerca di tirar fuori tutte le possibili versioni, mirando a mantenere i prezzi a livello sostenuto. Ma poi c'è il vuoto, che forse sarà colmato molto in parte nel 2014 con la nuova versione della Punto; troppo poco e molto tardi.

Nella fascia mediana, ci sono i prodotti della Chrysler, che è abbastanza brava però a vendere *suv* e *pick-up*, mentre fa più fatica con le berline di fascia media e media-bassa. È questo un altro punto debole rilevante della strategia di prodotto.

Alla fine, se la Fiat-Chrysler pretende di essere tra i protagonisti del mercato mondiale, sembra

evidente che è difficile che possa farcela da sola; essa, a nostro parere, dovrebbe sviluppare un’alleanza con un altro produttore che, oltre ad accrescere i volumi complessivi, copra perlomeno i suoi buchi in Asia e nella fascia delle berline medie e che sia inoltre ben fornito finanziariamente. Altrimenti, la stessa sopravvivenza del gruppo potrebbe essere messa in discussione nei prossimi anni.

Il 2014 si presenta come probabilmente molto movimentato per i lavoratori del settore in Italia.

Sì