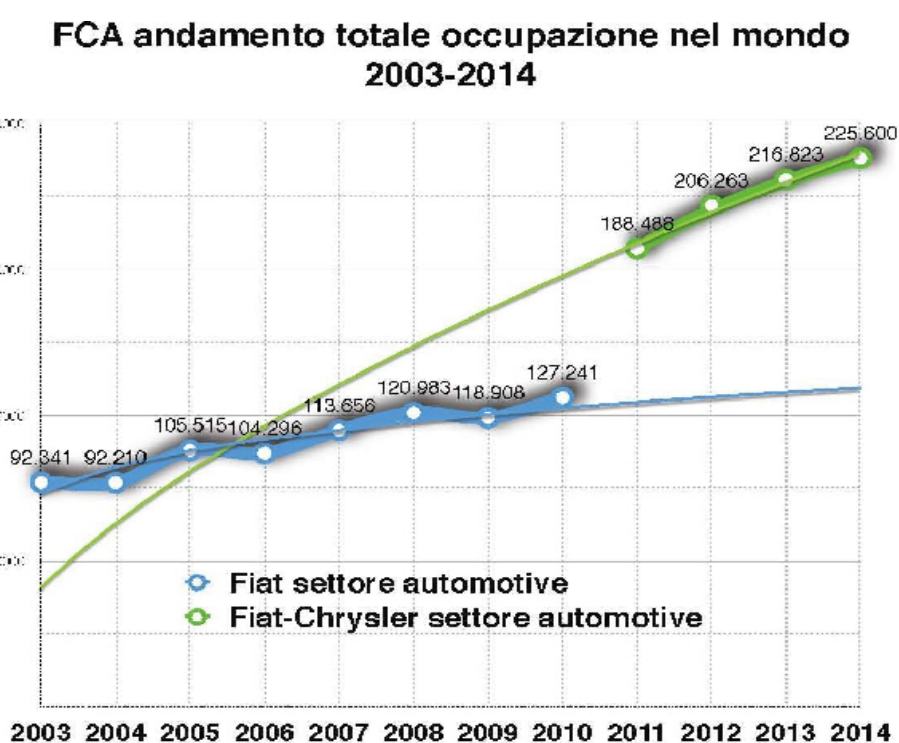
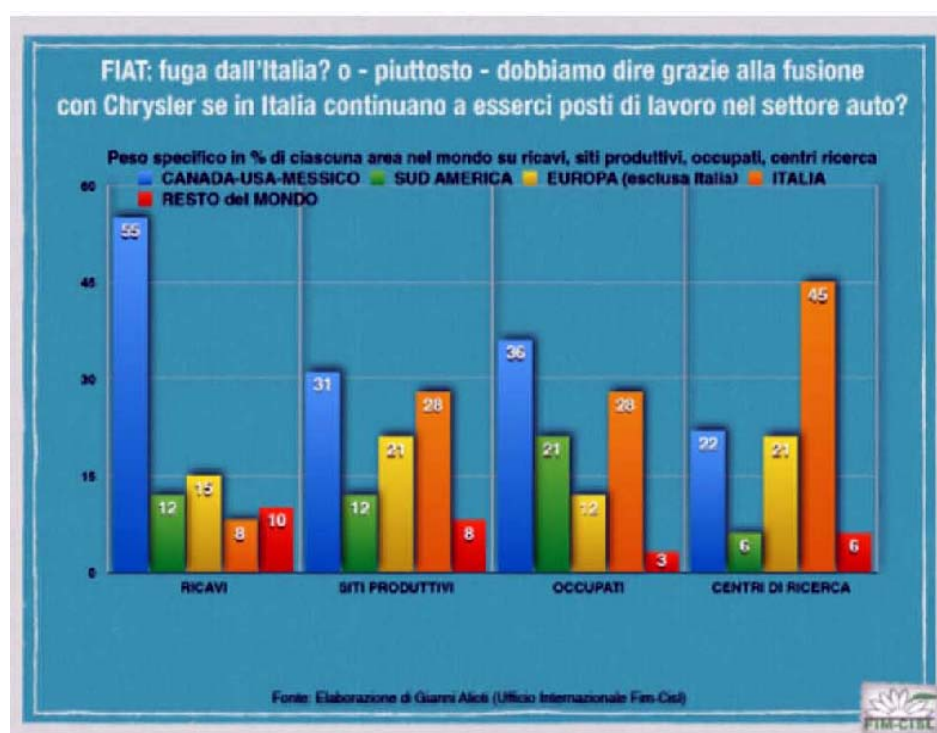




il bluff: aumentano occupati e investimenti. Ecco perché, dice la Fim, il matrimonio tra Torino e Detroit è una storia di successo

anatomia di una bufala



cedente l'acquisizione di Chrysler e la successiva fusione con la nascita di Fca (dal 2003 al 2010), disponiamo dei dati del settore automotive in Italia disaggregati per singole società.

Da questi dati emergono tre elementi significativi: 1. La crescita degli occupati in Fiat Group Automobiles. Ciò si deve a un allargamento del perimetro interno al gruppo (vedi acquisizioni di attività Comau) e a nuove acquisizioni esterne. Quest'ultima dimostrano la scelta d'investire nel manifatturiero nonostante la crisi finanziaria ed economica (cambiando verso alla fallimentare gestione di Cesare Romiti dall'inizio anni '90 allo stato di crisi aziendale del 2002);

2. il salto occupazionale di Magneti Marelli nel 2008. Attribuibile all'ingresso, nell'area di consolidamento della componentistica, della linea di business Plastic Components and Modules attiva nella produzione di componenti auto in plastica;

3. il brusco calo occupazionale che registra Comau nel 2004, dovuto alla cessione del Service e Stampi Mirafiori a Fiat Auto e Fiat-GM Powertrain. I cali successivi (2007 e 2008) sono, invece, dovuti sia alla cessione ad altre società del Gruppo Fiat delle attività di Engineering e di Stampi Plastica, sia alla crisi di mercato nei sistemi di produzione.

Qualunque cosa si possa sostenere sindacalmente, il "grande balzo in avanti" del Gruppo Fiat nel settore automotive è stato fatto insieme a Chrysler. I detrattori di ogni colore dovrebbero, per onestà intellettuale, fare il rewind della narrazione su Fiat e immaginare di riscriverla senza la Chrysler.

Per amor del vero, non è facile neppure immaginare la "resurrezione" di Chrysler senza la Fiat. Erano pochi coloro che nel 2009 scommettevano nel rilancio della Chrysler, dopo il fallimento dell'alleanza con la tedesca Daimler. "Convertire due debolezze, Fiat e Chrysler, in una nuova forza" sembrava un obiettivo impossibile, come ha scritto Giuseppe Berta.

Invece dal 2009 (anno d'inizio di questa sfida) a oggi, i dipendenti del gruppo negli Usa sono passati da 47mila a 77mila. Non lontani dagli 80mila del 2006. E il livello di vendite raggiunto da Fca nel 2014 sulla sponda americana è stupefacente. Superati i due milioni di veicoli immatricolati, il dato migliore dal 2006.

Una crescita che archivia definitivamente la crisi della "vecchia" Chrysler. Per il terzo anno consecutivo i veicoli Jeep hanno messo a segno vendite mondiali senza precedenti. Hanno superato il target del milione di Suv. Solo negli Usa il balzo delle vendite è stato del 41%.

L'exploit americano produce ricadute positive sul nostro paese. Non solo per i conti economici di Fca, che chiude l'esercizio 2014 con un utile netto di 632 milioni di euro. Ma, soprattutto, per la produzione di valore che ha permesso (e permetterà) di coprire i notevoli investimenti di processo e di prodotto realizzati (e in via di realizzazione) nei plant

italiani.

Quanto ciò sia vero è dimostrato dal fatto che il 55% sul totale dei ricavi del Gruppo è realizzato in nord America (Canada, Messico e Usa). In Italia i ricavi sono solo l'8% contro il 28% dei siti produttivi e dell'occupazione e il 45% dei centri di ricerca. Visti questi numeri, che non si possono confutare, la domanda può apparire

retorica, ma forse vale la pena farla lo stesso: è ancora possibile parlare di "fuga dall'Italia" di Fiat Chrysler?

Conclusioni

Senza la Chrysler, la Fiat non avrebbe avuto né le risorse né la dimensione globale per durare come produttore autonomo. Senza la Fiat, la Chrysler non avrebbe né innovato le fabbriche con il Wcm,

né rilanciato i propri brand. Entrambe, se non fossero uscite dai propri confini, avrebbero avuto il destino segnato.

Se oggi, invece, sono un player globale nel settore auto è perché hanno saputo combinare le differenti esperienze e competenze in una nuova architettura aziendale multipolare.

Gianni Aliotti

Resp. Uff. Internazionale Fim Cisl

percentuale occupati in Italia sul totale degli occupati in Fiat dal 2003 al 2010 e in FCA nel 2014 (settore automotive)

