



# Calabrese (Cnr): "Gli equilibri nel nuovo team conteranno più del passaporto dell'ad"

STEFANO PAROLA

Per la prima volta a capo della Fiat (oggi Fca) c'è un manager non italiano. Ma poco importa: «Non ne farei una questione di passaporto. Anche Ferrari e Cnh ora hanno guida straniera, ma pure a capo di Renault-Nissan c'è un dirigente che non è francese, eppure sta facendo gli interessi dei transalpini. Più che il campanilismo, nel futuro italiano di Fca peserà soprattutto l'equilibrio tra le varie anime della grande impresa», sostiene Giuseppe Calabrese, dirigente di ricerca dell'Ircres-Cnr di Moncalieri e autore di numerosi studi sul settore automotive.

## Cosa cambierà per Torino con il passaggio di testimone tra Sergio Marchionne e Mike Manley?

«C'è un percorso tracciato dal piano pluriennale presentato il 1° giugno a Balocco. È un programma condiviso all'interno dell'azienda ed è facile prevedere che sarà rispettato, anche perché il nuovo "ceo" è il frutto di una scelta interna. In ballo, però, non ci sono solo le attività produttive di Fca, ma pure la sua organizzazione».

## Prevede conseguenze in questo senso?

«L'alleanza tra Fiat e Chrysler è stata un grande successo, basti ricordare che l'azienda statunitense veniva da un matrimonio con Daimler-Mercedes che l'aveva affossata. La fusione con Fiat è stata invece una mossa da manuale, anche grazie a Marchionne, una figura che assicurava i giusti pesi. Ora bisognerà osservare le prime mosse del nuovo "ceo", un manager che finora si è occupato soprattutto delle attività negli Stati Uniti, con tutte le conseguenze che questo comporta».

## Teme che il baricentro del gruppo si sposti di più verso Detroit?

«Al comando di Fca non c'è un uomo solo ma una struttura. Marchionne aveva sicuramente più peso carismatico di Manley, dunque bisogna vedere come si muoveranno gli altri manager. Così come andrà valutato il ruolo



Un inglese al Lingotto. Oggi Mike Manley, successore di Marchionne, terrà la prima riunione operativa a Torino



**Ricercatore** Giuseppe Calabrese, dirigente dell'Ircres-Cnr di Moncalieri, ha alle spalle numerose

pubblicazioni sul settore automotive, con una particolare attenzione al distretto piemontese

“Decisivo per gli investimenti in Italia sarà anche il clima che le istituzioni e i sindacati sapranno creare, a partire dal governo”



che avrà la proprietà nel far valere le radici torinesi dell'azienda. Ma per garantire il giusto peso alle attività italiane non saranno sufficienti le decisioni imprenditoriali».

## Cos'altro serve per convincere Fca a proseguire con gli investimenti in Italia?

«Occorre un contorno politico, territoriale e sindacale adeguato a far sì che la grande cultura produttiva del nostro Paese possa continuare a esistere. Marchionne racchiudeva in sé una serie di funzioni: era la voce dell'azionista ed era un equilibratore delle esigenze statunitensi, europee e sudamericane del gruppo. La strategia futura dipenderà molto da come il gruppo evolverà a livello organizzativo».

## Prevede un rallentamento sull'avvio degli investimenti a Torino?

«Finora il piano industriale non è andato molto nel dettaglio dei

singoli investimenti. Alla Maserati di Grugliasco ne sono stati fatti e l'idea è di continuare a puntare su modelli premium, ad alta competenza, alto valore aggiunto e bassi numeri. Poi ci sono i piani per l'auto ibrida ed elettrica, i cui tempi sembrano però essere più stringenti per le vetture Usa che per quelle europee».

## In molti ritengono che Marchionne abbia salvato la Fiat. Concorda?

«Indubbiamente sì. È accaduto due volte. La prima quando è riuscito a tirar fuori l'azienda dall'alleanza con General Motors, con la quale c'erano sovrapposizioni di modelli e poca chiarezza. Insomma, si capiva che avrebbe comandato Gm. La seconda grande operazione è stata prendere Chrysler, che era destinata a fallire, e creare un gruppo con brand che in questi anni sono diventati gioielli».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La fabbrica simbolo

Inaugurato nel 1939 lo stabilimento di Mirafiori è la più vecchia fabbrica di automobili in Europa. Occupa una superficie di due milioni di metri quadrati. Oggi c'è una sola linea produttiva, quella del Suv Levante costruito con il marchio Maserati. Da poche settimane ha smesso di funzionare la linea che produceva la Mito, l'ultima utilitaria prodotta a Mirafiori. Il futuro è legato alle vetture Premium

## Il piano per Mirafiori

# Il secondo modello che la fabbrica simbolo aspetta ancora

DIEGO LONGHIN

Deve ancora arrivare il secondo modello per Mirafiori. Auto che è sempre stata presente nei piani dell'ex ad di Fca Sergio Marchionne, ma è slittata di anno in anno, di semestre in semestre. Sarà questa una delle eredità dell'ex amministratore delegato al suo successore Mike Manley. Si tratta di una delle promesse non ancora mantenute da parte di Marchionne, uno degli aspetti incompiuti del suo piano che riserva per Torino la produzione delle vetture del segmento "premium".

Il traguardo si è sempre spostato, sia per quanto riguarda l'arrivo del modello sia per la piena occupazione degli addetti del sito torinese. Dopo oltre 10 anni, c'è un

che lo stabilimento Maserati di Grugliasco. In tutto 5.700 operai. Nella fabbrica di corso Allamano, ex Bertone, vengono prodotte la Quattroporte e la Ghibli, mentre nello stabilimento di corso Agnelli si realizza il Levante. Fino a metà luglio si assemblava anche la Mito, la piccola Alfa, uscita ormai di produzione. L'arrivo del nuovo modello, previsto tra la fine del 2018 e l'inizio del 2019, è fondamentale per dare respiro al "fabbricone" di corso Agnelli. Alla presenza del piano industriale del gruppo a Balocco il 1° giugno Marchionne ha sottolineato che «con Torino c'è un impegno storico che continueremo a mantenere». Varrà anche con Manley?

A Balocco non sono stati indicati i modelli, ma l'ex ad aveva dato

come scadenza per sciogliere la riserva entro l'estate. E aveva aggiunto: «Non chiudiamo fabbriche e non mandiamo a casa nessuno». Secondo l'ex ad la piena capacità produttiva negli stabilimenti italiani ed europei va realizzata entro il 2022. L'obiettivo sarà raggiunto attraverso «un mix più redditizio di modelli di marchi premium».

Tra i sindacati critici e non firmatari dell'accordo del 2010, come la Fiom, si sottolinea come il termine per la piena occupazione slitti ancora al 2022. Non solo. Non si sa cosa arriverà a Torino. Chi invece tra le sigle rappresentanti dei lavoratori è firmatario del contratto sottolinea che l'importante è la conferma del modello. La Cisl si aspetta che sia il grande Suv dell'Alfa, vettura che girerà sulla

Il Suv a marchio Alfa è indispensabile per ottenere la piena occupazione tra Torino e Grugliasco. Ma c'è anche la partita auto elettrica

stessa piattaforma del Levante. Almeno questo vorrebbe la coerenza. Altri progetti per Torino che Manley si troverà a portare avanti o a correggere?

Il Comune di Torino, Regione e anche il ministero dell'Economia hanno deciso di investire risorse nel Centro Ricerche Fiat per la ricerca sull'ibrido e sull'elettrico. A Torino si esplorerà anche la guida autonoma. Scelte che potrebbero indurre Fca a investire sul fronte tecnologico, facendo arrivare a Torino la 500 elettrica. Marchionne a Balocco è stato prudente: «Per Mirafiori è tutto da vedere. Il processo è in evoluzione. Stiamo valutando dove produrre la 500 elettrica, potremmo farla anche in Italia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA