

E sul Professore: l'ho sostenuto, ora fase diversa

Marchionne annuncia

«Fiat e Chrysler saranno una cosa sola»

Fiat e Chrysler verso la fusione. L'amministratore delegato Sergio Marchionne: «Saranno una cosa sola». E su Monti: l'ho sostenuto, ma ora siamo in una fase diversa, ci sono le elezioni.

A PAGINA 24 Gaggi

Il Lingotto Mancata intesa sul reintegro dei 19 di Pomigliano. «Jeep in Cina? Stiamo finalizzando». Rialzo del 6% in Borsa

«Fiat e Chrysler saranno una cosa sola»

Marchionne: «Ho sostenuto Monti, ma ora una fase diversa»

DAL NOSTRO INVIATO

DETROIT (Michigan) — «Fiat e Chrysler saranno una cosa sola». Sergio Marchionne dà il segnale di «avanti tutta» verso la fusione tra i due gruppi ribadendo di voler acquisire le quote Chrysler detenute dal fondo VEBA del sindacato americano, una volta che sarà risolta la disputa sul loro valore, mentre, interrogato sulla politica italiana, frena su Mario Monti: «Vanno distinte due fasi diverse: una cosa è il governo Monti che si è insediato 13 mesi fa e che ho difeso e sostenuto a livello internazionale. Ritenevo fosse mio dovere come italiano. Ha lavorato bene: ha salvato l'Italia stabilizzando lo "spread". Gliene sono grato, è stato abile in un momento delicato e pericoloso. Ma ora siamo in una seconda fase: ci sono le elezioni. Si discute di posizioni, alleanze, confronto di programmi. Qui la Fiat ha zero da dire: leggiamo le tante pagine di politica pubblicate ogni giorno dai vostri giornali. Ne sappiamo poco, siamo dei pivellini».

Al di là delle battute (se gli chiedi del «passo indietro» di Passera e Luca Cordero di Montezemolo che hanno scelto di non candidarsi, ti risponde che ne sa poco perché lui è un metalmeccanico) è evidente che, giunti alla vigilia del voto, il capo di Fiat e Chrysler ritiene opportuno fare un passo indietro. Niente più riferimenti all'«agen-

da Monti» che ancora un mese fa veniva descritta come una specie di stella cometa: solo l'auspicio che dalle urne esca un governo capace di decidere, di imprimere una direzione chiara al Paese.

Al Salone dell'Auto di Detroit Marchionne è soprattutto il leader soddisfatto di un gruppo che ha concluso un 2012 con risultati complessivamente positivi, nonostante la debolezza dell'economia e la gravità della crisi europea. Prima di incontrare i giornalisti, partecipa al lancio dell'ultima versione della Grand Cherokee, l'ammiraglia della Jeep, marchio che nell'anno appena concluso ha venduto oltre 700 mila veicoli: record assoluto di tutti i tempi. Poi va a presentare la nuova «Quattroporte» della Maserati, tassello essenziale della strategia di valorizzazione dei marchi «premium»: Maserati, Ferrari e Alfa, quelli che coi loro prodotti di qualità, a più alto valore aggiunto, dovrebbero poter assorbire l'elevato costo dell'attività industriale in Italia.

In Brasile le cose vanno bene, la Jeep va alla conquista del mondo, con la prospettiva di produrre in Cina, oltre che in Russia. Un quadro positivo che ieri ha favorito una forte crescita del titolo Fiat in Borsa, anche se Marchionne ha ammesso che in Europa la situazione rimane difficile. Per tutti, non solo per Fiat: «Nel 2012 i produttori di auto hanno perso 4-5 mi-

liardi di euro nel Vecchio Continente. L'industria soffre, è una situazione di instabilità incredibile». Ma, mentre la Ford smantella un impianto in Belgio e si va verso la chiusura di altri stabilimenti in Gran Bretagna, Francia e Germania, in Italia la Fiat tiene duro. Con quali prospettive, visto il basso utilizzo degli impianti? Marchionne ricorda di aver tentato invano di spingere la Ue a guidare un processo di riduzione della capacità produttiva in Europa. E conferma la volontà di salvare il salvabile anche su indicazione «dell'azionista di riferimento Exor favorevole a proteggere la realtà produttiva italiana nei confini del possibile».

Non mancano nemmeno stavolta le critiche per le rigidità della Fiom, ma Marchionne si dice amareggiato soprattutto perché nessuno ha dato atto alla Fiat di essersi accollata senza battere ciglio le ingenti perdite accumulate in Italia dal 2009 in poi: «Ci chiedevano solo investimenti e nuovi modelli, pur in un mercato in discesa e che non trova il fondo. Ora comunque stiamo investendo, ma solo grazie al contributo di Chrysler. Se non avessimo fatto le nostre

mosse in America nel 2009, ora non potremmo farlo: bisogna esserne consapevoli». Una strategia basata, come detto, anche sulla valorizzazione dei marchi «premium» con l'Alfa Romeo che rimane una pedina centrale del rilancio, ma sulla quale Marchionne dice che è prematuro fare annunci: «Non la venderemo, non me lo chiedete più, ma per un vero rilancio ci vuole qualcosa di solido nel campo dei motori, il cuore di un'Alfa. Ci stiamo lavorando, anche con Maserati e Ferrari. Dateci tempo: non possiamo certo ripetere l'errore della 159, una vettura concepita prima del mio arrivo, che aveva 400 chili di troppo e un motore australiano».

Ma il tempo non è infinito e il gruppo resta su un piano inclinato: più Chrysler che Fiat e col Lingotto che, ormai, produce più in Brasile che in Europa: «Il centro di gravità dell'azienda si è spostato altrove, bisogna trovare un nuovo equilibrio».

Massimo Gaggi

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Detroit Sergio Marchionne e John Elkann