

## BREVE VIAGGIO NEL MONDO DELLA PRODUZIONE GLOBALE

### DELLE FIAT, DELLE LANCIA E DELLE ALFA ROMEO.

#### CON UN ANNO CHE SI PRESENTA DIFFICILE

#### E MOLTO ESPOSTO AI COLPI DI VENTO DELLA BORSA

L'

ottimismo è un'ottima medicina ma, come tutte le medicine, andrebbe dosata con parsimonia. Sono ormai tre anni che l'amministratore delegato della Fiat dispensa ottimismo a piene mani e finora ha dimostrato di avere la ragione (e la fortuna) dalla sua. Oggi però il titolo Fiat, dopo i risultati (esagerati) realizzati nel corso del 2007, comincia vistosamente a

battere in testa, precipitando da 24 a 13 euro. E battono in testa i mercati sviluppati, come quello italiano e quello d'Europa, con uno sconto sempre più duro, dove si vince o si perde in base ai modelli, alla qualità, alla tempestività delle uscite, ai prezzi. Il 2008 è un anno in cui il Lingotto non sarà particolarmente generoso in quanto a nuovi modelli da lanciare sui mercati. Si attendono la piccola dell'Alfa Romeo e la Lancia Delta, per le sorprese promesse da Marchionne al salone di Ginevra – l'annunciata produzione dell'Alfa negli Stati Uniti e l'ipotetica citycar – bisognerà attendere almeno il 2009, se non il 2010. Il secondo punto storicamente critico per la multinazionale torinese riguarda non la qualità ma il tipo di produzione automobilistica: le fortune e le sfortune delle quattro ruote Fiat sono legate soprattutto ai modelli dei segmenti bassi di mercato, A e B, mentre sul segmento C e in quelli superiori a più alto valore aggiunto la presenza dei marchi italiani – escluse alcune

eccellenze – è raramente competitiva con la concorrenza.

In questa chiave è interessante mettere il naso nella produzione, e dunque negli stabilimenti della Fiat, in Italia e all'estero. Mirafiori è l'unica eccezione rispetto alla filosofia di Marchionne che prevede una specializzazione di ogni stabilimento, non per marchio ma per segmento. La vicinanza della più antica fabbrica vivente di automobili con la progettazione e il «cervello» aziendale le consente di garantirsi un cocktail produttivo. Attualmente a Mirafiori si fabbricano la Grande e la piccola Punto, quest'ultima resterà in produzione finché la domanda dei mercati sarà alta, com'è oggi. Poi ci sono la Musa, la Idea, la Multipla che sarà sostituita in tempi non lunghi dalla sua erede e la Thesis che sta rapidamente arrivando a fine corsa, e ancora non si sa se la vecchia ammiraglia avrà un'erede. Se nel perimetro di Mirafiori lavorano 15-16 mila dipendenti, alle catene della carrozzeria ve ne sono 5 mila. Scendendo verso sud incontriamo Cassino dove 4 mila operai producono la Bravo e la Croma, mentre la nuova Lancia Delta entrerà in produzione dopo le vacanze estive e, più avanti, sarà la volta dell'erede della 147 che oggi si fa a Pomigliano. A Pomigliano, 5 mila dipendenti, la produzione è ripresa all'inizio del mese dopo sessanta giorni di chiusura voluti dall'azienda per ristrutturare, più che lo stabilimento, la cultura industriale della fabbrica, da sempre la più difficile del Lingotto, e non solo e non tanto per colpa degli operai. Qui si fanno la 159, il coupé Gt e ancora per poco la 147 (tutti modelli Alfa Romeo). In futuro lo stabilimento dovrebbe specializzarsi nel segmento D, ma c'è un'ipotesi di gemellaggio con Cassino per l'affinità degli impianti e la presenza di fornitori comuni. In Basilicata c'è Melfi, altri 5 mila in produzione

tutti impegnati nella Grande Punto e in Sicilia c'è Termini Imerese, una fabbrica salvata dalla chiusura grazie a una lotta che ha coinvolto con gli operai l'intero territorio siciliano. Ma Termini, dicono al Lingotto e non da oggi, ha costi di produzione e trasporto troppo alti, per renderla competitiva bisognerebbe aumentare i volumi produttivi, creare in loco un'adeguata rete della componentistica e abbattere i costi dei trasporti. Il «tradimento» della Regione Sicilia che non ha mantenuto i suoi impegni in questa direzione hanno lasciato in stand-by il progetto Fiat di trasformare Termini in uno stabilimento importante, con un occhio puntato su tutta l'area del Mediterraneo e una capacità produttiva alta per la realizzazione di un nuovo modello, costruito magari insieme a un partner straniero. Per ora dunque resta nella fabbrica siciliana la sola produzione della Lancia Ypsilon garantita da un numero decrescente di dipendenti. Uno stabilimento non proprio automobilistico che va a gonfie vele è la Sevel in Val di Sangro (Chieti). Qui 5 mila dipendenti fabbricano il Ducato nelle sue varie versioni per il mercato italiano e i soci francesi della Psa, che nello stabilimento Sevel Nord di Valenciennes producono Lancia Phedra, Fiat Ulisse e il nuovo Scudo.

Saltabecando nei principali siti produttivi esteri, eccoci in Polonia, a Tychy (mentre a Biesko Biala si fabbricano motori, quel multijet 1.3 che dopo tante soddisfazioni ha provocato non pochi problemini nel mese di febbraio, per colpa di un componente difettoso a cui si deve il blocco produttivo di alcuni stabilimenti anche in Italia). Dalle linee polacche della Fiat escono alcuni dei modelli più importanti, dalla 500 alla Panda, e ancora la Seicento. In Turchia c'è lo stabilimento di Bursa, anch'esso cruciale nell'economia del Lingotto, dove si producono il Doblò, la Marea, il Fiorino e, per i mercati non europei, la Palio, la Albea e la Linea, quest'ultima lanciata in pompa magna nel maggio scorso.

Il secondo polo produttivo dopo l'Italia resta però il Brasile, che è il più antico insediamento estero della multinazionale torinese. Oltre a tutti i modelli destinati ai mercati brasiliano e dell'America latina, a Belo Horizonte si fabbricano Idea, Stilo, Doblò, Fiorino, Ducato e Grande Punto. Infine, in attesa che il mega accordo con la Tata si trasformi in prodotti da immettere sul mercato, nello stabilimento indiano di Ranjangaon nascono i modelli Palio, Linea e Adventure. E guardando sempre a est, l'ultimo accordo in ordine di tempo è quello con la Zastava, a Kragujevac, in cui si assembla la vecchia Punto con i pezzi provenienti da Mirafiori.

Trojan Modello 604  
1967, Inghilterra

