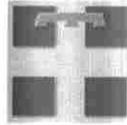


**INTERROGAZIONE A RISPOSTA  
IMMEDIATA  
N. 912**

**STATO DEGLI INVESTIMENTI DI FIAT  
CHRYSLER AUTOMOBILES IN  
PIEMONTE**

*Presentato dal Consigliere regionale:  
GRIMALDI MARCO*

*Protocollo CR n. 5133  
Pervenuta in data 15/02/2016*



2.18.2/912/2016 X

Al Presidente del  
Consiglio regionale  
del Piemonte

13:07 15 Feb 16 A0100B 000187

## INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA 912

ai sensi dell'articolo 100 del Regolamento interno  
(Non più di una per Consigliere – Non più di tre per Gruppo)

### **OGGETTO: stato degli investimenti di Fiat Chrysler Automobiles in Piemonte**

*Premesso che:*

- mercoledì 3 febbraio 2016, il gruppo automobilistico Fiat Chrysler Automobiles (FCA) ha pubblicato i suoi risultati finanziari del 2015, gli ultimi a includere i conti di Ferrari, definitivamente scorporata da FCA lo scorso 3 gennaio 2016;
- secondo i risultati, approvati dal Consiglio d'Amministrazione del gruppo, nel 2015 FCA dichiara di aver raggiunto e superato gli obiettivi che si era data, ma alcuni aspetti dei conti presentati non avrebbero convinto molti analisti finanziari, i quali hanno rivisto al ribasso le previsioni su FCA;
- escludendo per ora i risultati Ferrari, nel 2015 i ricavi di FCA (proprietaria dei marchi Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, Dodge, Fiat, Jeep, Lancia, Maserati, Mopar e Ram) sono saliti del 18,1 per cento a 110,6 miliardi di euro, mentre l'utile netto, ossia l'effettivo guadagno dell'azienda, è sceso a 93 milioni di euro dai 359 milioni dell'anno precedente. Su questo risultato avrebbero pesato una serie di costi straordinari legati ad alcune rettifiche del bilancio (e alle relative imposte), motivate da campagne di richiamo e dal rinnovo degli stabilimenti nordamericani. Sottratti questi costi occasionali, l'utile netto "adjusted" di Fiat Chrysler senza Ferrari è stato di 1,7 miliardi di euro, in aumento del 221,2 per cento rispetto al 2014;
- nel 2015 l'EBIT adjusted di FCA – un dato che misura la capacità di un'azienda di generare reddito prima di tasse e interessi sul debito – è salito a 4,8

miliardi di euro dai 3,3 dell'anno precedente, un risultato che dipenderebbe quasi totalmente dal buon andamento del gruppo nell'area nordamericana, la quale ha pesato da sola per il 93 per cento del dato complessivo (4,45 miliardi), a conferma del fatto che Canada e Stati Uniti restano i mercati più importanti e redditizi per il costruttore. In Europa l'EBIT adjusted è stato invece pari a 213 milioni di euro: poco, ma comunque meglio della perdita di 41 milioni registrata nel 2014;

- su un totale di 4,6 milioni di unità (invariato rispetto all'anno precedente), nel 2015 FCA ha consegnato 2,72 milioni di auto e veicoli commerciali in America settentrionale (+9 per cento) e 1,14 milioni nell'area EMEA (+12 per cento), che include Europa, Medio Oriente e Africa. Le consegne FCA sono invece calate del 33 per cento (553mila unità) in America Latina, a causa soprattutto del crollo del mercato auto brasiliano, di cui Fiat è leader, trascinando in negativo anche l'EBIT adjusted di quest'area, che è passato dai +289 milioni di euro del 2014 a -87 milioni. Nella regione Asia Pacifico, nel 2015 le consegne sono diminuite del 32 per cento a 149mila unità, con cali in India (-28 per cento), Australia (-21 per cento) e Cina (-19 per cento), dove lo scorso ottobre è cominciata la produzione locale del SUV Jeep Cherokee. L'EBIT adjusted dell'area si è ridotto a 52 milioni di euro, rispetto ai 541 dell'anno precedente;
- secondo quanto dichiara FCA, sono in calo anche le consegne del marchio di lusso Maserati, scese dell'11 per cento a 32.474 unità, una diminuzione dovuta soprattutto alla minore domanda di berline modello Quattroporte negli Stati Uniti e in Cina. L'EBIT adjusted del marchio è sceso del 62 per cento a 105 milioni di euro per i volumi in calo e per i costi dovuti all'avvio della produzione del SUV Levante, un nuovo modello Maserati che dovrebbe partire a Mirafiori all'inizio del 2016. È andato molto bene invece il marchio Jeep, le cui consegne globali sono aumentate del 21 per cento a 1,3 milioni di unità;
- il debito netto industriale di FCA è sceso da 7,7 a 5 miliardi di euro, grazie anche alla separazione di Ferrari che ha contribuito per circa un miliardo, mentre la liquidità disponibile (la cosiddetta "cassa") è rimasta a livelli elevati con 24,6 miliardi di euro;
- i risultati 2015 FCA e gli obiettivi finanziari per il 2016, aggiornati dopo lo scorporo di Ferrari, che prevedono ricavi netti "sopra i 110 miliardi di euro", contro i 115 miliardi attesi, un utile netto aggiustato a 1,9 miliardi e un indebitamento netto industriale sotto i 5 miliardi, avrebbero deluso gli analisti, molti dei quali hanno corretto al ribasso le proprie previsioni sull'andamento di FCA e sul suo valore. Per questo, giovedì 28 gennaio 2016 le azioni Fiat Chrysler hanno perso il 7,2 per cento e

venerdì 29 gennaio 2016 sono scese di un altro 0,7 per cento, con risultati in entrambi i casi al di sotto dell'indice Ftse Mib della Borsa di Milano. Le perplessità degli esperti su FCA riguarderebbero in particolare la sua forte dipendenza dal mercato auto nordamericano e la capacità piuttosto bassa delle sue attività industriali di generare profitti;

- FCA avrebbe comunque aggiornato, alla luce dello scorporo di Ferrari, gli obiettivi finanziari al 2018 previsti dal piano presentato nel 2014 da Marchionne, rivedendo la stima dei ricavi al rialzo a 136 miliardi di euro dai 129 miliardi comunicati precedentemente e il risultato in una forbice compresa tra 8,7 e 9,8 miliardi, rispetto agli 8,3-9,4 miliardi stimati nel 2014. Per contro, salirebbe l'indebitamento previsto per il 2018: prima la forchetta era tra 1,9 e 2,4 miliardi, ora sarà tra 4 e 5;
- vi sarebbe però un ulteriore motivo di sfiducia: durante una conference call con alcuni analisti finanziari, l'Amministratore Delegato del gruppo Sergio Marchionne avrebbe ufficializzato che il rilancio del marchio Alfa Romeo subirà un ritardo di due anni e che la sua gamma non sarà completata prima del 2020. Il rallentamento del mercato cinese è la spiegazione con cui l'Amministratore Delegato avrebbe giustificato lo slittamento di oltre un anno della partenza della seconda linea produttiva di Mirafiori accanto a quella, ormai vicina alla partenza della produzione, del Levante. Di conseguenza anche gli investimenti sarebbero spostati in avanti, il che rappresenterebbe una pessima notizia per gli impianti italiani, centrali nel rilancio del marchio.
- secondo altre fonti, il ritardo nell'arrivo sul mercato della nuova berlina sarebbe legato al fallimento da parte della Giulia di diversi crash test e alla successiva riprogettazione di alcuni componenti tecnici che avrebbe richiesto un prolungamento dei lavori di sviluppo e, naturalmente, nuovi test. Al momento Alfa Romeo ed FCA non hanno commentato né confermato la notizia.

*Considerato che:*

- secondo i rappresentanti della Fiom-CGIL, il Polo del Lusso formato da Mirafiori e Grugliasco rischierebbe seri contraccolpi dal possibile rinvio del lancio di modelli Alfa Romeo: il ritardo della Giulia incide infatti su Torino, poiché vi sono altre realtà Fca, quali Teksid e Marelli, interessate alla sua produzione e poiché una parte dell'indotto lavora per Cassino;

- a Torino il gruppo Fca ha in tutto 21.500 dipendenti, cifra che sale a 27.500 con i lavoratori Cnh Industrial: 14.500 a Mirafiori, 7.000 nella componentistica (Comau, Marelli);
- presso il Polo del Lusso i dipendenti sono ora circa 6 mila a fronte dei 7 mila del 2011, in seguito a un centinaio di pensionamenti, qualche dimissione, trasferimenti in attività diverse come la Teksid di Crescentino e Carmagnola o i Cambi di Volvera e None;
- secondo i rappresentanti della Fiom-CGIL, per Mirafiori il secondo modello da affiancare al Suv Levante è la condizione per il rientro nel 2018 di tutti i lavoratori dalla cassa integrazione (circa 1.500), inoltre anche a Grugliasco i modelli Ghibli e Quattroporte non sarebbero sufficienti, dal momento che i volumi sono scesi da 36.000 a 26.000 e potrebbero diminuire ancora;
- a Mirafiori, oltre a Carrozzeria, vi sono le Presse con 600 dipendenti e le ex Meccaniche con 1.400 lavoratori (a una settimana di cassa integrazione al mese);
- inoltre, più di 500 dipendenti della Powertrain hanno sottoscritto una petizione per chiedere nuovi prodotti da affiancare al cambio che ha ormai 25 anni;
- incerto è altresì il destino della Automotive Lighting di Venaria (con un migliaio di addetti), che lavora anche per stabilimenti non Fca, e della Pcma di San Benigno Canavese (400 dipendenti), praticamente ferma.

### **INTERROGA**

Il Presidente della Giunta

L'Assessore

per sapere se intenda convocare l'Amministratore Delegato e la proprietà dell'azienda, al fine di comprendere lo stato reale degli investimenti in Piemonte.

