



Corso di laurea in Economia and Management

Cattedra: Management Medie Piccole Imprese

F.I.A.T.

DALL'AZIENDA FAMILIARE ALLA
GLOBALIZZAZIONE

Professor

Fabio Corsico

Relatore

Professoressa

Valentina Catini

Correlatore

Matricola

262161

Nicolanti edoardo

Anno Accademico 2022/2023

Indice

CAPITOLO 1 F.I.A.T., dalla nascita al successo

1.1 La nascita di F.I.A.T.

1.2 L' Organizzazione dell'azienda familiare

1.3 Gianni Agnelli e il passaggio generazionale

Capitolo 2 La Nuova F.I.A.T.

2.1 Elkann Marchionne

2.2 Chrysler

2.3 Il passaggio a FCA (Fiat Chrysler Automobiles)

2.4 Stellantis

Capitolo 3 Operazioni finanziarie, manovre e globalizzazione di F.I.A.T.

3.1 Una parentesi su altri marchi nati e cresciuti in Italia

3.2 Il processo di globalizzazione

3.3 Fiat tra innovazione e tradizione

3.4 Conclusione

Introduzione

Nel panorama dell'industria automobilistica mondiale, poche aziende hanno attraversato un percorso così complesso e affascinante come la Fiat. Fondata nel lontano 1899 da visionari imprenditori italiani, la Fiat ha vissuto oltre un secolo di sfide, successi, alti e bassi, che l'hanno portata a diventare una delle case automobilistiche più iconiche e influenti al mondo.

Il percorso della Fiat è intriso di momenti cruciali, decisioni audaci e cambiamenti significativi nella direzione strategica. Questa tesi si propone di esplorare in dettaglio il cammino di questa azienda, In questo studio approfondito, esamineremo i momenti chiave nella storia della Fiat, compresi i suoi fondatori, le sfide economiche e politiche che ha affrontato e il suo impatto sulla cultura automobilistica italiana e mondiale. Inoltre, esploreremo il ruolo cruciale di figure come Giovanni Agnelli e Sergio Marchionne, i visionari leader che hanno guidato l'azienda attraverso le sue fasi più cruciali di sviluppo, e che hanno gettato le fondamenta di una società forte, la quale è riuscita ad espandersi fino alle coste americane prendendo controllo di società

Attraverso questa analisi approfondita, cercheremo di gettare luce non solo sulla storia dell'azienda, ma anche sulla sua influenza nell'industria globale, sulla sua capacità di adattamento alle mutevoli condizioni di mercato e sul suo ruolo nella creazione di nuovi modelli di business nell'era dell'automobile connessa e sostenibile.

Intraprendendo questo viaggio attraverso la storia e l'evoluzione della Fiat, ci proponiamo di offrire una prospettiva completa su come un'azienda possa affrontare le sfide e prosperare nel corso di oltre un secolo di cambiamenti dinamici nell'industria automobilistica, con rilevanti implicazioni per il futuro dell'industria stessa.

Capitolo Primo:

F.I.A.T. dalla nascita al successo

1.1 La nascita di F.I.A.T.

Dall'idea nata in un bar alla grandezza

La nascita e l'ascesa della F.I.A.T. rappresentano una delle pietre miliari più significative dell'industria italiana. L'acronimo stesso, che sta per "Fabbrica Italiana Automobili Torino", incarna l'essenza di questa prestigiosa azienda. Fondata l'undici luglio del 1899 presso Palazzo Bricherasio a Torino, in un periodo di vivace espansione industriale della città, il suo percorso verso l'eccellenza industriale è stato reso possibile da un gruppo di personalità eminenti.

Tra le figure di spicco che hanno consentito la nascita della FIAT si annoverano Emanuele Cacherano di Bricherasio, Alfonso Ferrero de Gubernatis Ventimiglia, Carlo Biscaretti di Ruffia, Lodovico Scarfiotto, Cesare Goria-Gatti e il celebre Giovanni Agnelli. L'atto costitutivo viene firmato a Palazzo Bricherasio ed erogato dal notaio Ernesto Torretta e dai 9 soci fondatori sopracitati. Al momento della firma, Lodovico Scarafiotti viene nominato alla carica di presidente, Emanuele Cacherano di Bricherasio alla vicepresidenza, Giovanni Agnelli segretario del consiglio e consiglieri sono Michele Ceriana, Alfonso Ferrero di Ventimiglia, Cesare Goria Gatti, Carlo Racca, Roberto Biscaretti di Ruffia e Luigi Damevino. Lo storico momento della firma e dell'accordo preso venne immortalato dal pittore Lorenzo Dalleani su commissione di Emanuele Cacherano con un quadro che ancora oggi trasmette l'importanza storica di quel momento.

La firma dell'atto e la fondazione dell'azienda sono state precedute da molte riunioni e incontri, da appassionate discussioni sul futuro dell'automobile e sulle opportunità che ne potevano derivare. La "culla" di questa fase creativa è il Caffè Burello, celebre locale all'angolo tra Corso Vittorio Emanuele e Via Urbano Rattazzi, nelle vicinanze della stazione ferroviaria di Porta Nuova, conosciuto anche come La Pantalera. Qui si tenevano

abituamente riunioni frequentate da tecnici come Ceirano e Faccioli, aristocratici come Cacherano di Bricherasio, industriali come Lanza o semplici benestanti come Gorla Gatti e Agnelli, accomunati dalla passione per i mezzi a motore. Alla Pantaleria nel 1899 nasce l'idea delle vetturine Welleyes prodotte da Ceirano e progettate da Faccioli e si tengono soprattutto le riunioni che porteranno alla nascita della FIAT.

L'originaria denominazione della società era "Società Anonima Fabbrica Italiana di Automobili-Torino". L'evoluzione ha poi prodotto l'acronimo che oggi tutti conosciamo: FIAT. La sede operativa iniziale si trovava in Corso Dante. Lo stabilimento venne inaugurato nel 1900 e contava 35 operai impiegati nella produzione di 24 autovetture. Sin dall'avvio della produzione, la FIAT si distinse per il grado di avanguardia, altamente evoluto per l'epoca, dei macchinari impiegati.

Il motivo per cui inizialmente venivano prodotte solo 24 autovetture risiede nel modello iniziale di business utilizzato da FIAT, il quale prevedeva la produzione di automobili costruite artigianalmente, orientate verso una clientela di lusso. La vera svolta giunse nel 1902 quando l'ex ufficiale di cavalleria Giovanni Agnelli divenne amministratore delegato e dimostrò da subito la sua visione imprenditoriale, apportando numerosi cambiamenti, tra i quali il cambiamento della produzione portando la F.I.A.T. verso la strategia fordiana, incentrata sulla produzione di automobili di massa, più accessibili al vasto pubblico. Agnelli rivoluzionò il processo produttivo introducendo la catena di montaggio per la produzione della "Tipo Zero" nel 1912. Si inizia a muovere anche sull'aspetto del marketing promuovendo un giro d'Italia in automobile a scopo pubblicitario, che ottiene successo e termina all'Esposizione di Milano. Dal 1904 viene adottato il marchio ovale su fondo blu, disegnato da Carlo Biscaretti. La prima vettura a marchio Fiat è la 4 HP.

Poco dopo, con l'inizio della Prima guerra mondiale, la F.I.A.T. si trovò ad affrontare un cambiamento nel prodotto di fatto. La Grande Guerra impose alla FIAT, come ad altre industrie, il coinvolgimento nel settore bellico. La fabbrica si concentrò sulla produzione di veicoli militari, armamenti e motori per aeroplani. Ovviamente, per far fronte alle ingenti richieste di mezzi bellici, la capacità produttiva dell'azienda fu notevolmente ampliata. Tale

esperienza rese la FIAT un importante attore nel sostegno logistico delle forze armate italiane.

Nel periodo successivo al conflitto, la FIAT comprese l'importanza di diversificare la sua produzione per rispondere alle esigenze dei consumatori in un'Italia in fase di crescita economica, dovuta al boom del dopoguerra. Nel 1939, venne inaugurato lo stabilimento di Mirafiori, una pietra miliare nella storia dell'azienda, progettato per incrementare la produzione e focalizzarsi su automobili di piccola cilindrata, al fine di ampliare il bacino di consumatori.

1.2 L'organizzazione dell'azienda Familiare

La F.I.A.T. prima che divenisse F.C.A. aveva una struttura allestita nel seguente modo:

Il consiglio di amministrazione era composto dal presidente del consiglio, Giovanni Agnelli e i restanti membri del consiglio erano Alfonso Ferrero, Cesare Goria-Gatti, Carlo Biscaretti di Ruffia, oltre alla carica di Presidente del Consiglio Giovanni Agnelli ricopriva la carica di Amministratore Delegato. L'organizzazione si suddivideva in più settori in modo tale da controllare al meglio ogni fazione aziendale, tra cui

1)Divisione Automobili

- Direttore Esecutivo: Carlo Biscaretti di Ruffia
- Direttore Commerciale: Emanuele Cacherano di Bricherasio
- Direttore Progettazione: Giuseppe Merosi
- Direttore Produzione: Antonio Fessia

2) Divisione Veicoli Commerciali

- Direttore Esecutivo: Luigi Damevino
- Direttore Commerciale: Cesare Goria-Gatti
- Direttore Produzione: Augusto Froneri

3) Divisione Componenti e Sistemi

- Direttore Esecutivo: Alfonso Ferrero

- Direttore Tecnico: Giacomo Cioppi

4)Divisione Agricoltura e Macchine da Costruzione

- Direttore Esecutivo: Lodovico Scarfiotti

- Direttore Tecnico: Luigi Gajal de la Chenaye

5)Divisione Finanziaria

- Direttore Esecutivo: Giovanni Agnelli Jr.

- Direttore Finanziario: Michele Ceriana Mayneri

6)Alfa Romeo (divisione Autonoma)

- Direttore Esecutivo: Nicola Romeo

- Direttore Tecnico: Giuseppe Merosi

7)Lancia (Divisione Autonoma)

- Direttore Esecutivo: Vincenzo Lancia

- Direttore Tecnico: Vittorio Jano

FIAT acquisì Lancia nel 1969 ceduta da Carlo Presenti per evitare che Michele Sindona si acquisisse della società tramite una scalata azionaria. L'azienda torinese non portò avanti le mission della precedente presidenza, nonostante dei discreti successi di alcune automobili piano piano FIAT abbandonò i disegni di ulteriori linee sotto al marchio Lancia, fino ad arrivare a produrre un solo modello, la Ypsilon. Oltre a Lancia la FIAT acquisì un'altra casa automobilistica italiana, Alfa Romeo.

Il rapporto tra Alfa Romeo e F.I.A.T. nasce nel 1986 quando tra il 6 e il 7 novembre la fabbrica torinese acquista la fabbrica milanese dopo una lunga competizione con il colosso americano Ford. Entrambe le scuderie offrivano accordi vantaggiosi per il Biscione, ma un consulente estero. La Banca First Boston garantì alla Finmeccanica che l'offerta più vantaggiosa fosse quella della F.I.A.T.

La FIAT aveva intenzione di acquistare tutto il gruppo Alfa comprendente L'Arna, L'Arveco e la società produttrice di componenti meccaniche, al contrario Ford era interessata solo alla principale del gruppo. Il colosso americano prometteva una produzione di 350.000 unità annuali con marchio Alfa, la risposta di FIAT fu promettere la produzione di 395.000 unità con il marchio acquisito. La FIAT superò Ford anche sulla gestione dei dipendenti

assicurando 28.000 occupati con rientro dei cassintegrati contro i 19-20-000 di Ford. Non solo i giornali e i proprietari furono a favore dell'acquisizione da parte della FIAT anche i sindacati appoggiarono la FIAT ledendo la Ford. La FIAT dopo l'acquisizione del biscione, a differenza di Lancia, portò avanti le linee dell'Alfa e la cattività dei suoi motori, possiamo definire Alfa Romeo la parte sportiva del carattere di FIAT.

Ancora oggi Alfa Romeo porta grandi introiti al gruppo Stellantis, nel 2023 le immatricolazioni delle Alfa sono triplicate, solo nel primo semestre del 2023 c'è stato un aumento del 57% rispetto al semestre dell'anno precedente.

1.3 Gianni Agnelli e il passaggio generazionale

Gianni Agnelli nasce a Torino nel 1921, è il secondo di sette fratelli, nipote dell'omonimo nonno (fondatore di F.I.A.T.), figura molto importante e presente nella vita di Gianni. Infatti, dopo il tragico incidente dove il padre Edoardo perde la vita, sarà il nonno Gianni a divenire la figura di supporto del nipote. Durante la gioventù si addentra nello studio classico, frequenta il liceo Massimo D'Azeglio, dopo il diploma di liceo classico intraprende un viaggio negli Stati Uniti dove visita Detroit, Los Angeles e New York. Dall'esperienza statunitense Gianni rimane colpito da quanto l'America fosse più avanti rispetto alle nazioni europee. Nel periodo di guerra Agnelli divenne sottotenente, dopo aver seguito il corso per ufficiale di complemento, dopo la nomina venne mandato sul fronte russo, dopodiché viene trasferito e comandato a Tripoli, dopo vari spostamenti e riassegnazioni e dopo aver ricevuto la Croce di guerra al valore, sotto richiesta del nonno viene rimpatriato in Sicilia. Rientrato a casa continua gli studi di giurisprudenza conseguendo la laurea come giurista. Oltre a portare avanti l'esperienza militare Gianni Agnelli si cimenta nella sfera imprenditoriale nella società fondata da Roberto Incerti, produttrice di cuscinetti a sfere, il suo incarico fu prettamente rappresentativo ma gli permise di affacciarsi alla vita imprenditoriale e tutto ciò che ne concerne. Dopo la scomparsa del nonno ebbe un colloquio con l'allora manager di Fiat, durante l'incontro parlarono di chi dovesse occuparsi della guida dell'Azienda, e giunsero alla conclusione che Vittorio Valletta avrebbe continuato a dirigere l'azienda in autonomia, seguendo il consiglio del defunto nonno di godersi la giovinezza prima di entrare a tutti gli effetti nella vita aziendale. Il 30 aprile del 1966 Vittorio Valletta all'età di ottant'anni lascia le redini della dirigenza di Fiat proponendo come suo successore Gianni Agnelli, ed è qui che veramente inizia il cammino di Gianni nella vita imprenditoriale. Come in ogni passaggio di

testimone il nuovo si sostituisce al vecchio senza però dimenticare le origini e la precedente guida, di fatti Valletta nonostante la perdita della carica rimase come guida e come mentore all' inesperto Agnelli, oltre all'occupazione di alcuni settori aziendali. L'ultimo atto di Valletta prima della sua morte nel 1967 fu un accordo tra la Fiat e l'unione Sovietica.

L'accordo prevedeva l'apertura di uno stabilimento a Volga, il suddetto aveva lo scopo di condividere il know-how e lo stabilimento "chiavi in mano", ma la morte dell'ex dirigente poteva rappresentare un problema per la conclusione della trattativa, essendo lui il creatore e il mantentore dei rapporti con i sovietici, fortunatamente l'accordo venne rispettato ambo le parti e si arrivò alla conclusione che Valletta aveva immaginato.

Il secondo dilemma rivestiva un'importanza significativamente maggiore. In risposta all'invito del presidente dell'Alfa Romeo, Giuseppe Luraghi, che da tempo affermava l'inevitabile necessità di conseguire una "massa critica" di volumi produttivi per garantire la sostenibilità finanziaria aziendale (e approfittando dell'opportunità di creare un considerevole stabilimento nel Meridione italiano), il governo italiano deliberò il finanziamento dell'Alfa Romeo per l'edificazione di un impianto produttivo nell'Italia meridionale. Questo stabilimento sarebbe stato dedicato alla produzione di un modello di autovettura di classe media, situato approssimativamente nella stessa categoria di mercato della Fiat 128, la cui introduzione sul mercato era imminente.

Secondo Gianni Agnelli, nell'ambito del mercato italiano delle automobili di fascia bassa e media, già preso d'assalto dalla concorrenza europea grazie alla graduale riduzione delle tariffe doganali all'interno della Comunità Economica Europea, non vi era spazio per un altro concorrente italiano, specialmente se avesse fatto affidamento sui finanziamenti a carico del contribuente. Tuttavia, tutti i tentativi di contrastare questo progetto a livello politico risultarono infruttuosi. La località scelta per l'ubicazione dello stabilimento fu Pomigliano d'Arco, un comune situato a breve distanza da Napoli. In questa area operavano già la piccola Alfa Motori Avio e l'Aerfer, un'azienda di medie dimensioni specializzata nella produzione di componenti per aeromobili commerciali su commissione di importanti aziende americane (successivamente incorporata in Aeritalia, che in seguito divenne Alenia). Per trovare il numero necessario di quadri tecnici intermedi in grado di far funzionare lo stabilimento, la neonata Alfasud non poté fare a meno di rivolgersi alla Fiat, attirando questi tecnici offrendo loro salari superiori a quelli pagati dall'azienda torinese.

Sulla base di uno studio commissionato a una società di consulenza americana, a partire dai primi mesi del 1968, si iniziò una complessa opera di ristrutturazione del sistema aziendale,

affidandola principalmente all'intervento del nuovo amministratore delegato, il fratello Umberto Agnelli (nato nel 1934). Questi, membro del consiglio di amministrazione della Fiat dal 1964, aveva già esperienza nella ristrutturazione della controllata francese Simca, all'epoca il quarto produttore di automobili sul mercato francese. Abbandonando la politica industriale di Vittorio Valletta (che abbracciava i settori terrestre, marittimo e aerospaziale), Gianni Agnelli prese la decisione di dismettere le divisioni produttive che richiedevano investimenti costanti e il cui margine di profitto era precario e spesso influenzato da decisioni di natura politica, non solo sul mercato italiano. Venne, pertanto, ceduto alla Finmeccanica il 50% della Grandi Motori, conosciuta come la Divisione Mare, specializzata nella produzione di motori marini Diesel per navi di grandi dimensioni. Questa divisione fu trasferita a Trieste con il nome iniziale di Grandi Motori Trieste.

In modo simile, si procedette con la divisione nota come Fiat Velivoli, specializzata nella fabbricazione di aeromobili, principalmente di impiego militare e spesso su licenza da importanti aziende straniere. Questa divisione fu integrata nell'Aerfer di Pomigliano d'Arco, una società a partecipazione statale che successivamente diventò Aeritalia (e in seguito Alenia). La partecipazione della Fiat rimase unicamente un interesse finanziario, in quanto il controllo operativo era in mano a Finmeccanica. Il rimanente 50% delle azioni fu definitivamente ceduto dalla Fiat nel 1975. Questo stesso modello di cessione fu applicato anche ad altre realtà di dimensioni minori.

Nel 1969, l'Ingegnere Ferrari cedette il controllo della sua prestigiosa casa automobilistica, la Ferrari, alla Fiat. Tuttavia, il reparto corse della Ferrari rimase sotto il suo controllo per molti anni a venire. Il 1° febbraio 1970, la famiglia Pesenti acquisì il marchio automobilistico di prestigio Lancia, fondata a Torino da Vincenzo Lancia nel 1907, al prezzo simbolico di un milione di lire, mentre il marchio si trovava in uno stato di quasi insolvenza.

Il sogno di Gianni Agnelli consisteva nell'internazionalizzare la Fiat. Due anni dopo aver assunto la direzione della Fiat, Gianni Agnelli concordò con François Michelin, detentore della quota di controllo di Citroën, azienda in difficoltà finanziarie, di acquisire una partecipazione con l'intenzione successiva di ottenere il controllo totale del produttore automobilistico francese.

La sinergia tra questi due costruttori europei sembrava promettente: Citroën era un marchio prestigioso, con una solida reputazione nella produzione di automobili di alta gamma, mentre la Fiat aveva una buona fama nel segmento delle auto compatte. L'accordo fu stipulato con

successo, portando all'assegnazione di dirigenti Fiat ai vertici di Citroën. Tuttavia, il nazionalismo dei gollisti francesi rappresentò un ostacolo insormontabile, poiché fu impedito alla Fiat di acquisire la maggioranza delle azioni di Citroën. Le divergenze tra i tecnici italiani e francesi contribuirono ulteriormente alla fine dell'accordo. Senza il controllo totale dell'azienda, la Fiat non poteva imporre decisioni senza il consenso delle altre parti interessate e aveva solo la possibilità di investire per modernizzare impianti e strutture.

Alla fine, quattro anni più tardi, il magnifico sogno trovò la sua inesorabile fine, costringendo il rinomato Gianni Agnelli a cedere all'inevitabile e abbandonare il suo ardito progetto di internazionalizzazione, almeno per quanto riguarda questa particolare strada. La quota di partecipazione della Fiat in Citroën venne infine ceduta alla casa automobilistica Peugeot. L'Avvocato, con sapienza e determinazione, si ritirò momentaneamente per esplorare nuove vie, orientando il suo sguardo verso un diverso e avveniristico modello di internazionalizzazione. Questo nuovo percorso avrebbe attraversato gli impianti di produzione Zastava per la realizzazione del modello 128 (ubicati nella Jugoslavia) e quelli di Tofaş per la fabbricazione del modello 124 (ubicati in Turchia).

Già presente sul mercato polacco grazie alla produzione del modello 125, il 29 ottobre del 1971 la Fiat siglò un rilevante contratto di licenza e collaborazione industriale con l'azienda Pol-Mot. Questo accordo portò alla realizzazione, presso gli stabilimenti F.S.M. di Tychy, di una produzione su vasta scala della Fiat 126. Tale modello, con una produzione media di oltre mille vetture al giorno, ebbe un significativo impatto sulla motorizzazione dell'intera Polonia e sui mercati situati al di là della cortina di ferro. Poco dopo, venne intrapresa la straordinaria avventura di estendere la produzione oltreoceano, attraverso la creazione di uno stabilimento in Brasile, precisamente a Belo Horizonte nello Stato di Minas Gerais. Inizialmente, la struttura si dedicò alla produzione della Fiat 127, opportunamente adattata per soddisfare le esigenze del mercato brasiliano (il modello ricevette il nome di Fiat 147).

L'ambizioso progetto ideato da Giovanni Agnelli, con l'obiettivo di far risplendere il marchio FIAT a livello globale, si materializzò in modo sorprendente nel corso di un decennio. Questa visionaria espansione industriale si concretizzò grazie a unità produttive disseminate in quattro continenti:

Europa - In Italia (Fiat, Lancia, Autobianchi, Ferrari), Spagna (Seat), Jugoslavia (Zastava) e Polonia (F.S.M.).

Sud America - In Brasile (Automoveis) e in Argentina (Concorde).

Asia - In Turchia (Tofas).

Africa - Con piccole unità produttive presenti in Egitto e in Sudafrica.

Negli anni Settanta, Gianni Agnelli si trovò di fronte alla prima grande crisi dell'azienda automobilistica Fiat. Questa crisi fu una delle più gravi dalla Prima guerra mondiale. L'autofinanziamento non era più possibile, soprattutto a causa degli investimenti in Brasile, che non stavano dando i risultati sperati. Le vendite di auto in Italia erano in calo e la concorrenza straniera si stava intensificando grazie all'abbattimento delle barriere doganali europee previste dal Trattato di Roma. Per affrontare questa situazione difficile, Gianni Agnelli assunse Cesare Romiti come responsabile della finanza aziendale nell'autunno del 1974. Romiti avrebbe poi raggiunto il vertice dell'azienda, rimanendovi per quasi un quarto di secolo. Con il supporto di Romiti, Gianni Agnelli trasformò la Fiat da un'azienda industriale in una holding finanziaria.

Questo processo di trasformazione durò più di cinque anni e portò alla creazione di diverse holding per settore produttivo, ognuna delle quali aveva sotto di sé le rispettive società operative. Tra le principali holding create durante questo periodo c'erano la Fiat-Allis per le macchine agricole, l'Iveco per i veicoli industriali, La Macchine Movimento Terra e la Teksis per le fonderie e la produzione metallurgica. L'ultima ad essere creata, ma non per importanza, fu la Fiat Auto, responsabile delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri. Inoltre, questa fase segnò una svolta nella politica finanziaria dell'azienda, con Gianni Agnelli che si avvicinò sempre di più alla Mediobanca di Enrico Cuccia, probabilmente a causa delle difficoltà finanziarie della Fiat e dei buoni rapporti tra Romiti e Cuccia. Questa era una differenza rispetto al suo predecessore, Valletta, che aveva mantenuto una certa distanza da Mediobanca. Nel 1976, ci furono due eventi significativi. Prima, Carlo De Benedetti, un giovane imprenditore, entrò in Fiat come direttore generale accanto a Romiti dopo aver acquistato la Gilardini, un'azienda che forniva componenti alla Fiat. Successivamente, De Benedetti diventò azionista Fiat e iniziò a ristrutturare il management

aziendale. Tuttavia, De Benedetti improvvisamente decise di lasciare l'azienda, e Gianni Agnelli riacquistò il pacchetto di azioni Fiat che gli aveva venduto. Nel frattempo, la Compagnia di assicurazione SAI, di proprietà della famiglia Agnelli, venne venduta al finanziere Raffaele Ursini in una mossa che suscitò polemiche per il prezzo di vendita considerato troppo basso. A fine 1976, sembrò che i problemi finanziari della Fiat fossero stati risolti con la vendita di oltre il 9% delle azioni Fiat alla Lafico, una banca controllata dal governo libico di Mu'ammarr Gheddafi, anche se questa mossa sollevò preoccupazioni negli ambienti politici occidentali. Nonostante questi sforzi, la crisi continuò a colpire la Fiat alla fine degli anni Settanta una perdita di quote di mercato in Italia e in Europa. Tuttavia, la situazione migliorò con il successo dei nuovi modelli come la Uno, la Croma e la Thema, voluti dal direttore generale di Fiat Auto, Vittorio Ghidella. Gli anni Ottanta videro anche aspri conflitti tra la Fiat di Gianni Agnelli e i sindacati italiani, con uno sciopero generale nel 1980 che bloccò la produzione per 35 giorni e segnò un cambiamento nel rapporto di potere tra i sindacati e l'azienda. Nonostante le sfide e le crisi, la Fiat sotto la guida di Gianni Agnelli riuscì a superare molte difficoltà e a mantenere una posizione di rilievo nel settore automobilistico italiano ed europeo. Nei primi anni del nuovo millennio, Gianni Agnelli, consapevole che la Fiat non avrebbe potuto affrontare da sola la sfida del mercato automobilistico globale (tra il 1990 e il 2001 la quota di mercato della Fiat in Italia era scesa dal 53% al 35% e in Europa dal 14% al 10%), intraprese una collaborazione con la General Motors (GM) degli Stati Uniti. Concluse un accordo in cui la grande azienda statunitense acquisì il 20% della Fiat Auto attraverso un aumento di capitale riservato alla Fiat, pagando con le proprie azioni, che rappresentavano circa il 5% del capitale totale di GM. Inoltre, la Fiat ottenne una clausola put, che le consentiva di cedere il restante 80% della Fiat Auto a GM a un prezzo stabilito da criteri predefiniti, con la possibilità di farlo dopo due anni e entro otto anni. Questo accordo prevedeva anche fusioni tra le società costituite dagli stabilimenti della Fiat Auto e quelli di Opel, la controllata europea di GM con sede in Germania. Tuttavia, cinque anni dopo, a causa delle difficoltà finanziarie sia della Fiat sia di GM, l'accordo si ruppe, ma con un esito diverso da quanto originariamente previsto. Invece di cedere la Fiat Auto interamente a GM, fu quest'ultima a pagare per evitare che la Fiat esercitasse il diritto di cessione (clausola put). Inoltre, GM cedette le sue quote di Fiat Auto alla Fiat stessa. Le società miste precedentemente costituite furono sciolte, e ognuna delle due aziende recuperò la sua parte, anche se GM mantenne i diritti di produzione dei motori Multijet, che sarebbero stati utilizzati su tutta la gamma di veicoli GM e sarebbero stati prodotti in un'apposita struttura GM-Powertrain a Tychy, in Polonia. Nel frattempo, la crisi economica nell'industria automobilistica colpì duramente il Gruppo Fiat, e Agnelli, già in lotta contro il cancro, poté

partecipare solo in modo limitato agli eventi che si stavano svolgendo. Il 24 gennaio 2003, all'età di 81 anni, Gianni Agnelli si spense nella sua storica residenza collinare, Villa Frescòt, situata al confine con Pecetto Torinese, a Torino. La sua morte fu causata da un carcinoma alla prostata. La camera ardente venne allestita nella Pinacoteca del Lingotto, seguendo il cerimoniale del Senato. Il funerale, trasmesso in diretta su Rai 1, si svolse nel Duomo di Torino, con la partecipazione di una folla imponente e fu presieduto dal cardinale Severino Poletto. In seguito, la vedova di Gianni Agnelli, attraverso una lettera aperta al direttore del quotidiano La Stampa, ringraziò tutte le personalità nazionali e internazionali e tutti i cittadini presenti. Gianni Agnelli venne poi sepolto nella monumentale cappella di famiglia presso il piccolo cimitero di Villar Perosa.

Come abbiamo visto nello specifico analizzando la figura di Agnelli possiamo appurare che fu una delle figure più influenti se non la più influente sul mercato automobilistico, solo un'altra figura può essere paragonata e affiancata alla sua, Sergio Marchionne

Capitolo Secondo: La Nuova F.I.A.T

2.1 Elkann e Marchionne

John Elkann e Sergio Marchionne, due nomi che hanno plasmato l'industria automobilistica italiana e globale. In questo paragrafo andremo ad analizzare entrambe le vite e le carriere di Elkann e Marchionne, concentrandosi non solo sul loro impatto nell'industria automobilistica, ma anche sulla loro formazione, le loro influenze familiari e aspetti della loro vita privata che hanno contribuito a definire le persone dietro i nomi.

John Elkann, nato il 1° aprile 1976 a New York, Stati Uniti, è il pronipote di Gianni Agnelli, gigante dell'Automotive come descritto nel capitolo precedente. La sua connessione familiare lo ha destinato sin da giovane a un ruolo chiave nella Fiat. Il suo percorso di studi parte con la

frequenzamento del politecnico di Torino dove ha studiato ingegneria gestionale al Politecnico di Torino, dimostrando sin da giovane un interesse per il mondo degli affari.

Successivamente, ha ottenuto un prestigioso master in amministrazione aziendale presso la Harvard Business School, una formazione che ha gettato le basi per il suo futuro successo.

Nel 2004, a soli 28 anni, Elkann è stato nominato vicepresidente di Fiat S.p.A., diventando il membro più giovane del consiglio di amministrazione dell'azienda. Questa nomina è stata un segno della fiducia che la famiglia Agnelli aveva in lui e ha aperto la strada a una carriera di leadership nell'industria automobilistica. Tuttavia, oltre al suo ruolo aziendale, Elkann è noto per il suo impegno nella promozione dell'arte e della cultura, servendo in diverse organizzazioni culturali.

Sergio Marchionne, nato il 17 giugno 1952 a Chieti, Italia, proveniva da una famiglia di origine italiana, ma era cresciuto in Canada. Questa esperienza di vita internazionale avrebbe in seguito influenzato il suo approccio cosmopolita alla gestione aziendale. Marchionne godeva di una conoscenza giuridica e una formazione in finanza, questa accoppiata vincente gli ha permesso di analizzare al meglio le situazioni alle quali è stato sottoposto durante la sua carriera e per questo è stato riconosciuto e ricordato per la sua intelligenza e capacità decisionali.

La sua nomina come amministratore delegato della Fiat nel 2004 è stata un momento epocale. Marchionne era noto per il suo approccio pragmatico, e questa caratteristica avrebbe avuto un impatto significativo sulla sua gestione aziendale. A livello personale, Marchionne era un individuo riservato, ma la sua dedizione al lavoro e alla trasformazione dell'azienda era evidente.

Sotto la guida di Marchionne, la Fiat ha intrapreso una ristrutturazione radicale che ha ridefinito l'azienda. Una delle sue mosse più audaci è stata la cessione della divisione automobilistica di lusso Ferrari. Questa decisione ha portato risorse finanziarie significative all'azienda, consentendole di concentrarsi su altre aree chiave. Inoltre, l'acquisizione di Chrysler è stata altrettanto importante, poiché ha permesso alla Fiat di entrare nel mercato americano e di ampliare la sua presenza globale.

Oltre alla loro carriera professionale, sia Elkann che Marchionne avevano passioni personali che hanno contribuito a definirli come individui. Elkann era noto per il suo impegno nell'arte e nella cultura, mentre, Marchionne era noto per essere un appassionato amante del baseball e un collezionista di vecchie auto, dimostrando un interesse per il mondo automobilistico che va oltre la sua carriera lavorativa.

La collaborazione tra Elkann e Marchionne è stata una delle chiavi del successo dell'azienda. Elkann, come rappresentante della famiglia Agnelli, ha portato una profonda comprensione della storia e della cultura aziendale, mentre Marchionne ha contribuito con la sua visione strategica e la sua abilità nel prendere decisioni audaci. La fiducia reciproca tra i due è stata fondamentale per il destino dell'azienda.

Anche dopo la sua prematura scomparsa nel 2018, Sergio Marchionne ha lasciato un'eredità profonda e duratura nell'industria automobilistica. La sua visione e il suo pragmatismo hanno influenzato non solo la Fiat ma l'intero settore. La fusione tra FCA e PSA Group per creare Stellantis è stata l'ultimo capitolo di questo straordinario percorso, portando alla creazione di un nuovo colosso dell'automobilismo.

In conclusione, John Elkann e Sergio Marchionne rimarranno figure di spicco nell'industria automobilistica italiana e globale. La loro collaborazione ha contribuito in modo significativo al successo e alla posizione di leadership della Fiat Chrysler Automobiles. La loro eredità continuerà a influenzare il settore automobilistico per gli anni a venire, un esempio duraturo di leadership di successo e visione strategica. La storia di Elkann e Marchionne è una testimonianza dell'importanza di una leadership forte e della capacità di adattarsi ai cambiamenti in un'industria in costante evoluzione.

2.2 Chrysler

Dopo aver analizzato la storia di F.I.A.T. in questa parte dell'elaborato andremo ad analizzare il cammino dell'acquistata durante le trattative che vanno dal 2009 al 2014.

La storia di Chrysler Corporation, una delle "Tre Grandi" case automobilistiche americane insieme a Ford e General Motors, ha inizio nel 1925. Walter Percy Chrysler, un uomo d'affari esperto nel settore automobilistico, acquisisce la Maxwell Motor Corporation e la rinomina Chrysler Corporation. Chrysler aveva già maturato una notevole esperienza nell'industria automobilistica, avendo lavorato per Buick e Willys-Overland.

Uno dei primi successi di Chrysler è stata l'introduzione del modello Chrysler 6, che ha contribuito a consolidare la reputazione dell'azienda per l'ingegneria avanzata e la qualità dei veicoli. Nel 1928, Chrysler acquisisce la Dodge Brothers Company, ampliando così la sua gamma di marchi. Durante il Grande Depressione degli anni '30, Chrysler è riuscita a resistere alle difficoltà economiche meglio di molti altri produttori di auto grazie a un'efficace gestione finanziaria e alla sua reputazione di affidabilità. Nel 1934, Chrysler introduce il modello Airflow, uno dei primi esempi di design automobilistico aerodinamico. Tuttavia, il pubblico ha avuto una reazione mista al nuovo design, e Chrysler ha dovuto ritornare a forme automobilistiche più tradizionali. Con lo scoppio della Seconda Guerra Mondiale, Chrysler ha contribuito allo sforzo bellico producendo veicoli militari e motori per aerei. Questa attività ha preparato l'azienda per il boom economico postbellico e il mercato automobilistico in crescita. Dopo la guerra, Chrysler ha sperimentato una crescita esplosiva grazie al suo design innovativo e all'introduzione di nuovi modelli. Nel 1951, la società presenta il suo motore HEMI, che diventerà leggendario nelle competizioni automobilistiche e nelle muscle car. Nel 1955, Chrysler lancia il marchio "Imperial" come sua divisione di lusso.

Tuttavia, uno dei momenti più iconici della storia di Chrysler è arrivato nel 1964 con il lancio della Plymouth Barracuda, uno dei primi esempi di muscle car. Questo veicolo è stato rapidamente seguito dalla Dodge Charger e dalla Plymouth Road Runner, consolidando la posizione di Chrysler nel mercato delle performance automobilistiche.

Nel corso degli anni '70, l'industria automobilistica statunitense ha affrontato sfide significative, tra cui l'aumento dei prezzi del petrolio e le normative ambientali più rigorose. Chrysler ha lottato con la produzione di veicoli più efficienti dal punto di vista del consumo di carburante e ha accumulato debiti considerevoli. Nel 1979, Chrysler è stata al limite del

fallimento e ha cercato il salvataggio dal governo degli Stati Uniti. Il governo ha concesso un prestito di emergenza di 1,5 miliardi di dollari a condizione che Chrysler implementasse un piano di riorganizzazione. La guida di Lee Iacocca, ex dirigente della Ford, è stata fondamentale in questo periodo. Chrysler ha tagliato i costi, introdotto nuovi modelli di successo come la minivan Chrysler Town & Country e ha ripagato il prestito governativo in anticipo.

Negli anni '80 e '90, Chrysler ha sperimentato una rinascita sotto la leadership di Iacocca. La società ha introdotto nuovi modelli di successo come la minivan Dodge Caravan e il marchio Jeep è diventato un'icona nel settore dei veicoli fuoristrada. Tuttavia, nel 1998, Chrysler ha affrontato nuovamente problemi finanziari ed è stata acquisita dalla tedesca Daimler-Benz, formando la DaimlerChrysler AG. Questa fusione è stata vista come un tentativo di creare un gigante globale dell'automobilismo, ma alla fine si è rivelata problematica.

Nel 2007, DaimlerChrysler ha venduto la maggioranza delle azioni di Chrysler a Cerberus Capital Management, una società di private equity. Questo ha segnato la fine dell'era della fusione tra Chrysler e Daimler-Benz. Tuttavia, la nuova proprietà non ha portato la stabilità finanziaria desiderata. Nel 2008, Chrysler ha subito pesanti perdite finanziarie, proprio mentre l'industria automobilistica americana stava per affrontare una delle sue sfide più gravi, la crisi finanziaria globale. La crisi finanziaria ha colpito duramente Chrysler e le altre case automobilistiche, poiché la domanda di automobili si è abbassata drasticamente. Nel 2009, Chrysler ha presentato una richiesta di protezione dal fallimento, diventando la prima delle "Tre Grandi" case automobilistiche americane a farlo durante la crisi finanziaria. La società ha ricevuto un ulteriore prestito governativo di emergenza, ma è diventata di fatto una società controllata dal governo degli Stati Uniti.

Nel 2009, in seguito alla bancarotta di Chrysler, l'azienda ha cercato una nuova opportunità di sopravvivenza. Questa occasione è arrivata con l'annuncio dell'accordo tra Fiat Group Automobiles e il governo degli Stati Uniti per formare una nuova società chiamata Chrysler Group LLC. Fiat ha ottenuto una partecipazione iniziale del 20% in Chrysler e ha fornito tecnologia e modelli con l'obiettivo di riportare in auge il marchio.

La mossa si è rivelata cruciale per il futuro di Chrysler. Fiat ha gradualmente aumentato la sua quota in Chrysler, fino a diventare l'azionista di maggioranza. Questo ha portato a un maggiore

scambio di tecnologia e alla condivisione di risorse tra le due società. Inoltre, sotto la guida di Sergio Marchionne, CEO di Fiat e Chrysler, sono stati introdotti nuovi modelli di successo come la Dodge Dart e la Jeep Grand Cherokee. Nel 2011, Chrysler è tornata in borsa con un'offerta pubblica iniziale (IPO) che ha segnato un passo significativo nel suo recupero finanziario. La società ha continuato a registrare profitti stabili, dimostrando una resilienza sorprendente dopo la sua difficile situazione finanziaria degli anni precedenti. Nel 2014, Fiat ha completato l'acquisto delle azioni di Chrysler, diventando così Fiat Chrysler Automobiles (FCA). Questa fusione ha portato alla creazione di uno dei maggiori gruppi automobilistici al mondo, con una forte presenza sia in America del Nord che in Europa. La partnership tra Fiat e Chrysler ha rappresentato un capitolo importante nella storia dell'industria automobilistica e ha aiutato Chrysler a superare le sue sfide finanziarie.

La storia di Chrysler fino al 2013 è stata una montagna russa di successi, sfide e cambiamenti. L'azienda ha sperimentato alti e bassi, dalla sua fondazione agli anni d'oro delle muscle car, dalla crisi finanziaria al ritorno alla stabilità sotto il controllo di Fiat. La sua resilienza nel corso degli anni testimonia la forza dell'industria automobilistica americana e la capacità di adattamento delle aziende in risposta alle sfide in evoluzione del mercato.

2.3 Il passaggio a FCA (Fiat Chrysler Automobiles)

Nel 2014 FIAT acquisisce Chrysler, gli azionisti della Fiat acquistano il 41,5%, posseduto dal Fondo Veba, del terzo colosso automobilistico d' America, in cambio di 3.650 milioni di dollari con quest'ultima acquisizione Fiat si aggiudica il 100% di Chrysler così da poter effettuare la tanto attesa fusione tra i due colossi. Dopo una trattativa durata ben due anni. Utilizzando le parole di Sergio Marchionne, amministratore Fiat e presidente Chrysler, << L'acquisto da parte di Fiat del 100% di Chrysler ci permetterà, di realizzare pienamente la nostra visione di creare un costruttore di auto globale con un bagaglio di esperienze, punti di vista e competenze unico al mondo nella vita di ogni grande organizzazione e delle sue persone ci sono momenti importanti, che finiscono nei libri di storia. L'accordo appena raggiunto con Veba è senza dubbio uno di questi momenti per Fiat e per Chrysler >>

La situazione ovviamente non è così limpida, come analizzato da Furio Colombo, sia sotto il punto di vista manageriale e sia sotto il punto di vista economico. Sotto il punto di vista dell'economia formale l'azienda italiana rappresenta la proprietà di Chrysler, benché l'economia materiale dimostri il contrario, ovvero che Fiat risulta una filiale di una grande azienda americana.

Dopo l'acquisizione la Fiat cambia completamente carattere e diviene a tutti gli effetti una multinazionale, elargendo la sua presenza in più di 5 paesi. In Olanda viene registrata la sua sede legale, il domicilio fiscale spostato nel Regno Unito, il cuore dell'azienda negli USA e impianti di produzioni sparsi tra Europa, Medio Oriente, Cina e Sud America.

Grazie alla fusione, FIAT, non solo si aggiudica Chrysler ma anche: Dodge, RAM e Jeep, con questa formula vincente la Fiat riesce a quadruplicare la messa in strada dei suoi mezzi. Naturalmente la fusione delle due automotive non fu frutto di un piano pensato all'ultimo secondo. Di fatti l'operazione nasce nel 2009, quando venne firmato un contratto non vincolante, con lo scopo di acquistare il 35% del terzo costruttore di Detroit, il quale era posseduto per il 19,9% da Daimler, azienda tedesca; e il restante 80,1% dal fondo statunitense Cerberus, La svolta avvenne quando fu applicato a Chrysler il "Chapter 11" sotto la presidenza di Barack Obama, una procedura che porta ad una bancarotta guidata di Chrysler e subito dopo l'operazione il giudice fallimentare conferma la messa in vendita del colosso di Detroit, questa operazione spalanca le porte non solo a Fiat ma anche a Marchionne, il quale poco dopo divenne il nuovo CEO di Chrysler, sotto la presidenza di Robert Kiddle.

Fin da subito il nuovo CEO presenta un nuovo piano industriale, prevedendo un lancio di ben sedici nuovi modelli sotto al marchio Chrysler e dichiarando inoltre che Fiat avrebbe

iniziato la produzione di motori in America nel quarto trimestre del 2010. Mentre Marchionne si occupa della Chrysler e al collegamento tra l'americana e Fiat, l'assemblea di Fiat annuncia lo scorporo delle attività legate alla produzione dei veicoli industriali e dei macchinari agricoli, spostando l'attività sotto la guida della neo-società, Fiat Industrial, messa in moto dal primo gennaio del 2011, mossa effettuata con lo scopo di agevolare la fusione futura.

Grazie alla guida dell'amministratore italiano, Chrysler inizia a sollevarsi economicamente, nel primo trimestre del 2011 la suddetta porta nuovamente a bilancio l'utile. Nel mese di maggio avviene la svolta per Fiat, grazie allo sfruttamento di alcune clausole contrattuali, il raggiungimento di diversi bonus e il rimborso di prestiti erogati dal governo statunitense e quello canadese, la fabbrica torinese riesce ad accaparrarsi un'ulteriore quota di Chrysler, raggiungendo nel complesso il 46% della proprietà della stessa. Un ulteriore aumento avviene nel 2012 raggiungendo quota 58,5%. La restante parte di proprietà era del Fondo Veba che venne acquistata nel 2014 dopo il contenzioso di fronte alla Corte del Delaware, ove si è dibattuto il valore effettivo delle quote possedute da parte del fondo, dopo aver stilato il valore delle quote e fatta chiarezza sul valore Fiat acquisisce le ultime quote mancanti e acquisisce Chrysler.

Da qui in poi la gestione Fiat era ufficiale, il primo agosto del 2014 si svolge l'assemblea dei soci per confermare ed ufficializzare la fusione, dando vita a FCA. Con l'ufficializzazione della fusione si mette il punto nel rapporto tra Fiat e l'Italia. Poco dopo il trasferimento della sede legale in Olanda, il sei ottobre Wall Street concede la quotazione dei titoli di FCA con l'inizio delle contrattazioni fissato per il tredici ottobre. Intanto Marchionne si mette subito all'opera per stilare un business plan riguardanti i marchi sottostanti al gruppo, presenta subito il suo piano industriale a Jhon Elkann, presidente Fiat, Marchionne crea un progetto concentrato particolarmente sui marchi di punta di FCA: Alfa Romeo, Maserati e Ferrari. Per far ritornare Alfa ai livelli precedenti viene preventivato uno stanziamento di euro pari a 5 miliardi. Si spinge anche sul marchio Fiat prevedendo un totale di 1,9 milioni di vetture vendute con l'innesto di 8 nuove vetture per l'area Emea. Per quanto riguarda Jeep il CEO stilò un progetto con lo scopo di vendere 1,9 milioni di vetture una cifra esorbitante rispetto ai 732 mila esemplari venduti nel 2013. Ufficialmente il quindici luglio il cda di Fiat approva la fusione di Fiat nella controllata olandese Fiat Investments dando ufficialmente vita a Fiat Chrysler Automobiles (FCA). Nel corso del 2015, il Gruppo Fiat Chrysler Automobiles (FCA) ha presentato una robusta salute finanziaria, con un fatturato complessivo di 113,2 miliardi di euro, inclusi i 2,6 miliardi di euro generati dalla Ferrari, che è stata separatamente

quotata dal gruppo all'inizio dell'anno. Questo risultato rappresenta una crescita del 17,8% rispetto al 2014, registrando un incremento del 6% a parità di tassi di cambio. L'utile netto, considerando anche la Ferrari, è stato di 2 miliardi di euro, evidenziando una notevole crescita del 91%. Questi risultati eccezionali sono stati principalmente alimentati dalle performance delle vendite, che nel corso del 2015 hanno raggiunto un totale di 4,6 milioni di veicoli, mantenendo sostanzialmente lo stesso livello dell'anno precedente, nonostante le significative flessioni verificatesi in alcune regioni del mondo. In particolare, si è assistito a una diminuzione delle vendite da 827.000 unità nel 2014 a 553.000 in America Latina, e da 220.000 a 149.000 nella regione Asia-Pacifico.

Per quanto riguarda la situazione finanziaria, al 31 dicembre 2015 l'indebitamento industriale di FCA ammontava a 6 miliardi di euro (5 miliardi senza considerare la Ferrari), mentre l'indebitamento lordo era di 30 miliardi di euro, in netta diminuzione rispetto ai 33,7 miliardi registrati alla fine del 2014. Questo rappresenta un miglioramento significativo rispetto all'anno precedente, quando l'indebitamento ammontava a 7 miliardi di euro. La liquidità disponibile alla fine del 2015 è stata di 25,2 miliardi di euro, mostrando una leggera diminuzione rispetto al 2014, principalmente dovuta al rimborso di prestiti per un totale di 7,3 miliardi di euro. Tuttavia, nonostante i risultati finanziari straordinari, l'attenzione degli analisti e degli osservatori si concentra sulle prospettive future e sugli aggiornamenti previsti nei piani industriali di FCA. Nel 2014, l'allora amministratore delegato Sergio Marchionne aveva delineato un piano quadriennale fino al 2018. Tuttavia, l'evolversi delle condizioni economiche globali, in particolare in Cina, Russia e Brasile, ha reso necessaria una revisione quasi completa degli obiettivi fissati nella versione iniziale di tale piano.

2.4 Stellantis

Stellantis è una realtà creata dalla fusione di FCA e PSA, in precedenza ci siamo addentrati nella storia di Fiat e come è arrivata a divenire FCA, analizzando affondo le dinamiche interne e le influenze esterne. Allo stesso tempo PSA è un altro colosso europeo, nato dalla fusione di Peugeot SA e Citroen SA. Nel 1974, Peugeot SA ha acquisito il 38,2% di Citroën e nel 1976 si è unita alla società Michelin, che era in grave difficoltà finanziarie,

incrementando la sua quota al 89,95%. Così è nata PSA (inizialmente Peugeot Société Anonyme), poi rinominata PSA Peugeot Citroën e successivamente Gruppo PSA. Il nuovo gruppo ha avuto un periodo finanziario positivo dal 1976 al 1979, grazie ai successi dei modelli Citroën GS e CX, mentre Peugeot è stato prudente nelle spese. PSA ha acquisito gli stabilimenti di Chrysler Europe, ampliando la produzione ma generando anche perdite finanziarie, soprattutto dal 1980 al 1985. Con questa acquisizione, il gruppo ha ottenuto il marchio Simca e, dopo il cambio di nome di Chrysler Europe in Talbot nel 1979, ha venduto veicoli con tre marchi diversi per sette anni. Nel 1986, il marchio Talbot è stato eliminato e sono rimasti solo Peugeot e Citroën. I due marchi hanno mantenuto reti di vendita e assistenza separate, ma hanno condiviso piattaforme e tecnologie, oltre a reti di distribuzione per auto e parti di ricambio. PSA aveva accordi con Fiat SpA attraverso Sevel (Société Européenne de Véhicules Légers SpA), una joint venture tra Fiat, Peugeot e Citroën. Questa società ha prodotto veicoli leggeri commerciali e monovolume in Italia e Francia. Ci sono stati accordi simili con Toyota per la produzione di super utilitarie in Repubblica Ceca e con BMW per la meccanica. La società ha investito in Sud America, Iran e Cina. PSA possedeva anche Gefco, una società di logistica e trasporti, e operava nel Regno Unito attraverso Motaquip, una società di accessori per auto. Nel 2012, PSA ha stabilito una partnership con General Motors e ha venduto una quota del 7% al gruppo statunitense. A causa della crisi finanziaria del 2008, nel 2014, lo stato francese e DongFeng Motor sono entrati nel capitale azionario di PSA. Carlos Tavares è diventato presidente del gruppo. Nel 2016, PSA Peugeot Citroën ha cambiato nome in Groupe PSA. Nel 2017, PSA ha acquisito Opel e Vauxhall Motors da General Motors, diventando il secondo costruttore auto in Europa. Nel 2019 PSA e FCA decidono di diventare un'unica potenza creando il gruppo Stellantis. In questo modo ben 14 marchi vengono gestiti sotto il medesimo tetto, Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, Citroën, Dodge, DS Automobiles, Opel, Fiat, Jeep, Lancia, Maserati, Peugeot, Ram Trucks e Vauxhall. La globalizzazione dell'azienda è totale, gode di ben 29 paesi nella quale ha siti produttivi e si è aggiudicata al ventinovesimo posto nei gruppi di automotive per fatturato. Dimostra da subito di essere tra i leader del mercato, con ben otto milioni di auto vendute, aggiudicandosi il titolo di quarto costruttore al mondo. L'emblema di questa audace fusione è stato annunciato nel 2019, quando i consigli di amministrazione di Groupe PSA e FCA hanno rivelato al mondo l'intenzione di creare una nuova entità che avrebbe ridefinito i confini dell'industria automobilistica. Questo annuncio è stato accolto con entusiasmo e aspettative senza precedenti, riconoscendo la portata epocale dell'accordo riconoscendo da subito quanto un cambiamento del genere impattasse sul mercato. Nel mese di dicembre dello stesso anno, è stato siglato un accordo ufficiale che ha gettato le basi per l'ascesa di Stellantis. Questo

accordo, redatto con grande precisione e dettaglio, è stato un esempio di diplomazia e negoziazione strategica tra le due aziende. Durante la stillazione del contratto è iniziato la ricerca delle figure più adatte per creare un team tale che portasse avanti un'iniziativa di questo calibro una delle figure individuate e poi scelte fu, Carlos Tavares, un visionario nel mondo dell'automobile, il quale venne nominato CEO. Tavares riuscì a portare una corretta visione della mission aziendale, grazie alla sua esperienza nell'ambito delle automobili, da subito mostra interesse e volontà di portare sempre più valore al marchio Stellantis. Allo stesso modo, John Elkann, noto per la sua leadership straordinaria, viene nominato presidente di Stellantis. Ovviamente la creazione del consiglio ha avuto bisogno di essere correttamente bilanciata tra le due aziende, evitando che una contasse più dell'altra. L'approvazione delle autorità regolatorie europee ha dato il via libera ufficiale alla fusione, consentendo a Stellantis di emergere come un nuovo gigante dell'industria automobilistica globale. Il 16 gennaio 2021, la nascita ufficiale di Stellantis è stata celebrata con grande pompa e circostanza, marcando l'inizio di una nuova era nel settore automobilistico. Gli azionisti di entrambe le società hanno ricevuto la loro quota di azioni in un atto di condivisione. Si nota da subito quanto le due aziende coesistano e di quanto ci si possa fidare di coloro al quale è stato dato il compito manageriale, dimostrando da subito durante la pandemia da COVID-19 la capacità di adattare gli accordi senza creare problematiche di alcuna natura, dimostrando la flessibilità e la determinazione delle due società nell'affrontare le avversità. Da quel momento, Stellantis ha preso le redini di un portafoglio di marchi automobilistici di prestigio, combinando l'eredità europea di Groupe PSA con l'iconicità globale di FCA. Questo colosso sta attualmente guidando l'industria automobilistica in una nuova era, puntando sempre più verso la mobilità sostenibile, l'innovazione tecnologica e la globalizzazione. Naturalmente la creazione di Stellantis ha portato grandi novità per i marchi Fiat, La commissione ha scelto di revocare alla maggior parte degli autosaloni la licenza di vendita dei veicoli appartenenti al gruppo, mantenendo soltanto la possibilità ad alcuni centri di effettuare manutenzione o lavori di cambio pezzi. Una mossa azzardata che ha portato il controllo delle vendite completamente nelle mani di Stellantis, evitando e tagliando eventuali tramiti.

Capitolo terzo: Operazioni finanziarie, manovre e globalizzazione

3.1 Una parentesi su altri marchi nati e cresciuti in Italia

Il mercato automobilistico italiano fino a poco fa era capitanato dalla Fiat, ma dopo che la stessa ha abbandonato le sponde italiane per spostare sia la sede legale che il suo headquarter all'estero, al mercato italiano è rimasta una scarsa quantità di aziende sul territorio sotto il punto di vista legale. La Fiat e l'Italia saranno legate per sempre, emotivamente e storicamente ma adesso non hanno più niente a che fare tra loro. In questo momento i marchi automobilistici appartenenti al territorio italiano sono molto pochi, alcuni sono stati acquisiti da Fiat tempo fa altri non sono riusciti a mantenere il mercato e per questo sono fallite. Le poche rimaste ancora in piedi fanno parte di un mercato completamente diverso da quello del colosso torinese. Possiamo portare in esame tre colossi delle super-car: Lamborghini, Ferrari e Pagani, oltre a DR marchio che si occupa della produzione di vetture con un prezzo calmierato. DR nasce nel 2006, dall'idea di Massimo Di Risio, il quale fonda la sua azienda a Macchia d'Isernia, la produzione delle automobili parte dalla Chery Automobile, un'azienda cinese che importa in Italia le sue componenti che vengono poi utilizzate alla DR con lo scopo di produrre le vetture. Durante il corso degli anni ha tentato di acquisire Bertone, ma quest'ultima decise di cedere alla Fiat, sfumando le aspettative della DR automobiles. Inizialmente la vendita delle vetture marcate DR avveniva tramite un accordo con una rete di supermercati. Nel 2009 ha istituito una sua rete di distribuzione che nel 2022 conta 24480 vetture messe in strada, raggiungendo oltre 200 concessionarie e ben 250 officine autorizzate. Come possiamo ben vedere la storia della DR è imparagonabile a quella della Fiat, ma, nonostante ciò, il suo marchio si sta pian piano espandendo. Come detto in precedenza ci sono altri marchi che si occupano della vendita di automobili in Italia, ma fanno parte di un mercato completamente diverso, Lamborghini, Pagani e Ferrari sono l'emblema del lusso

italiano, a differenza degli altri marchi i loro prodotti non sono legati al basso prezzo accessibile a tutti ma si basano sulla qualità e l'unicità del prodotto. Vetture ad alte prestazioni e nella maggior parte dei casi acquistabili solo su ordinazione. Tra queste tre andremo ad analizzare al meglio la casa automobilistica fondata da Ferruccio Lamborghini, all'epoca già fondatore di Lamborghini Trattori. Il mercato delle macchine agricole gli sta stretto e per questo si arma per competere con un all'epoca già colosso, Ferrari. La nascita di questa competizione va attribuita ad una piccola lite tra i due imprenditori, quando Ferruccio possedendo una Ferrari si lamentò con il proprietario dell'azienda di Maranello per una trasmissione poco prestante e dispensando consigli, Enzo Ferrari gli rispose "Che vuol saperne di auto lei che guida trattori?" Ferruccio Lamborghini stizzito da questa risposta lontana dall'educazione inizia il viaggio nella produzione di una super-car. Fondata il sette maggio del 1963 la Lamborghini Automobili inizia la competizione con Ferrari. La prima autovettura prodotta dalla Lamborghini porta il nome di 350 GTV che purtroppo non ebbe un gran successo. Nonostante il flop della prima vettura Lamborghini si dimostra volenterosa a portare avanti il progetto ideato da Ferruccio, fu la Miura l'automobile che permise a Lamborghini di entrare effettivamente nel mercato delle super-car. Venne da subito individuata sia da appassionati che da critici, di fatti la macchina non essendo esente da difetti ricevette numerose critiche ma, nonostante ciò, venne distribuita in grandi quantità. Nel corso degli anni la Lamborghini dovette affrontare numerose difficoltà, una tra queste fu la crescente diatriba con i sindacati. All'epoca quest'ultimi stavano creando non pochi problemi alle aziende automobilistiche e la guida di Ferruccio venne messa a dura prova, prova che purtroppo non superò e nel 1972 cede la maggior parte delle azioni all'imprenditore svizzero Georges-Henry Rossetti, per poi cedere le restanti azioni a Renè Leimer nel '73. La gestione venne affidata a Ubaldo Sgarzi che dovette affrontare una bassa quantità di fondi, situazione che presto si riversò sulla qualità della produzione. All'epoca Lamborghini contava solamente sulle vendite della Countach, un barlume di speranza apparve quando BMW propose a Lamborghini un accordo per il quale la tedesca avrebbe fornito i motori e Lamborghini avrebbe provveduto alla produzione di 800 modelli della sportiva M1, purtroppo l'accordo ebbe vita breve a causa delle mancate osservanze delle scadenze da parte di Lamborghini. Nel 1979, con l'obiettivo di mitigare la situazione economica in difficoltà, l'azienda firmò un accordo strategico con la FIAT. Questo accordo prevedeva il montaggio degli interni su un lotto di 5000 veicoli modello "127 Rustica", originariamente prodotti in Brasile e destinati al mercato europeo. L'annuncio di questa collaborazione scatenò un acceso dibattito sindacale, volto a fermare la produzione straniera da parte di FIAT. La questione coinvolse anche la FULP (Federazione unitaria lavoratori portuali), la quale prese la

decisione di bloccare lo scarico delle autovetture dalla nave Dora Baltea, di proprietà della Grimaldi, presso il porto di Livorno. Tale ostacolo costrinse FIAT a dirottare la nave verso il porto di Marsiglia per il completamento delle operazioni di sbarco. Nel 1980, a causa della continuità dei suoi problemi finanziari, la Lamborghini si trovò in liquidazione. Nonostante Ferruccio Lamborghini avesse offerto di rilevarla per 3,5 miliardi di lire tramite un'offerta officiosa, il tribunale di Bologna rifiutò l'offerta del fondatore, accettando la proposta di 3,85 miliardi dai fratelli francesi Patrick e Jean-Claude Mimran, giovani imprenditori nel settore dello zucchero. Da subito la nuova proprietà cercò di aggiornare la fabbrica apportando da subito una modifica importante, l'azienda cambiò nome in "Nuova Automobili Lamborghini" nel 1981 e, con il nuovo apporto di capitali, riprese la sua attività. Emil Novaro fu nominato amministratore, mentre Giulio Alfieri divenne direttore tecnico, e Sgarzi rimase alla direzione commerciale. Durante questo periodo, la Lamborghini continuò lo sviluppo della sua iconica Countach, lanciando anche la Jalpa come successore della Silhouette. Inoltre, decisero di sviluppare il LM002, un fuoristrada civile basato sul progetto della Cheetah. Una delle principali innovazioni degli anni '80 fu l'adozione delle quattro valvole per cilindro nei motori V12, mantenendo il design originale di Giotto Bizzarrini. Alfieri progettò persino un motore marino da sette litri, che ebbe successo nelle competizioni nautiche. Nel 1986, la Lamborghini produsse una serie limitata di motociclette, ma il progetto iniziale prevedeva la produzione di 50 unità. Nel 1987, Giulio Alfieri fu sostituito da Luigi Marmiroli come direttore tecnico, e sotto la sua guida fu sviluppato il prototipo Countach Evoluzione. La gamma Lamborghini, composta da Countach, LM002 e Jalpa, conquistò una buona quota di mercato, e l'azienda godeva di buona salute. Tuttavia, nel 1987, i fratelli Mimran vendettero la Lamborghini alla Chrysler, portando un improvviso cambio di gestione e nuovi modelli, tra cui la Portofino. La Chrysler respinse il progetto P140, che doveva sostituire la Jalpa, e anche la proposta della Genesis di Bertone, una monovolume ad alte prestazioni. Inoltre, la nuova gestione portò allo sviluppo di un erede per la Countach, ma anche al trasferimento degli studi tecnici e di stile negli Stati Uniti. La Lamborghini festeggiò il suo 25° anniversario con una versione speciale della Countach, che ebbe un grande successo di vendita. Nel 1990, fu finalmente presentata la Diablo, progettata da Luigi Marmiroli e disegnata da Marcello Gandini. Nel 1994, la Chrysler annunciò la vendita dell'azienda per 40 milioni di dollari, passando alla Megatech, una società con sede alle Bermuda, estranea all'industria automobilistica. Iniziò un periodo di incertezza con scarso investimento nell'azienda, anche se furono sviluppate alcune versioni della Diablo come la Diablo Roadster nel 1995. Fu considerata anche un'auto d'accesso con motore V10, ma il progetto fu scartato. Nel 1998, la Lamborghini fu acquisita da Audi, portando stabilità finanziaria e nuovi modelli come la

Gallardo e l'Aventador. Nel 2021, Stefano Domenicali lasciò l'incarico di presidente e CEO per entrare nella Formula 1, mentre Stephan Winkelmann tornò a dirigere la Lamborghini. Il marchio Lamborghini rimane ancora oggi una delle migliori scuderie a creare automobili ad alte prestazioni.

3.2 Il processo di globalizzazione

La storia della Fiat è una storia straordinaria di resilienza, innovazione e adattamento ai cambiamenti globali, come abbiamo analizzato nello specifico in precedenza. Fondata nel 1899 da Giovanni Agnelli, la Fiat ha attraversato più di un secolo di evoluzione e si è affermata come uno dei principali costruttori di automobili al mondo. Uno dei primi passi importanti nella globalizzazione della Fiat è stato il suo ingresso nei mercati internazionali. Già negli anni '20, la Fiat aveva stabilito filiali all'estero e aveva iniziato a produrre veicoli al di fuori dell'Italia. Questa visione pionieristica ha permesso all'azienda di diventare un attore globale nel settore automobilistico. Ma la vera svolta nella storia della globalizzazione della Fiat è arrivata dopo la Seconda Guerra Mondiale. Nel dopoguerra, l'Italia stava cercando di ricostruire la propria economia e la Fiat ha giocato un ruolo cruciale in questo processo. La produzione di massa di auto come la Fiat 500 e la Fiat 600 ha reso l'automobile accessibile a un numero sempre crescente di famiglie italiane, contribuendo al boom economico dell'Italia degli anni '50 e '60. Tuttavia, la Fiat non si è accontentata di essere solo un gigante italiano. Nel corso degli anni, ha ampliato la sua presenza globale attraverso partnership strategiche e acquisizioni. Un momento chiave è stato l'accordo con la Chrysler nel 2009, che ha portato alla creazione di Fiat Chrysler Automobiles (FCA), una delle principali società automobilistiche al mondo. Questa mossa ha consolidato ulteriormente la presenza della Fiat sul mercato globale. La globalizzazione della Fiat non riguarda solo l'espansione geografica, ma anche l'innovazione tecnologica. Negli ultimi anni, l'azienda si è concentrata sulla produzione di veicoli elettrici e ibridi, dimostrando il suo impegno per la sostenibilità ambientale. Questa transizione verso tecnologie più pulite e sostenibili è un ulteriore esempio di come la Fiat sia in prima linea nell'adattarsi alle sfide globali, come il cambiamento climatico. La Fiat è un esempio straordinario di come un'azienda possa prosperare nella globalizzazione, mantenendo al tempo stesso una forte identità nazionale. È riuscita a

coniugare tradizione e innovazione, producendo veicoli che hanno catturato il cuore degli italiani e di milioni di persone in tutto il mondo. Come abbiamo analizzato poco fa, la Fiat ha subito numerosi cambiamenti durante il corso degli anni arrivando ora al culmine della sua importanza con Stellantis, vediamo da vicino come la Fiat sia cambiata e le figure che ancora oggi persistono: John Elkann è il Presidente e Amministratore Esecutivo. Come Presidente, sovrintende all'intero Consiglio di Amministrazione ed è responsabile delle decisioni strategiche chiave dell'azienda. Carlos Tavares è l'Amministratore Delegato e Amministratore Esecutivo. Ha il compito di gestire le operazioni quotidiane dell'azienda e implementare le strategie aziendali. Robert Peugeot ricopre la posizione di Vicepresidente ed è un Amministratore non esecutivo. Inoltre, è membro del Comitato Remunerazioni. Henri de Castries è un Amministratore Senior Indipendente con il ruolo di presiedere il Consiglio in assenza del Presidente e dell'Amministratore Delegato. Inoltre, presiede il Comitato ESG ed è membro dei Comitati Audit e Remunerazioni. Fiona Clare Cicconi è un Amministratore non esecutivo ed è coinvolta in diverse sfere, tra cui il Comitato Remunerazioni, il Comitato ESG e il Comitato Audit. Nicolas Dufourcq è un Amministratore non esecutivo ed è coinvolto nel Comitato ESG. Ann Frances Godbehere è un Amministratore non esecutivo e presiede il Comitato Audit. Wan Ling Martello è un Amministratore non esecutivo ed è responsabile della presidenza del Comitato Remunerazioni. Inoltre, è membro del Comitato Audit. Benoît Ribadeau-Dumas è un Amministratore non esecutivo coinvolto nei Comitati ESG e Remunerazioni. Jacques de Saint-Exupéry è un Amministratore non esecutivo. Kevin Scott è un Amministratore non esecutivo e partecipa al Comitato ESG. Questi membri del Consiglio di Amministrazione svolgono ruoli chiave nella direzione e nella supervisione di Stellantis, contribuendo a prendere decisioni strategiche e a garantire un'etica aziendale solida e sostenibile.

3.3 Fiat tra innovazione e tradizione

Questa è la nuova Fiat, il risultato di anni di evoluzione e di sacrifici. Ogni figura che si è ritrovata a condividere il proprio cammino con questa azienda è andata via migliore di come fosse entrata, non solo grazie alla sua grandezza o alla sua importanza sul territorio ma anche e soprattutto per i valori che trasmette. Valori che soltanto un'azienda nata da una famiglia può trasmettere ed insegnare, come quello della fiducia, si veda il rapporto tra Gianni Agnelli e il nonno, o come quello della tradizione che nonostante il grande cambiamento e la grande espansione vengano portati ancora avanti modelli come quello della 500 o la Panda. Proprio in questo periodo la Fiat vuole riportare in vita uno dei suoi vecchi e tradizionali modelli in chiave moderna, la nuova Fiat Topolino una celebre vettura con una storia alle spalle. La Fiat 500, soprannominata "Topolino," è una delle automobili italiane più celebri. Il progetto di questa vettura nasce sotto una richiesta molto particolare di Benito Mussolini quando nel 1930, convocò il senatore Giovanni Agnelli, uno dei fondatori della Fiat, con una richiesta di fondamentale importanza: motorizzare gli italiani con un'automobile economica che non superasse il costo di 5.000 lire. Questa idea ebbe un enorme impatto propagandistico, tanto che Adolf Hitler, appena eletto Cancelliere del Reich, si affrettò a convocare Ferdinand Porsche e gli chiese di creare un'automobile il cui prezzo non superasse le 1.000 marche. Questo veicolo sarebbe diventato noto in Italia come il Maggiolino Volkswagen. Il senatore Agnelli venne particolarmente colpito dalla richiesta del Duce, preoccupato dall'arduo compito che gli era stato assegnato e che avrebbe preferito evitare, sottopose la questione ai progettisti dell'ufficio tecnico della Fiat. Questi si divisero in due fazioni di pensiero completamente opposte. La prima era convinta che si potesse raggiungere l'obiettivo sfruttando tecnologie e approcci già consolidati dalla Fiat, cercando di tagliare i costi sui componenti e i materiali. La seconda fazione, al contrario, riteneva che l'azienda torinese non fosse in grado di produrre un veicolo adeguato nel breve termine e suggeriva di affidare il progetto a Oreste Lardone, un innovativo tecnico che aveva studiato sotto la guida di Giulio Cesare Cappa e aveva già sviluppato un promettente prototipo di vettura compatta per la Itala. Inizialmente, la dirigenza della Fiat prese la decisione di esplorare entrambe le opzioni: da un lato, incaricò l'ufficio tecnico di sviluppare un modello in conformità agli standard aziendali esistenti; dall'altro, assunse Oreste Lardone e gli affidò un piccolo team composto da tecnici e operai per sviluppare le sue idee meccaniche. Le concezioni di Lardone erano chiare e dirette: la nuova vettura doveva avere la capacità di ospitare quattro passeggeri e montare un motore bicilindrico da 500 cm³ raffreddato ad aria, con trazione anteriore. Era l'estate del 1931 quando il prototipo della "500 tutto avanti" fu finalmente pronto per il suo debutto. A bordo dell'automobile si trovavano il collaudatore, il progettista e il senatore Agnelli, tutti ansiosi di mettere alla prova il nuovo veicolo e di condividere i risultati con

Mussolini. L'auto uscì dalla fabbrica del Lingotto e percorse alcuni chilometri, ma mentre stava affrontando la salita di Cavoretto, un improvviso incendio nel motore costrinse gli occupanti a scendere in tutta fretta. L'incidente sembrava essere causato da una semplice fuoriuscita di carburante. Nonostante ciò, Agnelli prese la decisione di abbandonare definitivamente l'idea della trazione anteriore per la Fiat, e Lardone, il capo del progetto, fu licenziato. La fase di progettazione della piccola vettura continuò senza grande entusiasmo fino alla visita di Mussolini presso la Fiat nell'ottobre del 1932, quando richiamò Agnelli all'impegno precedentemente assunto. In realtà, i brillanti ingegneri dell'ufficio progettazione Fiat, Antonio Fessia e Tranquillo Zerbi, erano convinti che l'idea "proibita" di Lardone fosse quella giusta e non erano disposti a procedere con un progetto che sembrava sbagliato solo per accontentare il pregiudizio del senatore. Fu quindi lo stesso Fessia a incaricare Dante Giacosa, un giovane ingegnere che aveva collaborato con lui nella progettazione della "Balilla," di assumere la responsabilità della sfida. Dante Giacosa prese il timone del progetto e dopo mesi di intensi disegni e calcoli, creò una versione in scala ridotta della "Balilla." Introdusse diverse innovazioni volte a ridurre il peso e i costi: il radiatore fu collocato sopra il motore, eliminando la necessità di una pompa dell'acqua, seguendo il principio che l'acqua calda si solleva mentre quella fredda scende (un sistema di circolazione a termosifone); il telaio adottò due travi a V che si estendevano dalla parte anteriore a quella posteriore; il motore a 4 cilindri era dotato di valvole laterali. Altre soluzioni innovative comprendevano l'alimentazione della benzina per gravità, eliminando la necessità di una pompa carburante, e un sistema di lubrificazione con una semplice pompa dell'olio il cui unico scopo era distribuire l'olio ai vari componenti meccanici attraverso il movimento stesso degli organi. La dirigenza Fiat, soddisfatta delle innovazioni di Giacosa, diede il via alla produzione dei prototipi della "500." Il prototipo definitivo fu collaudato su strada il 7 ottobre 1934 da Giacosa e Fessia, che si alternarono alla guida in un lungo percorso da Torino a Ivrea, attraversando strade accidentate. Durante l'ultimo tratto autostradale, raggiunsero una velocità di 82 km/h. Per la nuova vettura, fu scelto il nome "Fiat Topolino," ispirato al personaggio omonimo creato da Walt Disney, che aveva ottenuto un grande successo in Europa. Poco prima del suo lancio, a causa delle pressioni dovute alle sanzioni internazionali, alcune voci giornalistiche suggerirono che la vettura potesse essere chiamata "Fiat Ginevra." Tuttavia, il 10 giugno 1936, a Villa Torlonia, la "ultra utilitaria" fu presentata a Mussolini e alla stampa, rivelando il nome definitivo "Fiat 500." Il 15 giugno 1936, la Fiat 500 (successivamente rinominata "500 A," progenitrice delle versioni "500 B" e "500 C") fu messa in vendita. Sin dal suo lancio, la vettura fu popolarmente soprannominata "Topolino." Benché modesta nelle prestazioni e nella tecnologia, la "Topolino" aveva un prezzo di 8.900 lire, ben oltre le

previsioni originali di 5.000 lire e approssimativamente venti volte il salario medio di un operaio specializzato. Nonostante ciò, grazie alla crescente domanda di automobili in Italia, la Fiat 500 riuscì comunque a ottenere un notevole successo. Nel 1936, in Italia circolavano solamente 222.000 veicoli, compresi veicoli pubblici e militari, per una popolazione di oltre 42 milioni di abitanti, il che significava un veicolo ogni 200 persone. Questo rapporto era dieci volte inferiore a quello della Francia e quaranta volte inferiore a quello degli Stati Uniti nello stesso periodo. Grazie alla crescente richiesta di automobili in Italia, la Fiat 500 divenne un'icona e un simbolo della mobilità accessibile per molte famiglie italiane. Ancora adesso la 500 rappresenta la vettura a marchio Fiat più venduta al mondo. Oramai si è allontanata molto dal design originale, a differenza di quest'ultima la nuova Fiat topolino richiama molto i lineamenti dell'originale, Il progetto del restyling si basa sulla volontà di Fiat di creare una microcar, scegliendo di creare una Fiat topolino 2.0 con un'alimentazione completamente elettrica, ad un prezzo calmierato e disponibile alla guida anche a possessori di patente AM, acquisibile dai 14 anni in poi. La vendita della nuova microcar è aperta al pubblico già dal 2023, e va a dimostrare quanto la Fiat tenga alle sue origini.

Conclusione

Durante l'elaborato abbiamo percorso tutto il cammino che Fiat ha effettuato per arrivare alla posizione che ha raggiunto, abbiamo visto come perseverare porti a grandi risultati e come figure di spicco con ingegno e volontà d'animo riescano a raggiungere grandi obiettivi.

Non è stato un cammino facile quello dell'azienda torinese, ha subito alti e bassi, risanando debiti e gestendo al meglio le occasioni a lei sottoposte, ha appoggiato il proprio paese durante la guerra, prestandosi disponibile a produrre vetture non convenzionali e non appartenenti al suo ramo di produzione. Un'azienda come quella analizzata non ha solo portato lustro al mercato delle automobili, ma anche alla nazione dove è cresciuta, permettendo di far conoscere al mondo la qualità e l'ingegno italiano.

Durante il corso della sua esistenza è riuscita a creare figure di grandissima importanza creando figure importanti come quella di Gianni Agnelli o di Sergio Marchionne, figure che sono cresciute insieme all'azienda che li ha resi quelli che sono e per questo essi stessi si sono impegnati a fondo per restituirgli il favore dando anima e cuore al loro lavoro.

La Fiat ha portato ricchezza su ogni fronte del territorio, investendo nel calcio tramite la sua presidenza, ma soprattutto investendo negli italiani, offrendo numerosi posti di lavoro (più di 300 mila posti di lavori assegnati nel corso degli anni) e numerose opportunità a persone che ne avevano bisogno. Grazie all'idea e alla mentalità visionaria di Gianni Agnelli e a tutte le figure che hanno portato avanti i suoi principi, Fiat è arrivata sul tetto del mondo, lasciandosi alle spalle qualcosa per andare avanti, ma come sostiene Newton nella sua terza legge sulla fisica, bisogna lasciarsi qualcosa alle spalle per andare avanti. Quell'idea creata e nata da amanti delle auto in un semplice bar, si è concretizzata ed è arrivata ad un punto che nessuno avrebbe mai immaginato. Grazie allo studio effettuato in questo elaborato la Fiat ha le potenzialità di continuare a crescere. Carlos Tavares, CEO di Stellantis, ha dichiarato:

“Dare Forward 2030 ci ispira a diventare molto di più di quanto siamo mai stati. Stiamo espandendo la nostra visione, superando i limiti e abbracciando una nuova mentalità, che cerca di trasformare tutti gli aspetti della mobilità per il miglioramento delle nostre famiglie, delle comunità e delle società in cui operiamo. Grazie alla diversità che ci alimenta, Stellantis guida il modo in cui il mondo si muove fornendo soluzioni di mobilità innovative, pulite, sicure ed economicamente accessibili. Stellantis sarà il campione del settore nella mitigazione del cambiamento climatico, raggiungendo le zero emissioni di carbonio entro il 2038, con una riduzione del 50% entro il 2030. Assumere un ruolo di leadership nella decarbonizzazione, così come un decisivo passo avanti nell'economia circolare, è il nostro

contribuito per un futuro sostenibile. Come parte di questa leadership, stiamo preparando la strada affinché il 100% delle vendite in Europa e il 50% delle vendite negli Stati Uniti siano costituite da veicoli elettrici a batteria (BEV) entro la fine del decennio. Prevediamo di avere più di 75 BEV e di raggiungere vendite annuali globali di BEV di cinque milioni di veicoli entro il 2030.

Oggi, siamo entusiasti di presentare il primo SUV completamente elettrico del marchio Jeep® che sarà lanciato all'inizio del 2023 e un'anteprima del nuovo pick-up Ram 1500 BEV in arrivo nel 2024. Il nostro viaggio è sostenuto dall'innovazione e dall'eccellenza ingegneristica, che ci consentiranno di dotare delle tecnologie più recenti tutti i nostri veicoli, dai più economici a quelli di lusso e ad alte prestazioni presenti nella nostra incredibile offerta di marchi. Il cliente è al centro di tutto ciò che facciamo. Puntiamo ad essere il numero 1 nella soddisfazione del cliente per i nostri prodotti e servizi in ogni mercato. Presteremo un'attenzione eccezionale all'esperienza completa end-to-end, lavorando per eliminare qualsiasi ostacolo in tutta la catena del valore. Guideremo il mercato dei veicoli commerciali con il più efficiente portafoglio di prodotti e servizi portando soluzioni eccezionali ai nostri clienti professionali. Stiamo facendo di Stellantis un luogo straordinario di lavoro e capace di attrarre le persone con la voglia di rendere migliore la vita dei clienti, liberando tutto il nostro potenziale per il futuro digitale ed elettrificato. Stiamo aggiungendo motori più potenti alle nostre forti operazioni globali. L'eccellenza operativa, la velocità di esecuzione e un punto di pareggio inferiore al 50% delle consegne rimarranno le nostre caratteristiche. Raddoppieremo i nostri ricavi netti entro il 2030 e sosterremo margini di reddito operativo rettificato a due cifre per tutto il decennio. Siamo orgogliosi della nostra ricca storia. Mostra la nostra grinta, perseveranza e agilità. A questo aggiungiamo la mentalità imprenditoriale per realizzare Dare Forward 2030”.

Bibliografia

Consiglio di Amministrazione – Stellantis.com

Da Fiat a Fca, le tappe della fusione dal 2009 allo sbarco a Wall Street - Rai News

DR - Di Rasio, il venditore diventato costruttore - Quattroruote.it

DR auto - storia marca, listino prezzi modelli usato e nuovi - alVolante.it

Fiat completa l'acquisizione di Chrysler - La Stampa

Fiat Topolino, ecco com'è fatta e quanto costa

Fiat-Chrysler, chi ha comprato chi - Il Fatto Quotidiano

I 120 anni di Fiat: la storia, i protagonisti e le auto più celebri | Il Sole 24 ORE

L'intuizione di Marchionne: storia della nascita di Fiat Chrysler Automobiles – Agi

La FCA chiude un 2015 di successo - alVolante.it

La Storia - Museo Ferruccio Lamborghini

Nasce la FIAT | Storia | Rai Cultura

Nasce Stellantis, quarto costruttore di auto al mondo - Industria e Analisi - Ansa.it

Novembre 1986: Alfa Romeo entra nell'impero Agnelli

S. Moraschini-Gianni Agnelli. Re d'Italia – Biografieonline

Sergio Marchionne e gli Agnelli – Rivista Studio

Stellantis: cos'è, chi comanda, modelli e le possibili strategie per il futuro – Hdmotori.it

Storia del mondo Fiat - Fiat Heritage | Fiat