

Cari Amici Rotariani ,

vi rubo alcuni minuti per dirvi qualcosa di più, rispetto a ciò che avete letto di recente sui giornali relativamente alla variazione societaria in **VM Motori**.

Lo faccio nella speranza di fare cosa gradita, non tanto per il mio coinvolgimento personale, quanto per il risvolto che questo evento può avere nel nostro territorio, nel quale **VM** è una realtà che impiega direttamente all'incirca 1100 persone e ne coinvolge diverse altre centinaia.

L'azienda, che come forse sapete è stata fondata nel 1947 da Vancini e Martelli è passata nel 1970 in IRI/Finmeccanica nella cui proprietà è rimasta fino al 1989. Da allora è stata sempre "in vendita", passando di mano altre 7 volte in 22 anni. In tutti i casi si è trattato di acquirenti non italiani anche se cuore e cervello dell'azienda sono sempre rimasti a Cento.

*Io sono in **VM** dal febbraio 1987 e questi passaggi li ho vissuti tutti, compresa l'esperienza del periodo 1989-1994 di "leverage by out", uno dei pochi esempi di successo in Italia di rapporto tra il management aziendale e il proprietario vero HSB – Hong kong & Shanghai Bank.*

Ai passaggi societari effettivi si devo aggiungere quelli tentati e non andati in porto, tra cui ricordo quello a beneficio della russa GAZ .

Sin qui il passato. Venendo all'oggi, sapete certo che la crisi economica del periodo 2008-2010 è stata molto virulenta, in modo particolare per **VM** che, operando nel settore auto, è passata dalla produzione record del 2007 di 100mila motori al minimo storico di 20mila nel 2009.

Il fatturato da 420 milioni si è abbattuto a 130 . Il personale, che era di 1300 addetti, è stato pesantemente sostenuto dal sistema degli ammortizzatori sociali, Cassa integrazione Ordinaria prima, Straordinaria poi, che hanno consentito, senza soluzione di continuità, di trattenere e sostenere il personale in questo terribile periodo.

In questi due anni sono andati in bancarotta il primo cliente, Chrysler (era DaimlerChrysler), il secondo DAF/LeylandDafVehicle e il proprietario (azionista di riferimento) General Motors.

Ci siamo trovati in piena crisi mentre eravamo all'apice dell'esposizione in termini di investimenti in ingegneria/ricerca e macchinario/impianti, circondati dall'ovvia sfiducia del sistema bancario verso un'azienda che non aveva più né mercato, né clienti, né proprietario.

A metà del 2009 il mondo si è rovesciato - almeno per noi - due volte: prima tutto negativamente (i tre fallimenti citati), poi tutto positivamente, sempre a seguito dell'intervento dello Stato Usa nell'economia americana. **FIAT** ha rilevato Chrysler e avviato un processo di reindustrializzazione, GM è stata rilanciata, sempre con i capitali del contribuente USA.

Questa seconda rivoluzione positiva ci ha visti protagonisti: il rilancio di Chrysler da parte di **Fiat** si è basato anche sui nuovi motori marcati **VM** sul consolidato rapporto **VM** – Chrysler, vecchio oramai 18 anni. Anche General Motors (sia a Detroit che Torino dove si sviluppano i diesel in una notevole sede in affitto all'interno del Politecnico), ha trovato in **VM** l'ingegneria e le competenze di ricerca per la propria strategia di motori diesel.

Questi due rapporti si rispecchiano oggi nel nostro assetto societario. Con l'acquisto di **FIAT** del 50% che era di Penske Corporation, in coppia paritetica con **General Motors**, la compagine è divenuta tutta fortemente di tipo industriale . **Fiat** è chiaramente interessata al prodotto per Chrysler, Lancia, Alfa Romeo, Maserati, oltre che all'Ingegneria anche per Iveco, CNH; GM è molto concentrata sull'ingegneria che **VM** può sviluppare.

Le prospettive per la nostra azienda sono pertanto positive e ci consentono di essere moderatamente ottimisti sia perché il nostro mercato di riferimento è in ripresa , sia perché i prodotti **Chrysler Fiat** stanno per affacciarsi sul mercato, a partire dal dopo-salone di Ginevra (inizio marzo). Siamo certi di avere un prodotto valido con contenuti di innovazione di alto livello . Questo consentirà di avere soddisfazioni da Jeep Grand Cherokee e da nuova Lancia Thema (la Chrysler 300C rinnovata), che si affiancheranno ai nuovi Euro 5 Jeep Cherokee e Wrangler, e Lancia Grand Voyager. Sempre di grande impegno l'attività nelle

motorizzazioni non-auto, per trattori e imbarcazioni. A tutto ciò si deve aggiungere una importante commessa, a cui daremo inizio a metà anno, strappata a concorrenti operanti in paesi low cost, che impegnerà la fabbrica 6 giorni la settimana, nelle 24 ore .

E' l'inizio di un pezzo di "Fabbrica Italia" che parte anche da Cento.

Anche in un contesto industriale che sta faticando moltissimo e denuncia la debolezza del nostro sistema paese, contiamo comunque di riportare al lavoro la gran parte delle nostre persone e di condividere con il nostro territorio interessanti positività.

Certamente quello che vi tratteggio oggi è uno scenario molto diverso da quello che avrei solo osato sperare meno di un anno fa.

E' questo un motivo di soddisfazione che mi sento di condividere con voi.

Giorgio Garimberti
Chief Executive Officer
VM Motori S.p.A.
tel.051.6837582
fax: +39.051.6837563
e-mail: ggarimberti@vmmotori.com
Website: www.vmmotori.it