

## LEE IACocca: DA SAN MARCO DEI CAVOTI L'EMIGRANTE CHE FECE L'AUTO AMERICANA – di Matteo Muzio

MILANO\ aise\ - "Non era un manager come quelli conosciuti fino ad allora, Lido Anthony Iacocca, detto Lee, scomparso il 2 luglio all'età di 94 anni". Ne parla Matteo Muzio in un articolo pubblicato oggi sulla versione on line del Corriere della Sera. "Figlio di due ristoratori arrivati negli Stati Uniti da San Marco dei Cavoti, piccolo comune della provincia di Benevento famoso per la cassata di latte vaccino, era cresciuto in Pennsylvania, in un sobborgo industriale legato alla produzione di acciaio. Proprio le tute blu erano i maggior clienti del locale di famiglia, una piccola trattoria chiamata Yocco's Hotdog. Come molti suoi coetanei, anche lui venne destinato allo studio dai suoi genitori. E in effetti i sacrifici erano ben riposti, dato che si laureò a soli 21 anni alla Lehigh University in ingegneria industriale. Nel frattempo l'attività imprenditoriale dei genitori era cambiata e dopo le difficoltà della Grande Depressione il papà Anthony possedeva alcune concessionarie di auto. Furono proprio i difficili anni '30 a trasformare il giovane Lee. "Dopo i 25 anni voglio diventare milionario" diceva di sé nella sua autobiografia intitolata "Lee Iacocca: an autobiography" pubblicata nel 1984 e diventata un caso editoriale. La sua occasione arrivò nel 1946, quando venne assunto dalla Ford. Lì iniziò una carriera che lo portò dall'essere un abilissimo venditore di auto: nel 1956 ideò la campagna "56 per 56 dollari". In pratica veniva proposto al cliente di comprare le auto prodotte in quell'anno a 56 rate da 56 dollari ciascuna. Quest'idea lo portò al quartier generale dell'azienda a Dearborn, in quel Michigan che ospitava molti italiani come lui che volevano fare fortuna lavorando nell'indotto dell'auto. A quel punto inizia il percorso che lo porta al vertice della società nel 1970. In quella posizione riscopre le sue capacità di progettista e contribuisce attivamente alla creazione di alcuni modelli di successo come la Ford Mustang e la Ford Escort, ma anche un flop come la Ford Pinto, prodotta nel 1971 e che mostrò ben presto di aver un grave problema di sicurezza. Il serbatoio si trovava troppo vicino al retro della macchina e in caso di incidente si scatenavano incendi potenzialmente mortali. Ma non fu questo a far terminare la sua carriera societaria, ma gli scontri con l'amministratore delegato Henry Ford II, che ne causò il licenziamento nel 1978, un anno in cui l'azienda riportò profitti per un miliardo e 800 milioni di dollari. Il motivo non venne precisato, ma nella sua autobiografia Iacocca accusò il pregiudizio antiitaliano del nipote del fondatore. Qualche mese dopo Iacocca trovò un nuovo lavoro come amministratore delegato alla Chrysler, in un periodo in cui l'azienda si trovava in seria difficoltà, con pochissimi soldi e la prospettiva vicina del fallimento. Venne varato un piano lacrime e sangue che prevedeva la chiusura di molti stabilimenti e l'abbandono di modelli fallimentari come la Dodge Aspen o la Plymouth Volare, ma anche di progetti costosi come il motore a gas. Nel 1979 Iacocca si rivolse al Congresso per chiedergli di garantire per un prestito di un miliardo e 500 milioni di dollari, con la motivazione che l'azienda era cruciale per l'economia americana in un periodo in cui si avvertiva nel Paese una "crisi di fiducia", come affermato in tv dal presidente Jimmy Carter. Il prestito venne restituito e con largo anticipo. E l'amministratore delegato divenne il volto pubblico dell'azienda, anche in una serie di spot televisivi. "The pride is back", diceva negli spezzoni filmati. E funzionò. Tanto che nel 1988 fece un accordo per vendere per conto di Fiat i modelli Alfa Romeo in Nord America, e nel 1990 si parlò di fusione per incorporazione dell'azienda italiana, ma l'accordo non venne trovato. In quell'anno il ceo di Chrysler era il secondo americano più famoso nel Paese, insieme all'imprenditore Donald Trump e dopo il presidente George Bush. Due anni più tardi Iacocca andò in pensione. Fece comunque a tempo a vedere nel 2014 l'acquisizione della sua vecchia azienda da parte di Fiat e la sua trasformazione in Fiat Chrysler Automobiles. A guidare l'operazione, un altro figlio di emigrati in Nord America, Sergio Marchionne". (aise)