

«Abbiamo vissuto da un mese a questa parte aspettando lo tsunami. E lo tsunami è arrivato». Senza sorprese, o quasi. Le ragioni del declino a Nord Giuseppe Berta, storico dell'economia, docente alla Bocconi, le aveva indicate nel suo libro più recente, che si intitolava appunto *Nord. Dal triangolo industriale alla megalopoli padana*, pubblicato nella primavera scorsa da Mondadori. Declino e sussulti, riprese, cadute e persino miraggi, come quelli lasciati intravedere da Berlusconi al via della sua avventura politica, nel 1994, un nuovo "miracolo italiano" che doveva saldare la memoria collettiva della laboriosità lombarda, il presente postindustriale, il futuro gloriosamente tecnologico e mediatico. Poi lo tsunami delle Borse, il crollo

Nuova retorica

Finalmente si torna all'economia reale, qualcuno aveva brindato: peccato che i costi li paghi tutti il lavoro

della finanza, la paura delle banche. E, adesso, la caduta industriale... anche al Nord più industrializzato.

Professor Berta, qualcuno aveva cominciato a vivere il disastro con soddisfazione: finalmente si torna all'economia delle macchine e dei buloni. Ha ancora ragione?

«Diciamo che lo tsunami ha partorito una nuova retorica: è finita l'economia di carta, torniamo finalmente all'economia reale. Come una liberazione. Dalle illusioni, dalle bolle azionarie o immobiliari, dalle fortune di carta. Peccato che i costi di questo cambiamento vengano tutti scaricati sull'economia reale».

E, come abbiamo visto ieri, colpiscono subito salari e lavoro. Basterebbero i numeri della cassa integrazione. Sarà la crisi peggiore?

«Negli ultimi decenni abbiamo vissuto già momenti gravi: penso al periodo dai primi anni novanta in avanti, la grande fase di cambiamento dell'economia italiana, la fase della ristrutturazione e dell'adattamento ad una economia globalizzata. Ma allora qualche certezza in più c'era: la prima, più importante, la consapevolezza del quadro, la consapevolezza che in un processo di rilocalizzazione industriale il baricentro si spostava da occidente a oriente o da occidente verso il Sudamerica e comunque in una tendenza espansiva. Ciò mutava interamente la ge-

ografia industriale, ma la crescita lasciava comunque all'Italia la possibilità di difendere le sue nicchie produttive».

Insomma il made in Italy, tra le scarpe, gli abiti, la pasta e le barche, aveva modo di difendersi o addirittura di arricchirsi.

«Questa crisi invece sembra non debba risparmiarne nessuno. Lo dimostrano ad esempio le chiusure di aziende che producono in Cina ed esportano. Questa è la vera novità: amici imprenditori mi hanno riferito di aver visto la crisi picchiare forte anche a Pechino».

C'è un settore, in tutto questo, che sembra di gran lunga più esposto, quello dell'automobile. Perché?

«Ci tocca da vicino. L'auto non ha mai vissuto congiunture delicate come questa. Al punto che siamo costretti a domandarci se sopravviveranno aziende di primo piano, colossi americani e persino tedeschi, come denunciano i conti della Ford o di General Motors. Nessuna azienda oggi può sentirsi al sicuro, nemmeno la Toyota può sentirsi al sicuro, tanto è vero che vende la sua vettura più tecnologica, la Prius, quasi sottocosto per stare sul mercato. Se questa è la scena mondiale, è inevitabile che neppure noi si stia troppo bene. La verità è che l'auto fa da calamita a tutte le possibili tensioni: la bufera finanziaria, l'oscillazione del prezzo del petrolio dopo il grande balzo in avanti, le questioni ambientali in genere, la scarsa disponibilità

Orizzonti inquietanti

Il settore automobilistico sotto tiro: addirittura in discussione l'esistenza dei più grandi e potenti gruppi americani

delle famiglie che in momenti come questi preferiscono rinviare l'acquisto. Quanto valga questa crisi nel distretto torinese dell'auto è difficile prevedere: si parla di un margine di caduta della produzione che sta in una forbice tra il venti e il trenta per cento. La Fiat avrebbe possibilità di rilancio e di espansione nei mercati orientali, in India soprattutto, sempre che funzioni l'alleanza con Tata... ma sarebbero comunque risultati positivi senza ricadute dirette in Italia».

Rispetto all'auto, in calo di vendite da ben più di un anno, come se ne esce?

«Sono anni nerissimi. Se ne esce puntando sui mercati asiatici e con un netto cambio di paradigma tecnologico e in questo la Toyota è più avanti a tutti. È una crisi diversa da tutte le altre, perché, come si dice-



Un reparto di montaggio auto

I colpi della recessione

Crisi nerissima bufera sull'auto Serve una rete di protezione

Una situazione senza precedenti secondo lo storico dell'economia e docente della Bocconi, Giuseppe Berta: il governo sembra non avere una adeguata percezione, tra i primi obiettivi un efficace sistema di salvaguardie sociali