

Foto di Di Marco/Ansa



La sede centrale del gruppo Fiat al Lingotto di Torino

Intervista a Giuseppe Berta

«La Fiat dell'Avvocato è finita Ma resterà Torino il cuore europeo»

Marchionne punta a un gruppo globale con diverse «teste». Prevedo novità in Cina e Russia. L'Italia perde pezzi perché la politica non c'è: da tempo manca un progetto per l'auto

BIANCA DI GIOVANNI

ROMA
bdigiovanni@unita.it

La sede della Fiat potrebbe trasferirsi negli Usa. La notizia (ipotesi, opzione, o come la si voglia chiamare) piomba su una Torino ferita dalla crisi economica, colpita dall'industria declinante (si pensi alla crisi Pininfarina) e lacerata dai diktat lanciati al sindacato. Ma secondo Beppe Berta, storico dell'industria e docente alla Bocconi, è assai probabile che per il capoluogo piemontese non cambierà molto da quello che già c'è oggi. «Marchionne sta costruendo un nuovo gruppo, il suo disegno è la fusione tra le due case, e la creazione di un soggetto mondiale. In

questo quadro, ogni area avrà il suo centro e Torino avrà un ruolo dentro il quadro europeo. Ma già oggi non è Torino a scegliere le linee ad esempio dell'America Latina (area a grandi prospettive di sviluppo). Se resta l'investimento a Mirafiori, il problema non esiste», spiega.

Certo, è difficile dire che non cambia nulla se la sede centrale va a Detroit.

«Cambia molto nella percezione, nella psicologia della città. Questa ipotesi è il segno che la vecchia Fiat, quella dell'Avvocato, non esiste più. Anche il fatto che non ci sia più un Agnelli ai vertici è il segno simbolico di questo salto. Per la prima volta ci troviamo di fronte un quadro inedito: mai prima d'ora avevamo assunto come riferimento la globalizzazione. La domanda da farsi è: se la Fiat fosse rimasta autonoma e «torinese», sarebbe

sopravvissuta? La mia risposta è no». **Si sarebbe potuto seguire un'altra strada?**

«L'altra strada era quella del contesto europeo, cioè ad esempio entrare in un gruppo tedesco. Riconoscendo comunque l'egemonia tedesca».

Ma in questo modo Torino non viene declassata? Non perde la cabina di comando, i cervelli?

«A Torino restano le competenze sulle auto più piccole, quelle che già ha. Che la testa del gruppo globale possa trasferirsi in America è un fatto dettato anche dai numeri: in questo momento la Chrysler segna un +23% sul mercato americano, mentre l'Europa è ferma».

Non crede che oggi possono dire di aver ragione quelli che chiedevano di conoscere un piano prima?

«Ma chi è che presenta piani? Chi ri-

vela le strategie prima? Questo sta solo nel mondo delle favole».

A Obama avrà dovuto pur dire qualcosa.

«Si faccia raccontare quanta fatica hanno fatto gli americani per strappargli le parole di bocca. La verità è che Marchionne è un buon comunicatore, e in America è riuscito a convincere i politici e gli operai. In Italia non ci è riuscito. Ha riconosciuto lui stesso che il limite delle sue operazioni è stato quello di non spiegare, non coinvolgere, non comunicare».

In Germania il governo chiede conto dei piani industriali.

«Sì, ma in Germania capita, ad esempio, che si racconti un piano che non c'è, come quello della Magna nel caso Opel, per sbarrare la strada a gruppi indesiderati».

C'è chi dice che Marchionne se ne va perché da noi c'è troppa politica. Semmai la politica c'è stata in America: da noi il governo non si è visto.

«È assolutamente vero. Da noi non esiste un interesse specifico sull'auto. Il governo ha lasciato fare, non ha investito risorse, come ha fatto la Francia che ha stanziato 8 miliardi chiedendo in cambio di rallentare la delocalizzazione. Anche Obama ha proposto una politica industriale molto innovativa, con sussidi a tempo da restituire. Da noi non si vede nulla da anni, e ormai è troppo tardi per recuperare».

Dai lavoratori Marchionne ha ottenuto tutto: perché continua a dire che qui ci sono problemi?

«Non ha ottenuto una cosa a cui teneva molto: il consenso e il coinvolgimento. Ripeto, lo ha ammesso lui stesso di aver fallito sulla comunicazione».

Cosa vede nel futuro della Fiat e di Torino?

«Bisogna partire dal fatto che con Marchionne la vecchia Fiat non esiste più. Questo è già un dato di fatto: dovremmo chiamarla Fiat-Chrysler. I tempi dell'Avvocato, della famiglia sono finiti. La famiglia scenderà al 20% del capitale nel nuovo gruppo. E non escludo che Marchionne entri nel capitale, perché il suo comportamento non è da manager, ma da imprenditore. Non escludo poi altre sorprese. Se il gruppo è globale, dovrà aprirsi un orizzonte in Cina, e un'operazione in Russia».

Cosa rivelerà Marchionne in Parlamento e al ministro?

«E chi lo sa. Secondo me Fabbrica Italia già non esiste più. L'amministratore procederà fabbrica per fabbrica, come ha fatto prima per Pomigliano e poi per Mirafiori. L'esito finale sarà il contratto dell'auto. E qui ci fermiamo perché siamo di fronte a un quadro inedito». ♦