

BIANCA DI GIOVANNI

ROMA
bdigiovanni@unita.it

A 99 giorni dalla fine del suo mandato da sindaco, Sergio Chiamparino torna inevitabilmente a doversi occupare di Fiat. Anzi, della scelta «americana» di Sergio Marchionne. All'amministratore delegato, atteso in Parlamento il 15 febbraio per fornire chiarimenti, avrebbe molte cose da chiedere. Per esempio, «qual è il piano industriale, quali i tempi e le modalità degli impegni presi anche sulle carrozzerie Bertone (acquisite dalla Fiat) di cui si sa poco, e poi il ruolo di Torino come cuore europeo del gruppo», spiega. Insomma, anche Chiamparino vuole saperne di più. **Non le pare che avesse ragione chi pretendeva che la Fiat scoprisse le carte prima dell'intesa sindacale?**

«Su Pomigliano e Mirafiori le carte le ha scoperte. La «testa», l'headquarter non è la stessa cosa della produzione dei Suv. Certo che sarebbe stato giusto sapere di più. Io avrei capito un sindacato che avesse vincolato il suo voto alla valutazione di un piano chiaro, piuttosto che abbarbicarsi su questioni di diritti costituzionali. Perché mi devono spiegare come mai allora i tessili e altri comparti lavorano con quelle modalità».

Il diritto di sciopero è un diritto costituzionale.

«Sì, ma quella fattispecie era legata soltanto agli straordinari: si trattava di una clausola di buon senso. Aggiungo che dietro a tutto il teatrino mediatico che si è fatto, sono certo che la maggioranza dei cittadini ha sperato che vincessero il sì».

Eppure la popolazione sembrava più vicina agli operai che a Marchionne. Stavolta non c'è stata nessuna marcia dei quarantamila.

«Stavolta non c'era la produzione ferma come allora. Ma ci sono dati di fatto incontrovertibili, che i cittadini conoscono. Vede, il vecchio Pci, che era un partito serio, mi ha insegnato a ragionare partendo dai numeri. Le cifre dicono che nel mondo si producono 94 milioni di auto e se ne vendono 64. Ci sono 30 milioni di auto di troppo, quanto sei volte il gruppo Fiat-Chrysler. Qualcuno dovrà sparire nei prossimi anni. E sarà quello che non saprà fare scelte competitive. Cioè ricerca, innovazione e il modo in cui si produce. Il problema è tutto qui, e i torinesi lo sanno».

Il referendum è passato, e oggi si scopre che la «testa» forse sarà in America. Come reagisce la città?

«Io questo lo davo per scontato, visto che si tratta di una multinazio-

nale. Nel mercato globale, le diverse aree si distinguono per compiti e funzioni. Nei mercati evoluti oggi il problema più importante è la sostenibilità ambientale, dunque diventa importante avere programmi di ricerca e investimenti nell'innovazione. Altrove ci si concentrerà su altro».

Il ruolo della famiglia Agnelli esce ridimensionato. Che ne pensano i torinesi?

«Voglio essere chiaro: Torino non è «orfana» degli Agnelli. I cittadini sanno bene che le cose finiscono tutte. Anch'io tra qualche giorno finirò di fare il sindaco, e per fortuna perché il mondo va avanti. È chiaro tuttavia che il ruolo della famiglia continua ad essere importante, perché i destini di un gruppo dipendono anche da chi ci mette i soldi. Non dimentichiamo che se oggi la Fiat esiste ancora è perché dopo il 2002 la famiglia ha investito altri capitali. Non ci sono processi da fare a chicchessia».

Oggi il governo si affanna ad incontrare Marchionne. Scende in campo lo stesso premier.

«Invece di tutta questa confusione, che viene sempre dopo dichiarazioni mediatiche, il governo dovrebbe darsi da fare un tavolo con gli enti locali per verificare lo stato di attuazione dei due progetti, Pomigliano e Mirafiori, e chiedere conto del piano strategico. E poi dire chiaramente cosa vuol fare sulla mobilità sostenibile. Noi la nostra parte l'abbiamo fatta».

In che modo?

«Ricordo che la città è stata l'unica a mettere sul tavolo 70 milioni per l'occupazione, altrimenti oggi avremmo 3.500 persone in mobilità o a casa senza reddito. E non solo: oltre ad aver portato qui la grande Punto, abbiamo acquisito un'area di Mirafiori dove il Politecnico insedierà dipartimenti di ricerca sull'automotive. Insomma, Mirafiori sta diventando un hub delle tecnologie per la mobilità sostenibile. Dal nostro punto di vista ci sono tutti i requisiti per attirare gli investimenti».

Eppure anche Torino perde pezzi: Giugiaro è stato acquisito dai tedeschi.

«Sì, ma resta a Torino, non si è certo trasferito. A Torino la General Motors ha trasferito l'impianto di motori diesel di Stoccarda. Si sta realizzando quello che da tempo la città ha scelto: non essere più una «one company town» legata esclusivamente ai destini Fiat».

Ma la crisi ha picchiato duro.

«Certo che sì: dopo Milano, siamo il territorio con le aziende più esposte al mercato internazionale. Oggi ci sono segnali di ripresa, ma soprattutto l'occupazione soffre ancora. In ogni caso la città è passata attraverso due crisi profonde, prima quella della Fiat, poi quella globale, e non è venuta meno la coesione sociale. Non so-

Intervista a Sergio Chiamparino

La Fiat deve cambiare per non morire E Torino lo sa

Nel mondo si producono 30 milioni di auto di troppo. Si salverà solo chi innova. Cosa farò tra 99 giorni? Andrò a casa, fuori dalla politica

Foto di Milo Sciaky/Ansa



L'amministratore delegato della Fiat Sergio Marchionne