

«Fiat da ripensare, guai a seguire Brasile o Serbia»

LAURA MATTEUCCI
MILANO

«Nel corso del XXI secolo l'auto non avrà più lo stesso peso che ha avuto nel Novecento. E questo peraltro vale per molti prodotti industriali: siamo usciti dal modello di sviluppo del Novecento, e se vogliamo rimanere un Paese a vocazione industriale dovremmo spostare il faro sull'innovazione, per costruire una struttura nuova. Chiaro però che non spetta ad un governo tecnico fare queste scelte, che devono essere dibattute e condivise nel Paese. È la politica che se ne deve occupare».

Professore, nel caso di Fiat come si declina questo traghettamento verso l'industria di domani?

«Se incentivi ci devono essere, vanno destinati a piattaforme tecnologiche che riguardano tutta la meccatronica, che interessa l'auto come il complesso delle imprese metallurgiche, e che ha implicazioni con la mobilità e l'ambiente. È ovvio che non possiamo pensare di competere con mercati emergenti, penso al Brasile o alla Serbia. Piuttosto, dobbiamo pensare ad una manifattura

intelligente, che incorpori più settori, e privilegiare i sistemi complessi e poli-settoriali. Questo, solo se e quando avremo dei soldi da spendere...».

Ora però i soldi sono pochi, e Fiat affronta una crisi di mercato senza precedenti: che scenario vede profilarsi? Se Marchionne batte cassa, il governo come può rispondere?

«Marchionne può ottenere solo la cassa integrazione straordinaria per il 2013, in modo da non chiudere alcun impianto. Incentivi neanche a parlarne, il governo non riesce nemmeno a trovare i 400 milioni necessari per il decreto sviluppo. E la defiscalizzazione del lavoro riguarda il tavolo della produttività, certo non solo la Fiat. Penso che l'ad punti soprattutto ad un piano europeo per razionalizzare la capacità produttiva, di cui Monti potrebbe esplorare la fattibilità a Bruxelles. Non è semplice, perché il premier ha sempre battuto sul tasto della concorrenza».

Ma poi gli altri produttori hanno già respinto l'idea.

«Adesso però il quadro è peggiorato: Opel accusa seri problemi, e soprattutto si è fatta drammatica la situazione di

L'INTERVISTA

Giuseppe Berta

Lo storico della Bocconi sostiene che l'industria dell'auto europea deve puntare all'innovazione. Non ci saranno più i numeri del passato



Peugeot, con 8mila esuberanti annunciati che mettono il governo francese in grave difficoltà».

Crede che qualche stabilimento italiano corra il rischio chiusura?

«No, non sarebbe conveniente. Se dovesse esserci una ripresa del mercato europeo, magari con l'attenuamento della linea rigorista della Germania che potrebbe ridare fiato ai consumi, bisogna essere pronti a far fronte alla domanda. Penso che Fiat al momento possa solo rimanere in apnea».

Ma non le sembra che Marchionne vorrebbe tanto abbandonare l'Italia, e che si trova in un cul-de-sac tra desideri e opportunità politico-sociali?

«Solo in parte. In realtà nessuno dei produttori si sogna di amputare l'Europa: sparire dall'Europa significa sparire dal mercato più sofisticato, quello col rapporto innovazione-qualità-prezzo più sviluppato. Che mantiene un'allure, un'immagine di qualità - pensiamo ai marchi Mercedes, Ferrari, Maserati - di cui nessuno vuole fare a meno. Ford perde quest'anno oltre 1 miliardo, ma l'Europa non la lascia. Nessuno vuole gettare la spugna».

Qual è stato l'errore di Marchionne? Perché Fiat crolla più di altri?

«È stato un errore di prospettiva, ha creduto che il mercato europeo potesse replicare la traiettoria americana: il mercato Usa, dopo aver perso circa 8 milioni di vetture con la crisi, è dal 2010 che si va riprendendo piuttosto bene. Ma questo non può accadere in Europa, la complessità del suo mercato è stata sottovalutata: qui giocano la politica dell'austerità imposta dalla Germania che deprime i consumi, il fatto che la popolazione sia più anziana rispetto a quella degli Usa e dei Paesi emergenti, quindi cambi meno spesso l'auto, e la presenza del consumatore più esperto ed agguerrito del mondo. Detto questo, è chiaro anche che globalmente c'è una sovrapproduzione di auto, e che se anche il mercato europeo dovesse riprendersi, i volumi di vendita non tornerebbero quelli pre-crisi. Il dibattito sulla "nuova rivoluzione industriale", che è anche il titolo di un libro dell'anglosassone Peter Marsh, è aperto. E il rilievo dell'auto nei Paesi europei - non parlo di Brasile, India o Cina - è inevitabilmente destinato a ridursi».