

» Il superconsulente «La sovrapproduzione spingerà il settore dell'auto a nuove operazioni di consolidamento, in Europa e nel resto del mondo»

# Berger: la rivoluzione dell'industria va avanti Torino con la Opel? Non è ancora finita

FRANCOFORTE — L'accordo Fiat-Chrysler? «È una pietra miliare sulla via di una maggiore globalizzazione, e proietta i marchi verso una dimensione "storica", molto più competitiva. Anche in Europa. Dove diventa un concorrente più forte e temibile. È l'unico produttore non tedesco con una forte presenza nell'America del Nord e del Sud, oltre alle molteplici alleanze in Russia, Cina e India ed altri paesi». Il superconsulente **Roland Berger**, membro del consiglio di Fiat e capo controllore del gruppo che porta il suo nome, con un'esperienza quarantennale sul mercato italiano, non riesce a nascondere una punta di orgoglio per «il grande riconoscimento del know-how tecnologico e dei marchi, del management e dei tecnici Fiat».

## E in particolare?

«Fiat si avvicina a una dimensione di massa critica con la produzione di un milione di auto per piattaforma, e oltrepassa di molto la produzione di 4 milioni di veicoli. Che le permetterà di diventare molto più competitiva, dal punto di vista dei costi e dei prezzi. Anche perché aprirà ai nostri marchi il nuovo mercato nordamericano, che è ancora il maggiore del mondo; e alla Chrysler tutta la rete internazionale dei distributori Fiat. Si tratta, insomma, del primo vero passo verso un'internazionalizzazione della cultura».

## Fiat ha ancora bisogno di un terzo alleato?

«Sarebbe una soluzione ottimale dal punto di vista industriale e economico, perché si arriverebbe a una produzione annua di quasi sette milioni di auto. Peccato che non si aggiunga Opel. Perché sarebbe calzata a pennello nella strategia. Il piano industriale Fiat è il piano migliore e il più attraente, perché avrebbe fatto sorgere un gruppo mondiale con radici pan-europee, e molto forte dal punto di vista tecnologico, economi-

co, distributivo e dell'immagine. Ma non è detta l'ultima parola».

## Perché? Giudica ancora possibile un'alleanza fra Fiat-Chrysler e Opel?

«Non so se Fiat si presenterà ancora. E se le condizioni poste siano accettabili per Gm e per i rappresentanti politici tedeschi del governo e dei Laender, perché il piano Magna è ancora in discussione».

## Un settore maturo come l'auto come può reagire alla crisi?

«Non si sa ancora quanto ci metterà l'industria matura a riprendersi. Ad ogni buon conto il settore dell'auto ha ancora molta crescita davanti a sé. Finora solo un terzo della popolazione è motorizzato, ed assorbe i due terzi della produzione mondiale. Quindi il mondo è ancora molto "sottomotorizzato", se aggiungiamo, per giunta, la prospettiva, di un aumento della popolazione mondiale».

## Dove vede quindi il futuro dell'auto?

«L'aumento di competitività di Fiat è determinante, anche in relazione alla questione dello sviluppo futuro del mercato dell'auto. Un mondo con auto di piccole cilindrata, ecologiche, con l'impiego di nuove tecnologie, ibride, con motori elettrici, e così via, che, sottolineo, possono essere anche acquistate dai grandi produttori di componenti. E le alleanze in Russia, Cina e India e la vasta presenza nel Nord Africa possono essere meglio servite con una capacità di un milione di auto per piattaforma».

## Ma con una grande sovrapproduzione...

«Che spingerà ancora un grande consolidamento, oltre a quello in corso, di Gm e Chrysler. Le capacità in eccesso saranno notevolmente ridotte, nel Nord America, in Europa e in Giappone, e i prezzi delle auto dovranno scendere notevolmente. Mentre in Russia e in Cina la sovrapproduzione sparirà automaticamen-

te. Nel frattempo, qui in Europa proseguiranno le alleanze fra Fiat-Peugeot-Bmw; Daimler e Bmw; e, ad esempio, anche Vw Renault».

**Marika de Feo**

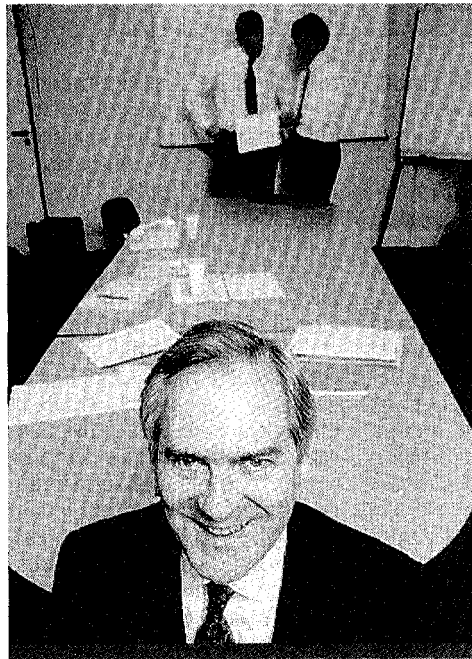
Un terzo alleato sarebbe ottimale dal punto di vista industriale ed economico, perché Fiat arriverebbe a una produzione annua di quasi sette milioni di auto

## La carriera

### 4 milioni

Livello di produzione annua a cui il gruppo Fiat può arrivare insieme alla Chrysler

Il superconsulente **Roland Berger**, membro del consiglio di Fiat e capo controllore del gruppo che porta il suo nome, fondato nel 1967, ha un'esperienza quarantennale sul mercato italiano. È anche consigliere del gruppo Telecom Italia. Il suo legame con il nostro Paese è nato da un apprendistato bancario a Milano ed è proseguito nel 1969 con la costituzione, sempre nel capoluogo lombardo, della prima rappresentanza estera della **Roland Berger**. In tutto il mondo la società lavora su 36 uffici in 25 Paesi, e l'anno scorso ha registrato 670 milioni di ricavi.



**Svolta nell'auto**  
**Fiat conquista**  
**Chrysler negli Usa**

La Fiat diventa gruppo auto mondiale. John Elkann al vertice di New York



**Berger: la rivoluzione dell'industria va avanti. Torino con la Opel? Non è ancora finita**

**Marchionne agli operai: vinciamo la grande sfida**

Esprimo il dolore per i morti, dico ai lavoratori che il gruppo è forte

