

ATTUALITÀ
DAL LINGOTTO A DETROIT

NON È UN PAESE PER FIAT

MARCHIONNE POTREBBE SPOSTARE IN AMERICA IL CUORE DEL GRUPPO. IL GOVERNO SI ALLARMA MA NON HA NULLA DA OFFRIRE. E GLI ESPERTI SI DIVIDONO SULLE CONSEGUENZE

DI STEFANO LIVADIOTTI E MAURIZIO MAGGI

Meglio essere la coda del leone che la testa del topo... La colorita metafora è di un membro della famiglia Agnelli, che preferisce restare anonimo, ma che non ha remore a precisare ulteriormente il concetto: «La Fiat sarà la Opel della Chrysler. E allora? Qual è il problema? L'amministratore delegato e il capo della finanza del gruppo staranno più a Detroit che a Torino? Non capisco dove sia il dramma». L'Agnelli senza volto liquida così, brutalmente, i maldipancia bipartisan che squassano la politica nazionale, il sindacato e il Piemonte tutto dopo l'uscita deflagrante - l'ennesima - di Sergio Marchionne. Il quale, alla convention californiana di JD Power ha risposto «Who knows?», chi lo sa?, alla domanda di un giornalista su dove sarebbe stato il quartier generale della futura Fiat-Chrysler, entità che nascerebbe nel giro di due o tre anni. «Potrebbe essere qui, certo», ha aggiunto Marchionne. Qui inteso a Detroit. La dichiarazione del manager con il pullover stazzonato ha riaperto le polemiche proprio quando andava smorzandosi il clamore della battaglia di Mirafiori. E i più spiazzati sono coloro che, nel sindacato e nel centrosinistra, si erano schierati per il «sì» al nuovo contratto. Anche il governo c'è rimasto male e ha convocato l'amministratore delegato di Fiat e Chrysler a Roma. Economisti e imprenditori sono per lo più stupiti per la sorpresa suscitata dall'esternazione del supermanager. Comprendono le ragioni dell'ipotetico trasferimento in Michigan della testa del futuro gruppo e puntano il dito sulla totale assenza di politica industriale del governo di Silvio Berlusconi. «Era tutto ampiamente prevedibile. E del resto che una grande multinazionale si organizzi su base policentrica è normale: nel caso della Fiat c'è semmai da

chiedersi perché non lo abbia fatto prima», sostiene **Matteo Colaninno**, imprenditore e parlamentare del Partito democratico. Che però aggiunge: «Diverso è se il cuore pulsante si trasferisce a Detroit, come danno per ▶ scontato da mesi nella comunità finanziaria internazionale: allora non saremmo più davanti una multinazionale italiana con filiali nel mondo, ma una multinazionale Usa con filiale in Italia. Ma per evitare che questo accada non ci si può limitare a pregare Marchionne, che ribadisce di non aver chiesto niente: in altri paesi gli Stati sono entrati in campo per tenersi l'industria dell'auto». Ma cos'è il cuore pulsante? Un conto è un centinaio di dirigenti e quadri che si occupano di finanza e strategie mondiali. Tutt'altro l'espatrio dei centri di ricerca e del design. Difficile immaginare oggi cosa scapperà a Torino un ipotetico head quarter di gruppo basato a Auburn Hills, la capitale del gruppo Chrysler, nei dintorni di Detroit. «Nel breve, le conseguenze potrebbero essere irrilevanti, o addirittura positive per l'incremento del numero di operai, mentre sul lungo periodo la sparizione di alcune funzioni centrali influirebbe negativamente anche sulla spinta a studiare per puntare a posizioni di punta nella ricerca e nella finanza che intanto sarebbero emigrate da Torino», ragiona **Paolo Manasse**, economista dell'Università di Bologna. Per far cambiare idea a Marchionne la cosa più semplice sarebbe fare come Obama e mettere i quattrini sul tavolo. «Ma i soldi non ci sono e le svolte per creare una situazione positiva anche per Fiat a Torino, a partire da una riforma delle relazioni industriali, non si realizzano per decreto ma richiedono anni», commenta **Fabiano Schivardi** dell'Università di Cagliari. C'è anche chi crede che il governo non debba metterci becco. «Una multinazionale ha

bisogno di più sedi, ma questo non cambia niente ed è improprio che la politica pretenda di dire la sua: non si possono porre limiti alla libertà di impresa. E comunque l'importante per il paese è la localizzazione degli stabilimenti», è l'analisi di **Mariano Frey**, presidente di **Roland Berger** Strategy Consultants in Italia.

Mentre per **Aurelio Regina**, presidente di Unindustria (Roma, Frosinone, Rieti e Viterbo), le reazioni alle frasi di Marchionne denotano una cultura molto lontana alla realtà dell'economia globale: «Le imprese sono sempre meno legate agli interessi di singole nazioni. Paesi e territori competono fra loro per offrire alle aziende condizioni appetibili, spesso non monetarie, come infrastrutture, comunicazioni, tassazione contenuta, approvvigionamento energetico favorevole. In passato, invece, alle grandi imprese si richiedevano localizzazioni "gradite" e decise dalla politica». Gli fa eco **Maria Paola Merloni**, imprenditore e parlamentare Pd: «Non capisco tutto questo allarmismo: Marchionne ha preso degli impegni sugli investimenti in questo paese. **Gianfranco Morgando**, segretario piemontese del Pd, ritiene invece inaccettabile il metodo Marchionne: «Non si confronta mai con i soggetti istituzionali e sociali e nell'occasione ha fortemente frustrato quel sistema locale che è stato importante nel creare le condizioni per investire nell'automobile a Mirafiori». Stando a **Nicola Rossi**, l'economista

che ha appena abbandonato lo scranno del Pd al Senato, il dibattito è un po' provinciale e di retroguardia: «La Fiat è una multinazionale e ha significativi azionisti e importanti interessi in Nord America. Ciò non vuol certo dire che non ci si debba adoperare perché si creino le condizioni per la permanenza in Italia una parte di produzione ad alto valore aggiunto: questo è il punto». Un punto che non sembrerebbe in discussione se finalmente il progetto Fabbrica Italia, oltre alle polemiche con la Fiom, cominciasse a sfornare nuove vetture, saturando gli impianti.

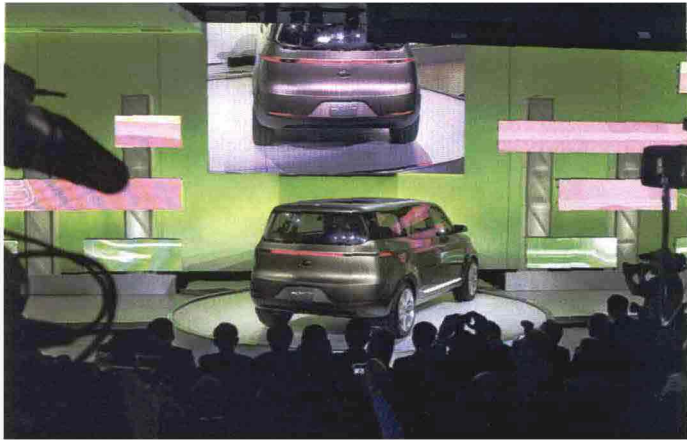
«Se fossi in Marchionne sfiderei il Cavaliere, dicendogli: se sa indicarmi un solo buon motivo per farlo, allora giuro che resto a Torino. Non scherziamo: Detroit è capitale dell'auto un pochino più del Piemonte», attacca **Giuliano Cazzola**, parlamentare del Pdl ed ex sindacalista di lungo corso della Cgil. A una Fiat con quattro centri direzionali, blandamente evocata dal presidente John Elkann dopo la bomba fatta delflagrare da Marchionne, non ci crede nessuno. Non esistono mostri a quattro teste nel pianeta dell'auto. Spiega schietto **Carlo Callieri**, imprenditore, ex top manager Fiat, per otto anni vice presidente per le relazioni industriali di Confindustria: «Non si può certo pretendere che la Fiat governi gli Usa da Torino; anche nella fase di progettazione del prodotto si deve tenere conto delle peculiarità del mercato di sbocco. E chi invoca una sorta di dovere di gratitudine della Fiat nei confronti dell'Italia fa semplicemente ridere». E tra gli storici azionisti di casa Agnelli c'è chi sottolinea come il settore auto, tra il 1997 e il 2005, abbia macinato perdite per 14 miliardi di euro. «Siamo stati in piedi per anni soltanto grazie al Brasile e ancora non abbiamo superato il guado: lasciamolo lavorare in pace, Marchionne, che ha fatto miracoli e ora ha di fronte il bersaglio vero: portarci da 4 a 6 milioni di macchine vendute al mondo», ribadisce con fermezza il creatore della metafora della coda leonina. Il quale, ormai, più che un supermanager è un quasi padrone. Fa notare **Gerardo Murano**, analista finanziario della Fida di Torino: «Con i fratelli Agnelli in vita, nessun governo avrebbe chiesto un incontro a Romiti o a Morchio, in un'occasione come questa». Da italiani, è normale essere preoccupati per la perdita di prestigio e professionalità che verrebbero da una promozione di Detroit a centro mondiale del supergruppo. «Però, per le banche d'affari di Londra e New York la strategia Marchionne appare sempre più efficace e convincente», sostiene Murano. Così come la quotazione della futura Chrysler-Fiat a New York, visto che Wall Street è il mercato più importante.

«Ford e General Motors sono valutate quattro volte il margine operativo lordo, mentre una casa europea in salute come Volkswagen appena due volte», sottolinea **Gabriele Gambarova** di Banca Akros. Un'ottima ragione, per Marchionne e per il suo ricco fardello di stock-options, per preferire Wall Street. Oltre che per la finanza, l'America diventerà strategica per progettare e industrializzare le auto di grande taglia. Le piccoline - tipo Panda e Punto - rimarranno patrimonio tecnologico italo-piemontese, così come i motori diesel. Dei cervelli e delle matite torinesi, peraltro, c'è parecchio bisogno a Detroit. Negli otto anni di convivenza con Daimler, Chrysler ha importato tecnica teutonica.

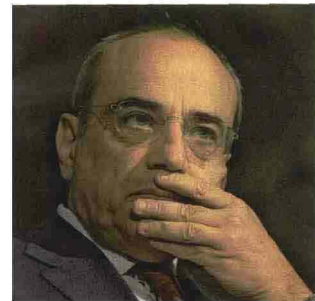
«Non è facile né indolore spostarsi. Ma le regole del profitto e della sopravvivenza sono cambiate. Temo che perderemo ancora parte del tessuto manifatturiero del paese. Per l'Italia può diventare un massacro», prevede **Guidalberto Guidi**, a lungo vicepresidente di Confindustria e oggi numero uno dell'Anie. Si chiede lo storico dell'economia **Giulio Sappelli**: «che Piemonte sarebbe senza auto?». ■

“Con i fratelli Agnelli in vita, nessun governo avrebbe chiesto un incontro a Romiti o a Morchio”

La rinuncia alle funzioni centrali mette a rischio il potenziale di ricerca e finanza



Il presidente della Fiat John Elkann, qui sopra, e a sinistra l'amministratore delegato Sergio Marchionne durante una presentazione della 500



Una linea di produzione della Fiat e sopra l'economista Nicola Rossi, senatore Pd



Alcune concept car e, sopra, un'immagine dello storico stabilimento del Lingotto a Torino



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.