

Il top manager **Giorgio Garuzzo**: «Vivremo di turismo e di eventi? Quando sento queste idee, rabbrivisco».

«Perdiamo anche Iveco, ma senza industria dove andiamo a finire?»

di **Christian Benna** Corriere della Sera 11-1-21

Vivremo di turismo e di eventi? Quando sento queste idee rabbrivisco. In Piemonte abbiamo perso l'industria dei pc e dei software, poi il ferroviario, la chimica, il biomedicale, l'elettronica. Adesso non possiamo perdere anche l'auto, i camion e i veicoli commerciali. Se va via l'Iveco non ci rimane più niente. Altro che lusso».



Giorgio Garuzzo, nato a Paesana, nel cuneese, 82 anni fa, è il top manager che meglio ha incarnato la grande epopea dell'industria a trazione torinese, quando l'Italia del business non era preda ma predatrice di aziende estere. Cresciuto nella divisione elettronica dell'Olivetti, prima che il «neo da estirpare» (copyright Vittorio Valetta) fatto di computer e software fosse ceduto agli americani di Ge, si occupa della produzione di Mainframe, i grandi calcolatori.

«Dopo la laurea in ingegneria ho ricevuto 24 offerte di lavoro, e io ho scelto l'azienda più innovativa del mondo, l'Olivetti. Non sapevo che di lì a poco i nuovi soci l'avrebbero fatta morire». Negli anni settanta, dopo l'esperienza in Gilardini, entra in Fiat al fianco di Carlo De Benedetti.

«Da giovane l'ingegnere era un grande industriale, tra i migliori del nostro Paese, poi si è un po' perso con la finanza e la politica». Carlo De Benedetti guida per soli 100 giorni la Fiat, Garuzzo invece ci resta 20 anni. Negli uffici di corso Marconi ricopre il ruolo di direttore generale di Fiat, quando Fiat dà lavoro a 300 mila dipendenti.

«L'Avvocato? Poco incisivo nella gestione. Umberto Agnelli aveva il talento per rilanciare l'azienda, purtroppo è stato ostacolato da tutti, in primis da Cuccia e Romiti». Garuzzo è il manager che contribuisce alla creazione di Comau, oggi primo gruppo italiano di automazione industriale. E poi da ceo di Iveco, guida la trasformazione dell'azienda in una multinazionale: compra aziende concorrenti in Uk, India e Spagna, e da Ford la Nh. Così nasce Cnh che oggi fa gola ai cinesi di Faw. Altri tempi* altre storie. «Oggi sento parlare solo di vendite. Da Magneti Marelli all'Iveco. E nessuno dice niente. Ma davvero pensiamo di dare occupazione ai giovani con il turismo?»

Ingegnere Garuzzo, che effetto le fa leggere che Iveco potrebbe diventare cinese?

«Una brutta sensazione. Iveco è l'ultima roccaforte industriale del territorio. Capisco le ragioni di mercato che portano alla ricerca di partnership, come quella di Fca con Psa, ma la vendita di un campione nazionale a una società estera è un dramma per il sistema paese e il Piemonte. Negli anni ottanta, quando ho preso la guida di Iveco, l'azienda perdeva un miliardo al giorno. Sette anni dopo, con una politica di aggregazioni e di crescita interna, ci siamo trovati a gestire un gruppo leader in Europa, che guadagnava 90 miliardi l'anno. Fare impresa è questione di volontà».

Lo Stato interviene nel capitale di Alitalia e nell'ex Ilva. L'auto e i tir rimangono sullo sfondo. Non c'è volontà di rilanciare l'automotive?

«C'è scarsa attenzione per l'impresa in genere e quasi avversione per l'industria. Forse qualcuno pensa di vivere di turismo e di eventi. Ma quando sento queste idee rabbrivisco. Senza industria il sistema Paese è nudo. Tanto più che l'industria turistica è già in mano a grandi catene estere. Cosa ci resta? Possiamo servire ai tavoli di turisti. Niente di più».

Iveco cambierà forse padrone ma non sparisce.

«Resteranno alcuni stabilimenti. Ma il know how e la progettazione andranno via. Non illudiamoci. Ed è già successo altre volte. Questa non farà eccezione».

Secondo lei, anziché vendere, gli azionisti dovrebbero investire?

«Sono 25 anni che sono fuori dal gruppo Fiat. Non mi permetto di giudicare. Marchionne ha fatto miracoli con Chrysler, ma forse è arrivato troppo tardi. La nostra storia resta una strada piena di occasioni mancate. Dall'Olivetti che ha rinunciato all'elettronica e quindi al suo futuro, fino alla Fiat degli anni 80 che non è riuscita a sviluppare progetti industriali aggregativi. Forse con Carlo De Benedetti alla guida lo si poteva fare. Ma non ha avuto la forza e la voglia di continuare. Romiti era un finanziere puro, l'industria non gli interessava; l'Avvocato si comportava da ereditiere e incideva poco. E Umberto Agnelli, pur incerto nel carattere, aveva molte qualità, ma non gli è stato mai permesso di governare. Occasioni perse che non torneranno».



Da dove si riparte?

«In questi giorni non si parla d'altro che di Recovery fund. Io ci vedo solo un debito monstre che rimarrà sulle spalle dei giovani, senza veri progetti di sviluppo. Lo stato francese sarà azionista di Stellantis. Se ci sarà da chiudere qualche stabilimento e uffici di progettazione non sarà Oltralpe. Torino punta all'innovazione ma senza in-

dustria non c'è tecnologia».

Allora non resta che una città per ricchi che vive di rendita e di turisti?

«Il Piemonte è terra di miracoli. È l'unico territorio al mondo che ha speso sangue e denari per creare uno Stato di cui poi rimane periferia. Ma si rilancia grazie all'industria, ed è motore del miracolo italiano. Adesso cerchiamo di non diventare periferia dell'industria».