

>>>> giù al nord

Gran Torino, piccolo Pomigliano

>>>> Beppe Garesio

Parlando di auto, in Italia c'è un problema, semplice e chiaro, ma enorme, del quale però nessuno parla e per il quale non si sentono commentatori economici indipendenti stracciarsi le vesti: in Italia la Fiat produce poche auto, solo 650mila nel 2008, meno della Germania (5 milioni), della Francia (2,3 milioni), ma anche dell'Inghilterra industrialmente desertificata (il triplo di auto dell'Italia), e meno anche di Belgio e Polonia e Repubblica Ceca! Insomma, una cosa talmente assurda che basterebbe da sola a sgretolare il mito di Sergio Marchionne e a condannare, per la sua assenza, un governo incapace di svolgere il benché minimo condizionamento su scelte di delocalizzazione che, per vastità, non hanno eguali in Europa.

Certo, è cambiata la sostanza del concetto stesso di economia di scala, nell'industria dell'auto: è giusta la "dottrina Marchionne", cioè marchi e case di produzione diversi, per fare modelli diversi, sulla base di componenti comuni. Ciò esige un processo di fusioni – in corso – e di accorpamenti produttivi. Rimane però il problema della RD (ricerca e sviluppo): la Fiat spende poco, solo 800 milioni di euro all'anno, un terzo dei francesi di PSA e un decimo di Toyota. Il risultato è il diverso margine operativo per vettura e la diversa incidenza della spesa per RD su ogni auto venduta.

Nella gestione di Marchionne si evidenziano luci e ombre, com'è normale, depurando il soggetto dall'alone del mito dopo l'operazione Chrysler. L'operazione, infatti, è positiva per diverse ragioni, a cominciare dal fatto

che le tecnologie non si sovrappongono e nemmeno le reti vendite, che sono complementari: dunque, è una fusione dove non si cannibalizzano i prodotti tra loro, ci sono pochi sprechi e invece si realizzano notevoli risparmi. Ma in prospettiva, perché nell'immediato il Sergio nazionale deve gestire in Usa un'impresa che l'anno scorso ha bruciato 16 miliardi di dollari.

Se ci fosse Opel, l'impresa di riorganizzazione sarebbe più semplice. In ogni caso, l'attivismo di Fiat nel mondo può portare alla conclusione che così concitati si può andare avanti benissimo, considerando che si è chiuso un importante accordo con i cinesi e che avanzano i progetti per rendere operativo in tempi rapidi un nuovo stabilimento in Serbia per produrre la Panda che non si vuole fare a Termini Imerese. Parallelamente, va avanti in tutta Europa il progetto di separare l'auto dalle grandi famiglie dei fondatori (e Marchionne ha contribuito a dare una spinta poderosa): BMW, francesi e famiglia Agnelli, tutti stanno comprendendo che ci si può fare da parte e sicuramente ne guadagnerebbero la trasparenza ed il mercato.

Le ombre di Marchionne sono soprattutto sul "buco" italiano: cosa se ne fa l'Italia di una Fiat che delocalizza ovunque la sua produzione pur di non utilizzare e rinnovare gli impianti italiani? A cosa serve avere una grande industria che dovrebbe trascinare un intero settore industriale, forse il 10% del PIL, ma rinuncia ad arricchire il proprio paese per produrre fuori dai propri confini molto di più di ogni altro produttore mondiale? Come si pensa di mantenere il fascino di marchi come Alfa Romeo se si chiude Pomigliano? E il fascino del made in Italy, dove andrebbe a finire, nel medio termine, se si produce ovunque

ma non in Italia? Si affacciano nuove questioni: qual è il giovamento nazionale nell'aver il "ponte di comando" a Torino e la produzione all'estero? Quale spostamento di produzione di PIL comporta una scelta di questo genere, che Marchionne non ha esitato a difendere, anche di recente, al tavolo di governo e sindacati?

Il governo brilla per la sua assenza ed il suo menefreghismo, rispetto alla evoluzione della crisi dell'auto e all'operazione internazionale di Marchionne. Non ha posto vincoli e si è quasi assistito ad un accordo tacito di reciproca distanza, senza pestarsi i piedi. Una saggia posizione di alleanza sotterranea per sfuggire alle proprie, reciproche responsabilità. Dal punto di vista di Berlusconi una scelta intelligente: non ci si fa un nuovo nemico e poi, se esplose il dissenso operaio, la colpa sarà degli Agnelli, padroni cattivi. Dal punto di vista di Marchionne, senza intralci governativi potrà procedere alla svelta al piano di riorganizzazione produttiva che continuerà a penalizzare l'Italia, senza dover risponderne degli aiuti finanziari fiscali e di ogni altro genere dei quali la Fiat ha beneficiato in passato, salvo presentare al governo il conto degli ammortizzatori sociali e del cambiamento di vocazione di alcuni importanti stabilimenti (Termini e Pomigliano).

Per quanto riguarda la sinistra, il PD non tocca palla, e si oscilla tra i parolai rossi della CGIL e la subalterità tradizionale (e premoderna) dei post-comunisti nei confronti dei "poteri forti": il valore strategico della collaborazione con il grande padrone e con la grande industria merita di gran lunga un atteggiamento acritico di compromesso, nella convinzione, come diceva Agnelli, che "ciò che conviene alla Fiat conviene anche all'Italia".