

-17,1%

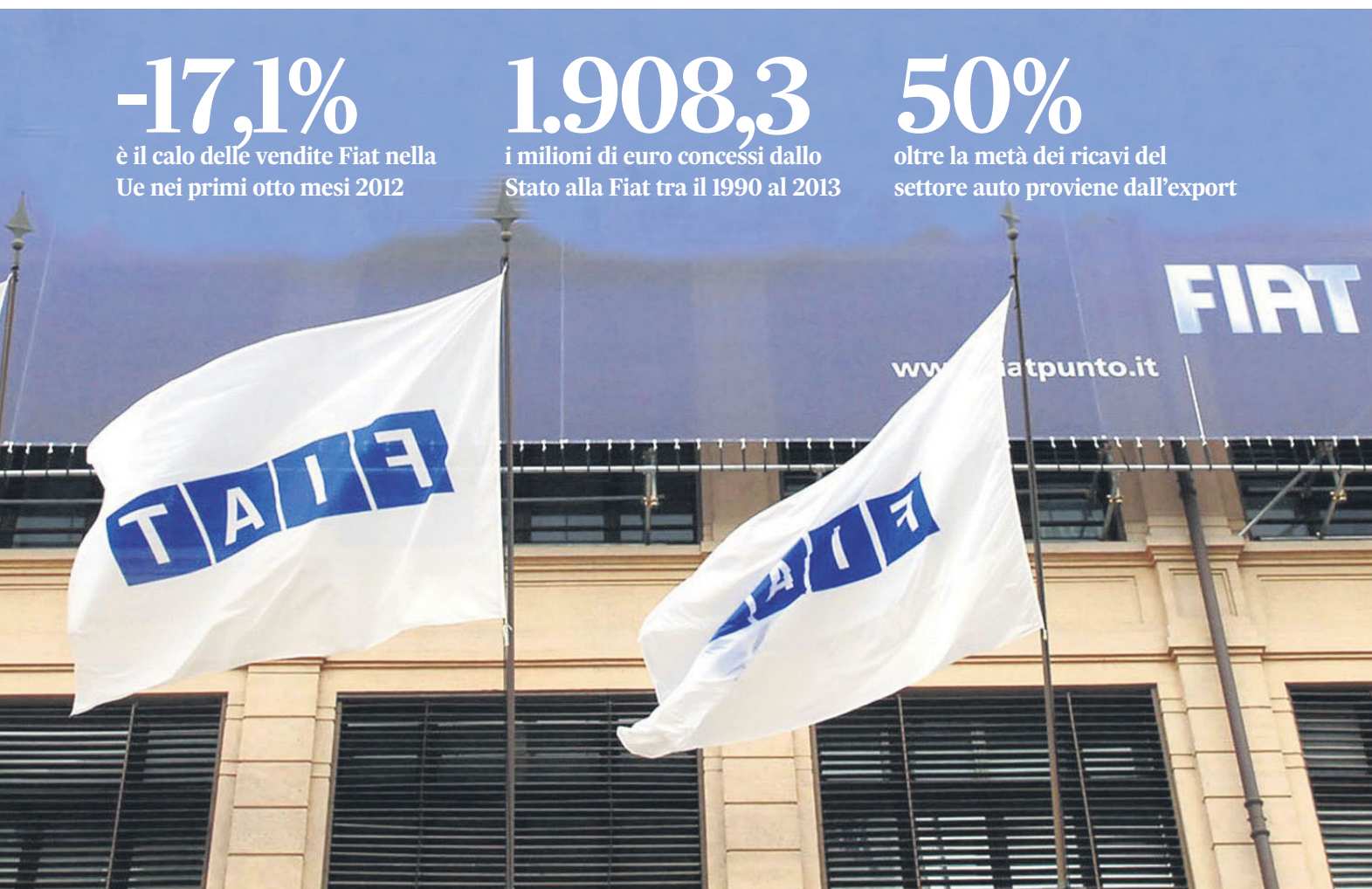
è il calo delle vendite Fiat nella Ue nei primi otto mesi 2012

1.908,3

i milioni di euro concessi dallo Stato alla Fiat tra il 1990 al 2013

50%

oltre la metà dei ricavi del settore auto proviene dall'export



«Se anche il mercato si riprendesse Fiat arriverebbe in ritardo»

ORESTE PIVETTA
MILANO

Forse era tutto scritto nell'accordo Fiat-Chrysler: tecnologie agli americani, soldi agli azionisti italiani, cioè alla famiglia Agnelli, stabilimenti storici, da Mirafiori a Pomigliano, in vita finché la domanda di mercato avesse retto.

Le promesse di Marchionne, il progetto Italia, i venti miliardi di investimenti, un libro dei sogni che politica e buona parte del sindacato hanno letto, con malizia o con ingenuità, come un modo per tirare a campare, illudendo se stessi e illudendo buona parte di quanti nelle fabbriche Fiat si sono guadagnati da vivere e ci contavano ancora.

«Chi ha mai letto - commenta Luciano Gallino, sociologo e grande studioso dell'industria e del lavoro in Italia - una pagina di quel programma. Nelle mani di chi è mai stato consegnato un volume di centinaia di pagine in cui si dettagliassero progetti per la Fiat e conseguenze per l'indotto, in un quadro di enorme complicazione: basti dire che il futuro Fiat si sarebbe dovuto misurare con la realtà di ottocento fornitori. Niente. Quanto ci è stato riferito adesso, quanto siamo venuti a sapere, non aggiunge nulla, se non ancora una promessa, la promessa di Marchionne di investire quando il mercato riprenderà quota. Vaghe e soprattutto strane parole. Perché se davvero le vendite prima o poi dovessero riprendere, la Fiat arriverebbe inevitabilmente in ritardo, seguendo la strada indicata da Marchionne. Sappiamo bene quanto tempo sia necessario per progettare e mettere in produzione un nuovo modello. Due, tre anni? In un mercato ipoteticamente in rilancio, Marchionne si ripresenterebbe con modelli vecchi? Per perdere un altro giro? Siamo alla ripetizione di una scena già vista: non abbiamo ascoltato null'altro che dichiarazioni generiche, senza una prospettiva, senza una novità, senza una invenzione. Faccio un esempio: una grande impresa automobilistica non è detto debba produrre solo proprie automobili, potrebbe realizzare anche parti per altre imprese, motori o pianali. Non mi sembra che Marchionne abbia mai esplorato una pos-

L'INTERVISTA

Luciano Gallino

«Nell'auto non si tornerà mai ai livelli di produzione del 2007» sostiene il sociologo e studioso dell'industria. « Bisogna immaginare altri modelli di sviluppo»

sibilità del genere».

Il manager italiano più americano, come lo hanno definito alcuni, o il solerte funzionario di un dipartimento Usa, come lo hanno definito altri, probabilmente sa di finanza, molto meno di auto. Ma, allora, professor Gallino, dobbiamo rassegnarci al ridimensionamento e al declino della Fiat in Italia?

«Ridimensionamento e declino appartengono alla storia degli ultimi decenni. Negli anni novanta la Fiat produceva due milioni di vetture, che sono diventate un milione, ottocentomila, mezzo milione. Adesso siamo a quattrocentomila. Queste sono cifre che dicono tutto. A proposito del passato e a proposito del futuro. Pensiamo al calo degli occupati, anche se in questo caso entrano in gioco nuove tecnologie che hanno consentito di ridurre pesantemente il numero degli addetti».

Il governo deve accontentarsi di ascoltare Marchionne o ha strumenti per intervenire? Ammesso che abbia i soldi...

«È difficile immaginare nuovi incentivi. In passato si usò l'arma della rotamazione. Adesso si finirebbe con il favorire i produttori stranieri più che

...
Se non avesse chiuso Irisbus si sarebbe potuto pensare a un intervento per rinnovare il parco bus

la Fiat. Se la Fiat non avesse chiuso Irisbus, si sarebbe potuto pensare a un intervento di Stato e Regioni per rinnovare un parco autobus obsoleto, inquinante. Sarebbe stato un bel modo per favorire una mobilità sostenibile e collettiva, alternativa al mezzo privato. Ma non s'è mosso lo Stato, non si sono mosse le Regioni e non c'è più Irisbus. Peraltro costruire autobus non prevede l'automazione in atto nella produzione di auto. L'operazione è più complicata, chiede manodopera specializzata, vi sarebbe stato un bel vantaggio anche per l'impiego. Un autobus, a bilancio, pesa come cinque o dieci auto».

Le chiedo di nuovo: dobbiamo rassegnarci a perdere l'auto italiana?

«Non si può pensare di produrre all'infinito e con la stessa intensità di un tempo macchine, frigoriferi, elettrodomestici o altri tradizionali beni di consumo. Nell'auto non si tornerà mai ai livelli di produzione del 2007. Bisogna immaginare altri modelli di sviluppo, con il realismo di chi sa che non si cambia con un clic e sa che cosa significa dal punto di vista dell'occupazione l'auto, rampo di attività produttiva che riguarda chi costruisce, chi fornisce, chi (dai gommisti ai benzinai) garantisce la funzionalità del sistema. Detto questo bisogna pensare ad altro...».

Ma ci sono le idee? Soprattutto ci sono i soldi?

«Le idee ci sono. Dove intervenire: il dissesto idrogeologico, la scuola, i beni culturali, l'energia... Settori ad alta intensità e qualità professionale. I soldi? Quanti miliardi di euro ha consumato l'Unione europea per tenere in piedi banche e finanza? Poi ci si dice che non si può spendere per rilanciare l'industria».

L'ultima fotografia è quella di un governo che assiste impotente...

«Come sempre, quando non si sa che cosa, si istituisce una commissione che studierà oppure si apre un tavolo di trattativa. Politica industriale non se n'è fatta da tempo. Il governo dei professori è preda di una cultura neoliberale: aspettano che siano gli imprenditori e il mercato ad aggiustare le cose. Considerano lo Stato come il nemico e in frangenti come questi ritengono che lo Stato non debba far nulla. Salvo, appunto, pagare le banche».



...
Ci vuole tempo per progettare nuovi modelli: offrirebbe i vecchi? E perdere un altro giro?

Cosa vuol dire «idoneo» per il Lingotto

IL COMMENTO

NICOLA CACACE

● SEGUE DALLA PRIMA

È il tramonto di un Paese con lungo e glorioso passato nell'auto che, come compenso per aver difeso un monopolio produttivo che esiste solo in Italia (a quando una concreta iniziativa governativa per qualche impresa tedesca desiderosa di venire a produrre da noi?), si vede declassato dal terzo all'ottavo posto come produttore europeo di auto.

Distinguiamo i fatti dalle chiacchiere. I fatti sono che in qualche decennio la Fiat ha compensato il Paese che in cento anni l'ha aiutata e coccolata in mille modi, con i seguenti risultati: è passata dal 10% al 6% del mercato europeo dell'auto, nessuna casa europea ha perso tanto; è scesa sotto il 30% del mercato italiano, dove essa opera in condizioni di monopolio produttivo, mentre in tutti i paesi europei produttori di auto, le case nazionali hanno dal 50% all'80% del mercato interno; ha investito in modelli e innovazioni molto meno delle case concorrenti europee, giapponesi e coreane. E paga salari tra i più bassi d'Europa.

Questi purtroppo sono i fatti che marcano il recente passato della Fiat e che hanno fatto gravi danni, oltre che al Paese, anche ad una grossa industria di design e componenti di rango mondiale, oggi gravemente sofferente.

Di questi fatti sicuramente nessuno del governo ha accusato la Fiat. Troppo educati e troppo pratici per farlo! Ed è anche bene che non l'abbiano fatto, perché un governo si deve preoccupare piuttosto del futuro della Fiat, dei suoi impianti, dei fornitori, dei territori in cui opera e dei lavoratori. Quegli «stakeholders» («portatori di interesse») al cui rispetto opportunamente, giorni fa, il ministro Fornero richiamava la Fiat, a differenza di Monti che mesi fa disse «la Fiat è libera di investire dove vuole». Cambiando idea, il governo si era deciso, sia pure con ritardo, a chiedere alla Fiat «che intenzioni avesse per il presente ed il futuro». Voleva cioè sapere quale fosse, nei disegni di Marchionne e degli Agnelli, il posto dell'Italia nell'industria dell'auto e delle centinaia di migliaia di lavoratori che ancora con essa vivono. La Fiat ha risposto «Aspettando Godot»: investiremo nei tempi idonei, da qui al 2014 non produrremo nuovi modelli, c'è la crisi, forse adatteremo qualche impianto italiano ad auto da esportare in America... sic! Oltre a chiedere, sommessamente ma con scarso pudore, al presidente Monti di appoggiare a Bruxelles una sua richiesta già bocciata dai maggiori produttori europei, di combattere la crisi chiudendo impianti, mentre Volkswagen e soci (ma che strani imprenditori, così diversi da Marchionne) preferiscono ridurre gli orari con i contratti di solidarietà anziché licenziare.

L'idea più balzana mi sembra proprio quella di produrre per il mercato americano. Siamo un Paese con un mercato ancora tra i primi d'Europa, almeno 1,5 milioni di auto l'anno, e invece di vedere come fare per riconquistare parte di questo mercato pensiamo ad esportare qualche migliaia di Jeep negli Stati Uniti, magari rimettendoci soldi e facendo arrabbiare i sindacati americani.

Eppure, visto il termine usato dai vertici del Lingotto, ci sarebbero alcune idee «idonee» su cui concentrarsi. La prima è che la Fiat riprenda quell'attività di ricerca e sviluppo i cui prodotti le hanno consentito di entrare alla Chrysler. la seconda idea «idonea» sarebbe quella di ricordare a Marchionne che per migliorare competitività e produttività, cercare la collaborazione dei lavoratori è sempre più produttivo del praticare lo scontro: Germania docet! Infine il Governo, oltre a cercare investitori esteri di buona volontà, ha mezzi e strumenti «idonei» ad aiutare un nuovo corso di innovazioni - auto ibrida, motori ecologici, bus, etc. - sfruttando gli spazi enormi che l'Europa concede agli unici incentivi ammessi: quelli per l'innovazione e per l'ambiente.

Giocando su questi tasti il governo farebbe il proprio dovere e la Fiat se, come ha detto, avesse davvero voglia di riprendere un cammino che non escluda l'Italia, potrebbe ricevere un aiuto «idoneo» di dimensioni non trascurabili.