

L'ANALISI



GIUSEPPE RUSSO

Da Mirafiori non si esce senza idee lungimiranti

Il caso Mirafiori è arrivato inatteso. Perché Fabbrica Italia era anche leggibile come un manifesto di fiducia nelle capacità industriali dello stivale e dei suoi protagonisti, imprenditori e dipendenti.

La vicenda di Pomigliano (nonché quella di Termini) ha invece portato l'attenzione su due stabilimenti, facendo comprendere che prima che si dischiudessero i benefici del piano Fiat dovevano essere messe a posto le condizioni di contorno. Che Mirafiori fosse a rischio di contagio era tuttavia ritenuto dai più poco probabile, almeno fino a poche settimane fa. In verità, Mirafiori era già stata oggetto di un progressivo dimagrimento negli anni passati, tanto che nel 2005 la sua rinascita può essere attribuita al patto tra le amministrazioni locali e l'azienda. In secondo luogo, l'affare Mirafiori non è altro che la declinazione locale di un tema di proporzioni maggiori.

Proviamo a esplicitarlo: con 14,5 milioni di immatricolazioni, il mercato automobilistico europeo è il secondo maggiore mercato mondiale. Tuttavia, con la crisi del 2008 l'affollamento dei produttori e di stabilimenti ha però raggiunto un punto limite.

Continua ► pagina 6

Automotive. Dietro la vertenza c'è il nodo della sovracapacità produttiva continentale

Mirafiori si può salvare solo se compete in Europa

► Continua dalla prima pagina

Il tasso di occupazione degli impianti è sceso sotto un insostenibile 70% (in Italia sotto al 60) e ormai tutti si è consapevoli che, anche dopo la crisi, nulla tornerà come prima. La crisi non ha fatto che svelare ciò che si conosceva. Siamo al limite, i costruttori presenti in Europa non possono tenere una capacità produttiva sul mercato europeo pari a quella attuale, ma devono tutti attrezzarsi per utilizzare la propria capacità produttiva al meglio, anche tagliandola.

È pertanto del tutto giustificato che il "caso Mirafiori" si sia aperto, come parte però di un caso maggiore, ossia «come rendere economico e flessibile l'utilizzo della capacità produttiva installata in Europa». E qui veniamo al punto. Esistono infatti due scuole di pensiero: la prima sostiene che le imprese devono ragionare senza che i policy maker influenzino il costo del capitale e i prezzi relativi dei beni e dei fattori. Questa scuola, liberista, sarebbe contraria a entrare nel tema delle produzioni da realizzare a Mirafiori, un problema che spetta al consiglio di amministrazione della Fiat. Una seconda scuola afferma invece che quando un investimento è grande, esso interagisce con il territorio su cui si realizza (o si smonta), non fosse altro perché produce e consuma economie esterne di tipo collettivo. Quindi la decisione è anche affare anche dei governi (locale e nazionale), i quali sono titolari della azione di "politica industriale". E dovrebbe essere una politica industriale per l'automobile in Italia, e non una politica per Mirafiori o per Pomigliano.

I razionali di una politica industriale destinata all'auto sono semplici da individuare. In primo luogo l'industria dell'automobile esporta (28 miliardi) e il tasso di esportazione è stato tra i maggiori sofferenti nella

recente recessione e potrebbe essere uno dei più efficaci driver della ripresa che s'attarda. Secondo: il valore aggiunto che si realizza durante le fasi di assemblaggio può andare dal 15 al 25% del valore aggiunto totale che si ha nella produzione di una vettura. Mantenere in casa l'assemblaggio significa mantenere in casa anche il valore aggiunto della filiera produttiva e il suo relativo contributo al Pil.

A nostro avviso gli assi di una politica industriale dedicata all'auto potrebbero scaturire proprio dai vantaggi che essa potrebbe produrre per il sistema economico: essa dovrebbe dunque puntare sulla competitività, sulle esportazioni e sulla innovazione di filiera e al confine con le altre filiere.

E la questione locale? Sarebbe miope trascurare di vederla, così come lasciarla alla pura gestione dei soggetti locali. Mirafiori è a tutti gli effetti l'unico stabilimento di assemblaggio del Piemonte, quindi ridurre il peso della testa di filiera a Torino è rilevante non solo e non tanto per gli occupati dello stabilimento, ma per le prospettive di tutto ciò che vive intorno all'auto in Italia, anche se poi magari realizza fatturati e profitti lontano dalla città.

Se le parti si impegneranno a cambiare in modo stabile e sostenibile le condizioni alla base dei costi comparati della produzione automobilistica a Torino i risultati ci saranno. La sfida semmai è riuscire a farlo non per rendere più conveniente la produzione di Fiat in Italia o di Mirafiori rispetto a Pomigliano, ma la produzione di qualunque costruttore o fornitore, presente o potenziale, in Italia. È il momento a richiedere più lungimiranza e un salto di qualità nei processi di decisione.

Giuseppe Russo

IL SOLE 24 ORE-NORDOVEST
28 LUGLIO 2010