

Le parole scomode della verità

Gianfranco Viesti

L'amministratore delegato della Fiat Sergio Marchionne, con una delle sue prese di posizione nette che fanno tanto discutere, ha sostenuto che «le condizioni industriali in Italia rimangono impossibili» e che il gruppo ha «le alternative per produrre altrove nel mondo». Affermazioni che vanno discusse con pacatezza per due ottimi motivi: una delle grandi debolezze del nostro apparato industriale è il numero molto limitato di grandi imprese: uno spostamento del baricentro della Fiat verso gli Stati Uniti sarebbe una pessima notizia per l'Italia; il grosso della produzione automobilistica Fiat è concentrata nel Mezzogiorno: e una sua riduzione andrebbe in direzione esattamente opposta al quel processo di rilancio dell'indu-

stria che è indispensabile per far crescere il Sud.

Fare impresa industriale in Italia è indubbiamente difficile. Sono molte, e ben conosciute, le caratteristiche del nostro paese, dalla lentezza della burocrazia all'incertezza sull'applicazione delle leggi, alle stesse dotazioni infrastrutturali, che rendono più dura la vita quotidiana delle imprese da noi rispetto ad altri grandi paesi industriali. A voler prendere bene le parole di Marchionne, il ragionamento può essere questo: a lungo la nostra industria è stata competitiva nonostante queste condizioni; troppo a lungo si è discusso di come migliorare l'ambiente industriale senza aver fatto sostanziali passi in avanti (come ci mostrano ad esempio le sta-

tistiche dell'indagine «Doing business» della Banca Mondiale). Ora, con questa grande crisi, non ce lo possiamo più permettere.

> Segue a pag. 14

Segue dalla prima

Marchionne e le parole scomode della verità

Gianfranco Viesti

Per rilanciare l'Italia come un grande paese industriale trasformatore - e cioè lungo l'unica strada che ci ha dato in passato prosperità e che può darcelo in futuro - ci vuole un'azione più decisa. Accompagnare la qualità di ciò che avviene all'interno di molti stabilimenti (come testimoniato dai recenti successi ottenuti dall'impianto di Pomigliano, o dalle performance sempre eccellenti di Melfi), con una maggiore qualità di ciò che avviene al loro esterno. Lo spread con la Germania non è solo in termini di tassi sul debito pubblico: ma anche nella circostanza, ad esempio (segnalata da un recente rapporto

REF-Unicredit), che in quel paese il 22,2% (in crescita rispetto al 19,2% del 2000) delle merci viaggia su treno - con maggiore risparmio privato e collettivo - mentre in Italia solo il 9,6% (in diminuzione rispetto all'11% del 2000). Non qualche ritocco ci serve, ma una "manutenzione straordinaria". Che una grande impresa minacci velatamente di spostare pro-



duzioni fuori dall'Italia può far rabbia; e fanno bene gli esponenti del Governo ad intervenire. Ma indubbiamente segnala l'estrema delicatezza del momento.

Fare impresa in Italia, oggi, è indubbiamente più difficile rispetto agli Stati Uniti per un motivo molto semplice. Da noi la domanda, specie di automobili, è ferma da anni, mentre lì sta riprendendo vigorosamente. E, quasi paradossalmente, quella che era la parte industrialmente più debole del gruppo, e cioè la Chrysler, oggi macina profitti perché vende tanto. Lo stesso succede in America Latina. Non in Italia e in Europa, strette da una camicia di forza di regole estreme di austerità che - come vediamo proprio da questo esempio - non comprimono soltanto i consumi, ma nel tempo rendono meno competitive le imprese. In uno scenario di ripresa economica, quando la domanda tira, le stesse relazioni industriali possono diventare più distese; il conflitto sindacale più gestibile. E' un tema di fondo. Le grandi dinamiche della demografia e dell'economia ci dicono che l'Europa è divenuta meno rilevante nello scenario internazio-

nale, e presumibilmente questo trend continuerà. La nostra forza sta nelle capacità tecnologiche ma anche nel mercato interno, in una domanda ricca e sofisticata. Se i consumi europei non ripartono, fare impresa sarà ancora più difficile: nell'auto come negli elettrodomestici o nel mobilio.

E fare impresa oggi in Italia - come lo stesso Marchionne ha rilevato in altra occasione - è oggi più difficile che in Germania. Non è solo questione di andamento della domanda interna. Lì, le imprese industriali possono finanziarsi a tassi decisamente migliori rispetto all'Italia, e trasferire questo vantaggio sulle loro politiche di prezzo (o sulle condizioni di finanziamento alla clientela, molto importanti nel mercato dell'auto). In presenza del perdurare di un premio al rischio così alto per l'Italia, giustificato più dall'incertezza sull'euro che dal nostro debito, il mercato unico europeo sta diventando sempre meno livellato. E ciò si somma alle condizioni assai migliori della Germania, dal trasporto merci citato prima alla grandissima qualità delle scuole tecniche e pro-

fessionali. E soprattutto allo sforzo assai maggiore dello Stato e delle imprese insieme nella ricerca e nell'innovazione; causa certamente non ultima della forza competitiva delle aziende automobilistiche tedesche rispetto alla Fiat.

Se le condizioni in Italia sono "impossibili", la strada non può e non deve mai essere immaginare di spostare produzioni altrove. La nazionalità di un'azienda non è un optional, ma una caratteristica di fondo della sua storia, dei suoi valori, delle sue competenze. Occorre farle diventare meno impossibili, grazie ad uno sforzo congiunto di investimento privato e pubblico, nella ricerca e nella semplificazione; nell'innovazione e nell'istruzione. Un grande patto. Uno scatto di reni. Se le parole di Marchionne vanno in questo senso e servono a stimolarlo, sono utili.

Twitter: @profgviesti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

