

Imprese **che impresa**

di **Giovanni Costa**



Ciò che fa bene alla Fiat può far male al Veneto?

Ciò che fa bene alla Fiat può far male al Veneto? Il dibattito economico questa settimana è stato monopolizzato da una sorta di referendum su Marchionne per le sue dichiarazioni sulla redditività degli investimenti Fiat in Italia e sull'entità e sul ruolo dei trasferimenti pubblici di cui ha goduto la sua azienda. Vista dal Veneto, la questione è stata inquadrata in una ormai storica polemica contro i sostegni all'auto e la mobilità degli investimenti sulla base di differenziali di costo. Aggiornando e parafrasando Giovanni Agnelli (che a sua volta parafrasava Charles E. Wilson della General Motors) ci si può chiedere se quello che fa bene alla Fiat possa davvero far male all'Italia e al Veneto, come qualcuno ha lasciato intendere.

Se il settore va male, anche il Veneto soffre a causa della quota coperta dall'indotto dell'auto nella metalmeccanica veneta. I sostegni all'auto che ci sono stati in misura rilevante in varie epoche storiche, ne abbia o no memoria Marchionne, sono andati a beneficio di tutti e non solo per il ruolo di volano giocato nell'industria italiana dalla Fiat, un'azienda troppo grande per essere abbondata alla congiuntura e alle severe vendette dei mercati per gli errori strategici del management. Questi errori sono stati facilitati, se non proprio indotti, da carenze di politica economica e industriale che rendevano l'economia italiana auto-dipendente. A queste si aggiungevano pressioni politiche e sindacali che ponevano a carico della Fiat i costi di un laboratorio sociale gestito con modalità consociative che hanno impigrato il suo management e hanno fornito poderosi alibi alla sua mancanza di fantasia strategica. Marchionne ha rotto con tutto ciò. E di questo dovremmo essergli grati non senza però ricordargli, quando dice che ha già dato, che ha anche già avuto e molto.

Quando Marchionne afferma che in Italia non guadagna e che gli converrebbe produrre altrove, si riferisce evidentemente ai margini dell'attività manifatturiera. Ma il ragionamento va fatto su tutta la catena del valore, come del resto fa quando da Torino la sua squadra imposta la regia di Chrysler o investe su Pomigliano. Nelle catene del valore globali il segmento della produzione perderà centralità a favore del marketing, la ricerca e sviluppo, la finanza, la distribuzione. Steve Jobs non potrebbe mai dire che in America non guadagna, anche se la Apple non produce quasi nulla in Usa. Bernard Arnaud non potrebbe mai dire che in Francia non guadagna, anche se le scarpe delle griffe di Lvmh sono prodotte in Riviera del Brenta. Entrambi, anche grazie a queste scelte produttive continuano a creare nei loro Paesi molti posti di lavoro (pregiati) e profitti. Lo lasciamo dire a Marchionne, se è questo che gli consentirà di dimostrare che qualche concessione alle esigenze produttive oggi, può favorire il riposizionamento della Fiat e dell'Italia sulle parti più pregiate della catena del valore dell'auto.

g.costa.cdv@virgilio.it