

istituto
di studi sulle relazioni
industriali e di lavoro



**TRE DOMANDE A MARCHIONNE:
PERCHE' L'ITALIA NON
DEVE PIU' PRODURRE AUTO?**

Nota n. 24 - 2009

Presidente: Prof. Giuseppe Bianchi

Via Piemonte, 101 00187 – Roma telefono 06.4818443 gbianchi.isril@tiscali.it

TRE DOMANDE A MARCHIONNE: PERCHÉ L'ITALIA NON DEVE PIÙ PRODURRE AUTO?

di Nicola Cacace

L'Italia dell'auto sta vivendo una stagione strana, da un lato i successi della Fiat che, grazie all'ottimo lavoro di Marchionne, alla bontà delle sue auto, 500, Panda, etc, conquista l'America della Chrysler e della Green economy del presidente Obama, dall'altro lato la fuga della produzione verso lidi sempre più lontani. Con 660mila auto prodotte nel 2008 l'Italia occupa l'ultimo posto come paese produttore, a grande distanza da Germania, Francia, Gran Bretagna e Spagna (tab1). Col 12% della popolazione dell'Europa 27, 60 milioni su 500, pesiamo poco più del 4% nella produzione europea dell'auto. Da 10 anni la Fiat ha quasi dimezzato la produzione in Italia mentre la Germania l'aumentava e Francia, Gran Bretagna e Spagna contenevano il calo. Non si discute qui la giustezza della strategia Fiat di puntare sui mercati dei paesi emergenti (PE), Brasile, Cina, Polonia, Turchia, perché è da lì che verrà il grosso della domanda. Si discute il fatto che la Fiat sembra decisa ad abbandonare l'Italia come sede di produzione. Eppure dal mercato di giugno vengono buone notizie, immatricolazioni +12,4% e vendite Fiat +34% in base annua; ma vengono contemporaneamente brutte notizie per il lavoro italiano, entro 2 anni Termini Imerese sarà riconvertita ad altre produzioni (quali?), la Cnh di Imola chiuderà e l'Italia produrrà meno auto dell'ultimo paese dell'Est europeo. Con marchi nazionali gloriosi, Fiat, Ferrari, Alfa Romeo, Lancia, Maserati, produciamo molto meno auto di paesi come Spagna e Gran Bretagna che non hanno più marchi nazionali (Tab.1).

Tab 1. - *Europa, produzione di auto nel 2008 (in milioni)*

Italia	0,7
Gran Bretagna	1,5
Spagna	1,9
Francia	2,1
Germania	5,5
	11,7
Polonia, Rep. Ceca, ecc.	4,2
Europa	15,9

Anche considerando il 2008 un anno di crisi eccezionale per l'auto nel mondo, è inconfutabile che in meno di 10 anni l'Italia ha dimezzato la sua produzione. Perché è successo? Evidentemente alla Fiat pensano che l'Italia non sia più conveniente come sede produttiva per l'auto, ma non lo dicono. Eppure da anni l'Italia è all'avanguardia tecnologica mondiale di auto e motori –dal Common Rail, erroneamente svenduto, che oggi equipaggia quasi tutte le diesel in circolazione, al Multijet e al recentissimo Multiair, un gioiello per consumi, potenza ed emissioni- ed oggi ha un costo lavoro non più alto di quello dei concorrenti: rispetto a Germania e Francia è poco più della metà. Considerando anche che il baricentro produttivo della Fiat è nel Mezzogiorno ed a Melfi, come si sa, la Sata-Fiat ottenne dal sindacato condizioni salariali e normative più vantaggiose rispetto a Mirafiori. Certo c'è il problema dei bassi livelli di produttività di stabilimenti “vecchi”, in uomini ed impianti, come Pomigliano e Termini Imerese, ma Marchionne non può dimenticare il dramma del Mezzogiorno, unica regione europea che si è impoverita negli anni. Nessuno gli chiede di risolvere un problema storico che si trascina dall'unità d'Italia, ma di non aggravarlo questo Sì! Il miracoloso recupero della Fiat è stato avviato dal nuovo amministratore delegato e questo merito glielo riconoscono tutti, da Berlusconi ad Epifani. La Fiat rilancia una strategia tentata con alterna fortuna in passato, una presenza importante nei paesi emergenti, Brasile ma non solo, e fa bene. Già oggi il mercato dell'auto nei paesi emergenti supera quello degli SU e da oggi, tutta la nuova domanda verrà da quei lidi. Oggi la Fiat ha il record di utili da vendite nei PE e, con la coreana Hyundai, il record mondiale di vendite nei PE (Tab.2).

Tab 2. - *Quota di vendite e di utili nei paesi emergenti (% del totale aziendale)*

	Utili	Vendite
Fiat	56,8	41,0
Hyundai	35,0	49,0
V W	21,9	39,0
Renault	15,8	38,0
Toyota	20,6	28,0
Porsche	43,1	18,0

Fonte, *The Economist* - Nov. 15, 2008.

Da questi dati si capisce benissimo perché Marchionne voglia continuare nella strada vincente di investire all'estero, nei PE e non solo ma si fa fatica a capire i motivi di abbandono dell'Italia come sede produttiva, a differenza di quanto fanno tutti gli altri produttori europei, specie in anni di crisi globale in cui sono aumentati gli incoraggiamenti, non solo delle autorità religiose – Enciclica Caritas in Veritate - di accoppiare sempre più l'etica al Business ed al territorio.

A tal fine vorrei rivolgere 3 domande all'Amministratore Delegato di Fiat, con la speranza che, come Merkel, Brown e Sarkozy le hanno poste alle loro imprese, anche Berlusconi le ponga alla Fiat.

1. Bene la strategia Fiat di puntare sui PE, ma perché solo la Fiat, a differenza degli altri campioni della stessa strategia, VW, Renault, etc., riduce continuamente la produzione in casa? Possibile che il problema della sovrapproduzione riguardi sempre e solo l'Italia? E non Germania, Francia, Spagna e Gran Bretagna?
2. Perché in Italia si fanno molto meno auto rispetto a paesi dal costo lavoro superiore o non inferiore?
3. Termini è uno stabilimento vecchio, OK! Ma perché annunciare un pratico smantellamento 3 anni prima e senza uno straccio di Piano industriale? E senza un tentativo di ringiovanire impianti ed uomini? È noto che Melfi, "la giapponese" ha un'età media del personale la metà di Termini, e questo è un problema di Termini. Ma nessun dirigente italiano, neanche Marchionne, dovrebbe ignorare che non si può sempre avere la botte piena (di incentivi statali) e la moglie ubriaca. Occorre trovare un equilibrio soprattutto in presenza dei dati drammatici del nostro Sud, da cui è ripresa l'emigrazione dei giovani, questa volta laureati e diplomati, peggio che negli anni '60.