

Fiat e le politiche fallimentari

Fiat e le politiche fallimentari

[Andrea Di Stefano](#)[Roberto Romano](#)

Mentre nel Belpaese la politica si dibatteva nel sostegno o meno a Marchionne, in altri paesi la ristrutturazione del settore dell'auto è stata affrontata tramite la politica industriale

La recente operazione Fiat sul mercato americano non deve sorprendere. È perfettamente in linea con le politiche adottate da Marchionne. Non tanto per le politiche di delocalizzazione, serie ma non importanti, piuttosto per la necessità di Fiat di agganciare un player (paese) adeguato per conseguire le necessarie economie di scala al fine di ridimensionare gli alti costi fissi delle imprese automobilistiche. La Fiat è (forse) importante per l'Italia, ma nel consesso europeo non si configura nemmeno come una multinazionale tascabile. Nel settore dell'automotive non è tra le prime multinazionali. La sua dimensione è troppo piccola per far fronte al cambiamento di struttura che attraversa il settore delle automotive, il debito troppo alto (oltre 14 miliardi) e i profitti risicati: il prossimo passo, forse l'ultimo per Marchionne, è quello di arrivare ad un ulteriore step di aggregazione, forse con la stessa General Motors. In altro modo, l'operazione Chrysler è il tentativo di agganciare un'area economica (industria) capace di misurarsi con i colossi europei (Germania) e del sud est asiatico (Giappone). Diversamente la Fiat non potrebbe nemmeno essere considerata una società di subfornitura.

Sostanzialmente Fiat è stata cacciata dall'Europa perché la Germania ha assunto un ruolo dominante, in cui solo alcune società di subfornitura possono partecipare. Se ci si pensa bene è stata anche la politica di Marchionne, ma i governi del Paese invece di fare politica industriale hanno esasperato il mercato via incentivi. Il colpo di grazia che proprio non serviva a Fiat. Sostanzialmente Fiat acquista se stessa per entrare nella filiera del settore delle automotive americano, visto che in Europa lo spazio di mercato è economicamente chiuso dalla Germania con sei milioni di auto prodotte e un tasso di utilizzo degli impianti superiore al 75%, cioè la soglia che permette di maturare dei profitti. Chiedete ai lavoratori della Fiat quale è il tasso di utilizzo degli impianti. La Fiat si trova nella non invidiabile situazione di non poter realizzare investimenti produttivi perché producono tecnicamente perdite. I piani annunciati (e sinora sempre rinviati) sono largamente inferiori a quelli dei concorrenti europei: nei giorni scorsi la sola Audi (gruppo Volkswagen) ha confermato che spenderà 22 miliardi di euro nell'arco temporale 2014-2018 pari a 4,4 miliardi l'anno. Il tasso di utilizzo degli impianti, la produzione complessiva di automobili sono troppo bassi per aspettarsi un qualsiasi ritorno in utili. Solo non investendo la società Fiat può produrre utili. Un paradosso, ma gli investimenti sono per loro natura un anticipo dei profitti futuri. Se le quote di mercato si riducono e i costi fissi crescono, possiamo ridurre il costo del lavoro (variabile) fino alla schiavitù, ma il risultato non cambierebbe.

Quindi l'operazione negli Usa è figlia della policy industriale italiana. Appena iniziata la crisi economica, ancor prima dell'operazione negli Stati Uniti, Marchionne ha cercato di costruire più di una alleanza con una società automobilistica tedesca (Opel). Marchionne disse al governo (di centro destra) che non voleva nessun incentivo per l'acquisto di nuove autovetture perché erano dannosi per il mercato. Marchionne aveva compreso perfettamente che stava cambiando in profondità il mercato dell'auto, e solo a determinate condizioni era possibile realizzare degli investimenti. Marchionne aveva tentato di agganciare un Paese che stava diventando uno dei due player internazionali del settore delle automotive. Utilizzando correttamente l'analisi economica circa la dinamica dei settori di scala, fin da l'inizio avremmo capito che il problema della Fiat era un problema del settore dell'auto europeo, con un particolare: la Germania aveva cominciato a conquistare quote di mercato e costruito una tale forza di fuoco che avrebbe messo in ginocchio tutti gli altri Paesi.

Secondo l'indagine Mediobanca sulle multinazionali il comparto in Germania conta per il 40 per

cento delle vendite di tutte le corporation tedesche e solo le aziende di quel paese sembrano avere le carte in regola per far fronte ad una rivoluzione che già nel 2010 la Kpmg, analizzando il settore, individuava come epocale e basata su una mobilità green: calo costante e verticale delle alimentazioni a benzina e gasolio, car sharing e massima integrazione con diverse forme di trasporto. Con oltre 6 milioni di auto prodotte si possono abbassare i costi di produzione in misura ben più alta di un paese che a mala pena arriva a 600 mila auto prodotte. Non dimentichiamo mai che il costo del lavoro incide per una frazione dei costi generali per queste società.

L'operazione di Marchionne è quella di affidare agli Stati Uniti il proprio marchio, inserendolo all'interno del necessario processo di ristrutturazione del settore automotive americano.

Forse sarebbe possibile agganciare le policy americane relative al settore maturando una qualche politica industriale pubblica. Sempre che l'Europa permetta una operazione del genere. Ma l'errore è stato commesso tempo addietro, mentre la flessibilità dei contratti erano la foglia di fico per nascondere il problema di struttura del settore. Alla fine la politica si è schierata o meno con Marchionne, ma la politica in altri Paesi ha affrontato la ristrutturazione del settore con delle politiche industriali.

Il settore deve affrontare l'eccesso di capacità produttiva e la compressione della domanda tendenziale, causata anche dagli infelici sussidi del 2009. In qualche modo le barriere all'entrata (nel settore delle automotive) sono più alte, cioè solo a determinate condizioni-dimensioni è possibile rimanere sul mercato. Sostanzialmente siamo in presenza di un oligopolio-monopolio tecnico: poche società coprono l'intera domanda. Di questo dovremmo parlare quando discutiamo di Fiat e del settore delle automotive.

Si