



www.lavoce.info

Concorrenza e Mercati

MARCHIONNE E LE AUTO BLU

di [Carlo Scarpa](#) 25.05.2009

Il progetto di Fiat su Opel è più delicato di quello su Chrysler. Il momento è già bruttissimo. E nel breve periodo è ragionevole pensare che la fusione aumenterebbe la disoccupazione. Ma nel lungo periodo, se tutto funziona, sarebbe un bene anche per i lavoratori. E' poi curioso che queste imprese vengano vendute da governi che non le possiedono. Mentre lo Stato italiano, che tanti aiuti ha garantito in passato a Fiat, oggi sta a guardare. Ma forse è meglio così.



Quando si vede un'impresa che si butta in un turbine di **acquisizioni**, come sta facendo **Fiat** in questo periodo, viene sempre il dubbio che sia in corso il classico tentativo da parte di un manager un po' megalomane di costruire un impero. Perseguire la grande dimensione in sé, per aumentare il potere di un amministratore delegato che si è montato la testa. Nel caso Fiat, il dubbio pare piuttosto infondato. Alcuni mesi fa Sergio Marchionne aveva dichiarato che tra pochi anni sarebbero rimasti in piedi solo **quattro-cinque grandi produttori di auto**, ciascuno con un livello produttivo di circa 6 milioni di vetture. Lo disse quando tutti pensavano che Fiat sarebbe stata acquisita da qualcuno. E invece la lucida convinzione di Marchionne è proprio quanto guida la sua strategia da alcuni anni a questa parte, prima con l'alleanza con Gm (poi naufragata) e ora con le operazioni con



www.lavoce.info

Chrysler e, se andrà in porto, con Opel.

UN BRUTTO MOMENTO PER TUTTI

La situazione di partenza non è facile per nessuno dei protagonisti. **Chrysler** era in fallimento, è chiaro che deve essere ridimensionata, e senza Fiat la situazione sarebbe stata anche peggiore. La situazione di **Opel** è pre-fallimentare, legata alle vicende di Gm, di cui è il principale marchio europeo. Quella di Fiat no, ma questo non significa che tutto va bene. Alcuni marchi vanno male sul mercato, soprattutto **Alfa Romeo**. Forse, come tutti quelli della fascia media, è particolarmente penalizzata dalla crisi, che sembra dare spazio alle macchine a buon mercato. Ma forse c'è qualche problema ulteriore se si pensa che nel 2008, con un mercato dell'Europa allargata in discesa dell'8 per cento, l'Alfa ha perso quasi il 30 per cento delle vendite.

Quindi, anche Fiat, e a prescindere da come finirà la vicenda Opel, ha bisogno di interventi. Certo, servono prodotti con maggiore capacità di penetrazione sul mercato. Ma non è una cosa che si inventa in poco tempo, nel frattempo i tagli ci saranno, e forse saranno anche pesanti.

DUE OPERAZIONI GEMELLE?

Le due acquisizioni (Chrysler e Opel) sono molto diverse per certi versi, simili per altri.

Simili per la logica che le lega, ovvero la convinzione che nel futuro continuo molto le **economie di scala**: poiché Fiat avrà una scala di produzione molto superiore, i costi si potranno suddividere su un gran numero di auto, e i costi unitari saranno minori. Oltre tutto, la maggiore dimensione giustifica investimenti qualitativamente più ambiziosi di quelli che sarebbero pensati per il solo mercato europeo e questo potrebbe generare benefici anche per i marchi tradizionali, proprio perché al costo fisso legato alla tecnologia corrisponderà un costo minore per ogni auto prodotta. Potenzialmente, maggiore qualità e minori costi medi.

Ma sono operazioni diverse per ragioni di **mercato**. Quella di Chrysler era una operazione in pura crescita. Fiat non è mai entrata veramente nel mercato Usa e questa è la sua opportunità. Opel e i marchi Fiat sono invece concorrenti, oggi più che mai. Il mercato tedesco è il mercato europeo dove Fiat cresce maggiormente.

Quindi, l'operazione con Opel comporta un trade-off. Da un lato, serve ad aumentare la dimensione e, se Marchionne ha ragione, consentirà di essere più competitivi e a produrre di più. Dall'altro, però, se la fusione va in porto, i marchi Fiat e quelli di Gm Europa cesseranno di farsi concorrenza, e quindi verosimilmente diminuiranno i livelli di produzione. È evidente che i due effetti vanno in direzioni del tutto opposte per quanto riguarda le ricadute sui livelli produttivi e occupazionali.

Se prevale il primo, tutto bene; se prevale il secondo, la somma tra i **dipendenti** di Opel e quelli di Fiat sarà minore dei due valori odierni. A questo si aggiunga che nel breve periodo prevarrà quasi sicuramente il secondo di questi effetti.

Da un lato, Opel e Fiat vanno comunque incontro a un ridimensionamento per problemi che prescindono dalla eventuale fusione. Dall'altro, la fusione avrebbe un duplice effetto. Nell'immediato



www.lavoce.info

è legittimo attendersi un aggravamento dei (temo, inevitabili) **tagli** alla occupazione. Nel lungo periodo, se ha ragione Marchionne, l'effetto sarà opposto. Facile capire perché i sindacati siano nervosi; non è semplice festeggiare la cassa integrazione oggi in cambio di una speranza per il domani. Ma forse (senza entusiasmo, non esageriamo...) i sindacati farebbero meglio a considerare molto seriamente questa scommessa. Le alternative non sono tante.

LO STATO VENDITORE IN CONTO TERZI

Una prima cosa che colpisce in questa storia è la grande vitalità di Fiat, che forse nessuno cinque anni fa avrebbe potuto prevedere al centro di queste acquisizioni. La morale è semplice. Se un'impresa sull'orlo del fallimento riesce a rimettere a posto i propri conti e a ritrovare la propria **strategia industriale**, può tornare in vetta e – avendo fatto sacrifici quando era necessario – poi raccogliere i frutti del proprio lavoro. Se tutte le imprese facessero lo stesso...

Certo, sarebbe più facile per tutte le imprese se potessero ricevere dallo Stato gli stessi soldi che Fiat ha storicamente ricevuto. Ma in questi anni, quanto meno, i soldi pubblici sono stati messi a frutto.

Colpisce, infine, il ruolo curioso che i **governi** hanno in queste vicende. Pochi giorni fa, Barack Obama tra il serio e il faceto si è proposto per il premio di miglior “*car executive*” dell'anno. Ora la vendita di Opel è in mano ad Angela Merkel. Si noti che né Chrysler né Opel sono imprese pubbliche. Ma nel caso di fallimento i costi per la collettività sarebbero tali, che lo Stato ha di fatto la scelta sul futuro dell'impresa.

Forse è una strada obbligata, ma non possiamo non sottolinearne alcuni aspetti paradossali.

In mezzo a una tempesta dovuta alla incapacità (o non volontà) del potere politico di governare il sistema economico, il **capitalismo di Stato** rialza la testa. Non si è saputo far politica economica in modo “normale”, regolando i mercati come si doveva, e ora si deve accettare un ruolo del tutto distorto dell'intervento pubblico.

Non va bene. Grandi scelte industriali sono finite nelle mani di ottimi governanti, che però non sono né uomini di impresa, né uomini che rischiano il loro denaro. Il dibattito che echeggia dalla Germania è se sia meglio creare disoccupazione in una regione di destra o in una di sinistra. È su questa base che pensiamo di costruire uno dei grandi produttori di auto del mondo?

Ed è altrettanto curioso che lo **Stato italiano**, quello Stato che forse più di ogni altro ha regalato denaro pubblico alle imprese (meglio: alla impresa) del settore auto, sia quello maggiormente assente dalla attuale partita, senza una vera “visione”, senza una idea. Visto come si gestisce l'intervento pubblico, forse è meglio così. Ma è un altro paradosso.