

Un libro di Barba Navaretti e Ottaviano

# Dal Lingotto a Detroit, ecco come l'Occidente può fare ancora industria

FRANCESCO MANACORDA

**L'**industria manifatturiera ha un futuro anche in economie mature come la nostra, ma si tratta di un futuro che «dipenderà dalla capacità di gestire la diversità multidimensionale in un'economia globale», ossia una diversità che riguarda «culture, mercati, tecnologie, istituzioni e geografie». Proprio nel giorno in cui Fca annuncia a Detroit il piano che guiderà la sua strategia fino al 2018, arriva in libreria un volume edito dal Mulino e intitolato «Made in Torino? Fiat Chrysler Automobiles e il futuro dell'industria», che parla di una precisa storia di globalizzazione come quella che ha portato il Lingotto ad integrarsi con *Autonomous Hills*, ma offre anche indicazioni sul futuro della manifattura nel suo complesso - troppo spesso data per finita nei Paesi sviluppati. A firmarlo sono due docenti universitari come Giorgio Barba Navaretti e Ottaviano Ottaviano. Entrambi - il primo peraltro chiarisce nella prefazione il rapporto di parentela che lo lega al presidente di Fca - hanno studiato in

questi anni le dinamiche che hanno guidato la fusione tra Fiat e Chrysler e adesso riassumono la loro visione con un libro agile che offre una ricostruzione dettagliata e approfondita dell'operazione.

L'integrazione che porta a Fca offre anche l'occasione per smontare quattro «falsi miti» sulla possibilità di fare manifattura in Occidente e più in generale nelle economie avanzate. La prima di queste credenze è «che il principale parametro di costo sia il salario» e che solo compiendo retrocessioni e benefici si possa competere con i paesi emergenti. Gli autori spiegano come oggi il costo del lavoro diretto e indiretto non superi il 5% dei costi di produzione totali di un'auto, mentre per l'industria esistono vantaggi competitivi ovviamente non delocalizzabili - «che dipendono dalla disponibilità sul territorio di servizi, infrastrutture e forza lavoro specializzata». Dunque per competere a livello globale chi è in queste condizioni può agire aumentando la produttività e il valore aggiunto dei suoi prodotti, così come vuol fare Fca con la strategia «premiunium» a cui

punta per i suoi stabilimenti italiani anche con il rilancio del marchio Alfa Romeo. Ancora, è un falso mito il fatto che «ci sia una semplice strategia low cost sostenibile per la sopravvivenza della manifattura nei Paesi avanzati»; al contrario, serve una «strategia alta» che coniughi costi e qualità. Terzo falso mito è che «la macchina sostituirà completamente l'uomo e che solo fabbriche completamente automatizzate sopravviveranno in paesi ad alto costo del lavoro». A questo assunto si contrappone l'esperienza del World Class Manufacturing, il metodo di lavoro che il gruppo Fiat ha portato anche oltreoceano e che fa parte di

quei processi che «valorizzano la componente umana del lavoro di fabbrica, assegnano agli operai compiti cognitivi oltre che esecutivi e rendono il lavoro delle fabbriche dei paesi maturi meno facilmente sostituibile da quelle dei Paesi emergenti». Infine - e qui si arriva al nucleo di buona parte del recente dibattito italiano sul futuro dell'industria - è un falso mito «l'idea che per soste-



STEFANO RIELANDINI/REUTERS

**INNOVAZIONE**  
Lo stabilimento Maserati di Grugliasco, dove nascono i modelli della casa del Tridente

tere la manifattura sia necessario preservare lo status quo». Ecco così la scelta di politica economica dell'Amministrazione Obama - un sostegno alla Chrysler nel 2009 condizionato però a una radicale trasformazione - e legata un obiettivo che «nel lungo periodo... deve essere la transizione verso attività sostenibili a condizioni di mercato e non il sostegno ad ogni costo dell'esistente». Ed ecco, al contrario, le scelte non solo italiane su Fiat, ma dei governi europei, «più attenti a proteggere l'occupazione nel breve periodo, evitando aggiustamenti dolorosi». Interventi, spiegano gli autori, talvolta indispensabili, ma che hanno inevitabilmente ritardato «l'aggiustamento verso una nuova e maggiore competitività» e forse solo rimandato la fase necessaria in cui «bisogna fare i conti con il mercato».