

Il libro La rivoluzione tra Torino e Detroit raccontata in un saggio di Barba Navaretti e Ottaviano

Il modello Fiat-Chrysler e la nuova industria

L'Italia e la produzione di auto su scala globale nel piano Marchionne

MILANO — Siamo sempre stati noi, gli occidentali, a giocarcela. Ci stavamo comodi, sul trono da cui credevamo di poter dominare all'infinito il mondo. Così comodi che ci siamo addormentati nella più pigra delle presunzioni. E quando alla fine la sveglia è suonata, il sogno era finito da un pezzo. Questa è l'epoca in cui dal trono si staglia la Cina. Non andava oltre il 6% del valore aggiunto manifatturiero globale soltanto nel 2000. In meno di 15 anni ha scalato quota 17%. Tanto quanto i cinque Paesi — Germania, Italia, Francia, Regno Unito, Spagna — che insieme «fanno» l'Europa industriale. Quasi quanto (al loro 20% manca poco) gli Stati Uniti d'America.

Sono numeri che conviene tenere a mente, negli scenari di sviluppo (o non sviluppo) della produzione in generale e del suo settore più particolare: quell'automotive che, nel bene e nel male, di «manifattura» rimane sinonimo e simbolo. L'aerospaziale sarà (è) più avveniristico. Il chimico-farmaceutico sarà più velocemente innovativo. Ma non c'è niente da fare: resta l'auto, il comparto-sentinella. Quello che pesa di più, che dà lavoro al maggior numero di persone, che prima e più di tutti gli altri segna i cicli di crisi-ripresa delle economie. A maggior ragione, dun-

que, i numeri dell'irresistibile «scalata cinese» servono a Giorgio Barba Navaretti e Gianmarco Ottaviano — cattedra di Economia alla Statale di Milano il primo, alla London School of Economics e all'Università di Bologna il secondo — per inquadrare il tema del saggio breve appena scritto a quattro mani. *Made in Torino? - Fiat Chrysler Automobiles e il futuro dell'Industria* (il Mulino, da pochi giorni in libreria) è certamente un viaggio nella metamorfosi del gruppo guidato da Sergio Marchionne e presieduto da John Elkann. E la tesi finale è che, così come un secolo fa è stata l'auto a inventare il «modello fordista» applicato poi nelle fabbriche di qualunque settore in qualunque parte del mondo, oggi è ancora e sempre l'auto a sperimentare il primo «esercizio di industria contemporanea». Questa volta proprio con Fca (e il giudizio non è influenzato da un presunto «conflitto di consanguineità»: a scanso di equivoci è lo stesso Navaretti a dichiarare, nelle primissime righe, lo stretto rapporto di parentela con Elkann, «ma senza interessi economici e professionali nel gruppo»).

La portata della complessa «rivoluzione» che si sta tentando sull'asse Torino-Detroit, e nella quale amministratore delegato e presidente credono al punto da investire un milione a testa in

risposta al gelo dei mercati, non sarebbe tuttavia così semplice da rendere se il viaggio degli autori non fosse, anche, un viaggio negli scenari che l'hanno resa necessaria. L'ascesa dell'economia cinese è uno. Gli altri sconvolgimenti geopolitici, le nuove gerarchie del mondo sono il secondo. E poco altro come l'industria dell'auto, forse, li rispecchia: non è solo statistica, dice molto delle varie società nazionali — non a caso Navaretti-Ottaviano scelgono il linguaggio della narrazione, non dell'accademia — la «foto» che mostra come, in poco più di dieci anni, l'Europa sia precipitata dal 39,3 al 23,2% della produzione globale, Nord America e intera area Nafta si siano quasi dimezzate (dal 20,3 all'11%), il Giappone abbia fatto poco meno peggio (da 20,3 al 13,6%). Tutto spazio occupato dai Bric: producevano l'8,4% delle auto mondiali, oggi la sola Cina arriva al 24,6%, con Brasile, India e Russia quota 37,1% è tranquillamente superata.

Cosa significa, questa redistribuzione? È un bene? Un male? Chi ci guadagna e chi ci perde? E come? Ognuno può trovare la propria risposta. Il viaggio, anche fisico, dentro le fabbriche Fca raccontate da *Made in Torino* aiuta a cercarla.

Raffaella Polato

© RIPRODUZIONE RISERVATA

