

# Quella bugiarda equazione che confonde (sbagliando) l'industria col passaporto societario

DI RAFFAELLA POLATO

13-15 *Giornale L'Espresso*

**F**orse l'equivoco, chiamiamolo così, comincia a partire dalla bugiarda equazione «industria=società». Bugiarda e falsa, nel caso dell'auto. Perché non è necessariamente vero, almeno in Europa e con l'eccezione di Germania e Francia, che prosperità e interesse nazionali dell'una coincidano con il passaporto dell'altra. Anzi. Le polemiche, i polveroni, le dispute anche sindacal-ideologiche su presunti Alti Principi servono spesso unicamente a mascherare un vuoto. È sempre e soltanto una questione di politica industriale, alla fine. C'è chi la fa. E chi no.

Prendete i governi di Londra, l'esempio più classico. Un giorno, lontani anni 80, Margaret Thatcher decise che per l'economia britannica la produzione automobilistica non era strategica. Da allora il Regno Unito ha «perso» tutti i suoi storici marchi. Le Rolls, le Jaguar, le Rover, le Leyland su cui viaggia Sua Maestà la regina Elisabetta oggi parlano tedesco o indiano. Le Aston Martin di James Bond italiano, addirittura. Eppure tacciono, ormai da una vita, quanti si opposero al processo avviato con le privatizzazioni thatcheriane, e la ragione è banale: non sventolerà più nemmeno una pur piccola Union Jack, tra le bandiere dell'auto globale, ma le fabbriche del Regno costruiscono oltre un milione e mezzo di vetture l'anno.

È uno dei volumi più alti d'Europa. È quasi quattro volte la produzione italiana, che sostanzialmente coincide con quella di Fiat Chrysler Automobiles (sempre netto stesso anno: per il 2015 basteranno le mille Renegade e 500X in uscita ogni giorno da Melfi a far scavalcare ampiamente le 400 mila unità del 2014). Ed è comunque lontano dal record nazionale di un altro Paese che, sebbene piegato più dell'Italia dal grande crack globale, proprio come la Gran Bretagna non ha gruppi «autoctoni» e tuttavia passa i 2,4 milioni di «pezzi».

Si potrebbe continuare. Con la piccola Repubblica Ceca. Con la Polonia. Con la Slovacchia, persino. Si potrebbe continuare, e aggiungere anche che si, è vero: in Polonia, per dire, un fortissimo contributo lo dà Fca. Ma pure Volkswagen ha da quelle parti la sua seconda patria produttiva. E tutti — gli europei, gli americani, gli asiatici — hanno almeno un impianto in almeno uno dei Paesi del circuito. Per cui questo è il punto. Dal Regno Unito, alla Spagna, agli Stati dell'Est, i governi non hanno guardato alla nazionalità degli azionisti: hanno pensato a quella delle fabbriche. Dove già c'era una tradizione, si sono preoccupati di ampliarla: la Thatcher delle privatizzazioni è la stessa che ha attirato i capitali giapponesi. Dove la tradizione non c'era, idem: infrastrutture, linee di credito, agevolazioni fiscali e qualsiasi altro incentivo potesse aiutare ad attrarre gli investimenti necessari a creare un robusto sistema industriale.

Ci sono riusciti. E se, oggi, Fca produce in Serbia un quarto dei volumi italiani, e in Polonia quasi pareggia, ha poco senso prendersela con le regole della delocalizzazione. O con la sede legale in Olanda. Sarebbe più utile capire perché, dal governo di Mario Monti in poi, un provvedimento «erga omnes» di semplice agevolazione all'export sia stato promesso da tutti e mantenuto da nessuno. Nonostante sia solo grazie all'export — Melfi lo dimostra — che può tornare la piena occupazione.