

l'analisi

I veri rapporti di forza e tutte le incognite per il sistema Italia

Paolo Bricco Il Sole 20-1-21

L'operazione Stellantis è, appunto, una operazione di mercato. Oggi alcuni osservatori – dai sindacati alla politica più statalista, di ogni orientamento – si chiedono perché un qualche veicolo pubblico non intervenga – o non sia intervenuto - nel capitale, aumentando il peso della componente italiana e non lasciandolo alle mere logiche di (legittimo) interesse privato di una Exor che, appunto, opera come una società di investimento. Si tratta di una richiesta sbagliata e fuori tempo massimo.

È una richiesta sbagliata perché attribuisce a Stellantis una dimensione pubblica di ultima istanza che in realtà non ha. PSA non è - non era - Renault. PSA ha - aveva - nel suo nocciolo duro la mano pubblica. Ma non è, appunto, Renault. Che, nella mitologia collettiva francese e anche nel gioco del potere fra sfera pubblica e sfera privata, è sempre stata percepita come pubblica e come tale si è spesso comportata. Punto e basta.

Non a caso, nella triangolazione fra Renault, Nissan e Fca, Exor si è chiamata fuori dai negoziati quando il governo francese ha chiesto la golden share. La struttura del capitale in Peugeot, invece, è sempre stata completamente diversa. Non solo per la presenza della famiglia Peugeot, che è alla origine di questa operazione con la famiglia Agnelli. Ma anche per la presenza di un cospicuo pacchetto di investitori istituzionali e internazionali che, negli anni scorsi, ha nella sostanza puntato sulla capacità di Carlos Tavares di portare a livelli tedeschi - ma con costi operativi e a prezzi di listino inferiori - la gamma della Peugeot.

Per tutte queste ragioni, non ha alcun senso invocare l'ingresso - o lamentarsi per l'assenza - di un socio pubblico italiano prima in Fca e poi in Stellantis. Un altro conto è, invece, fare delle considerazioni sulla forza della componente francese e sulla forza della componente italiana.

Soprattutto in attesa di un piano industriale di Tavares atteso per marzo che, anche dopo la prima versione “garbata” e “teorica”, non potrà sul medio periodo non considerare la sovraccapacità produttiva in Europa: tanto negli stabilimenti quanto nelle funzioni impiegate (commerciali e amministrazione) e nei centri di ricerca e di servizi.

Ma, sulla compattezza del profilo francese, va fatto un discorso chiaro: la Francia è la Francia, ha storicamente la capacità di sintetizzare gli interessi privati e pubblici e di coordinarli in azioni compatte e coese, a difesa implicita o dichiarata dell'interesse nazionale. E l'Italia? L'Italia è semplicemente l'Italia.

Come non ha alcun senso mescolare le carte sostenendo che Stellantis non sia una operazione di mercato - perché è una operazione di mercato - e che abbia una componente statalista di ultima istanza che, invece, non c'è perché PSA non è mai stata Renault, allo stesso modo non ha alcun senso oggi invocare la necessità di un intervento di un soggetto pubblico o parapubblico italiano nel nuovo gruppo.

Parlare di questo vuol dire fuorviare il discorso. Significa intorbidire le acque. Nello specchio d'acqua bisogna pur guardare. Non importa che esso sia l'Oceano cristallino, un lago o una pozzanghera. E, se guardate bene, vedrete due cose.

La prima è che, storicamente, la Fiat per un secolo ha sempre fatto quello che ha voluto. È stata l'architrave economica e tecnologica, sociale e culturale del nostro Novecento. Il modello di sviluppo del Paese è stato modellato anche sulle sue esigenze. Ma, guardando nello specchio d'acqua dei rapporti fra economia e politica, si vedrà anche un'altra cosa. Archiviato il Novecento e scomparsi il fasto e il potere, la Fiat con l'acquisizione di Chrysler e il suo risanamento ha cambiato equilibri e fisiologia (dopo tre bilanci di Chrysler, la quota italiana di fatturato e di addetti nel nuovo

gruppo si era già ridotta a un decimo). E, proprio allora, è iniziato un processo di decostruzione delle sedi societarie e fiscali delle imprese del gruppo. Nessuno in Italia ha detto nulla. I governi Monti, Letta e Renzi hanno, con forme e entusiasmi diversi, taciuto, sostenuto e favorito questo procedimento. Allo stesso tempo i progetti di investimento in Italia non si sono mai realizzati nei termini annunciati dalla vecchia Fiat e dai suoi azionisti.

Per questa ragione, fa sorridere che oggi si chieda un intervento pubblico più deciso e robusto, non si capisce bene perché. Gli ultimi due governi - il primo Conte Lega Cinque Stelle e il secondo Conte Cinque Stelle Pd - non hanno fatto nulla di sostanziale per l'industria dell'auto. Quelli precedenti hanno assistito al passaggio a Londra e a Amsterdam delle sedi fiscali e societarie delle imprese del gruppo. In molti si chiedono se l'Avvocato avrebbe mai presieduto una assemblea in un centro congressi vicino all'aeroporto di Amsterdam. Gli stessi, per onestà intellettuale, si devono domandare che cosa avrebbero fatto Berlinguer, La Malfa (Ugo), Craxi e Andreotti assistendo all'uscita della Fiat dall'Italia. Lo avrebbero impedito.