



T OCILIZUMAB

PILLOLE INDUSTRIALI ANTI-COVID

DIBATTITO – Dalle mascherine alla politica industriale

di Dario Di Vico

E' stato Walter Ricciardi a dirlo con maggiore efficacia: non abbiamo i dispositivi di sicurezza necessari perché la globalizzazione ha spostato quelle produzioni nei paesi a basso costo del lavoro. Siccome in futuro non vogliamo ripetere lo stesso errore bisognerà produrre le mascherine da noi, al massimo in Europa. Ragionando in termini di politica industriale **le mascherine diventano una metafora** e ci portano a porre un quesito: dobbiamo accorciare gli scambi internazionali e dunque organizzare in Europa una nuova localizzazione di alcune produzioni a basso valore aggiunto, dalle stracitate mascherine ad alcune componenti della filiera automotive?

In molti in questi giorni rispondono affermativamente (Romano Prodi in testa) e quindi definiscono tra le priorità della ricostruzione post-virus una potente azione di reshoring. Ma quali sono i territori che riescono a garantire un mix equilibrato (e concorrenziale) tra qualità del manufacturing e costo del lavoro? C'è chi parla dei paesi nordafricani come Tunisia e Marocco, chi indica i distretti della Polonia mentre nessuno ha avuto ancora il coraggio di parlare del nostro Sud.

Eppure, sarebbe semplice, purtroppo però c'è di mezzo un delicato passaggio politico e culturale ovvero la scelta di istituire aree di differenziazione salariale. Che sommate alla creazione di apposite Zes (le zone economiche speciali) possano risultare credibili per una politica di reshoring. E nel contempo evitare di concepire per il Sud solo politiche di assistenza o di premio statale per l'economia sommersa.

L'accorciamento della globalizzazione per non essere una politica di corto respiro dovrebbe basarsi in parallelo su un rafforzamento delle politiche industriali della Regione Europa, incrociando scelte della Ue e obiettivi delle multinazionali capofila delle grandi catene del valore. In questo modo nella competizione con Usa e Cina si sarebbe spazio per un protagonismo dell'industria europea che passi anche per una maggiore integrazione con i fornitori (grazie a una nuova ondata di investimenti 4.0). Per amor di cronaca va detto però che la **tesi della "globalizzazione regionale"** non convince tutti. Obiezioni che potremmo definire **"continuiste"** sono state già espresse da Fedele De Novellis ed Enzo Rullani e meritano successivi approfondimenti.



LE STORIE DELLA SETTIMANA – dal 5 al 14 aprile

1. Ferie d'agosto addio
2. Che direzione prende l'auto?
3. Combattere la pandemia e salvare l'economia. Lezioni dall'influenza spagnola 1918.

1/3

Ferie d'agosto addio

Cosa è successo?

Il Covid 19 farà cadere l'ultimo tabù di Cipputi: le ferie d'agosto. Quest'anno infatti molte aziende stanno già pianificando - in accordo con i sindacati - di tenere aperti i loro stabilimenti nel mese tradizionalmente dedicato alle ferie ad eccezione della settimana a cavallo di Ferragosto. Il via è stato dato da due grandi imprese come Fincantieri (8.600 dipendenti) e Luxottica (6 stabilimenti nell'Alto Veneto) ma il tam tam si è già trasferito alla miriade di imprese grandi e piccole bloccate dalla chiusura prolungata delle attività produttive.

Perché è importante?

Ex malo bonum? Il totem delle ferie estive ad agosto è ormai davvero solo italiano e non trova riscontri in altri paesi al mondo dove l'attività produttiva rallenta ma non si ferma.

Forse davvero l'inedita chiusura delle fabbriche e degli uffici a marzo e aprile costringerà l'intera società italiana ad una evoluzione delle proprie abitudini.

Torna alla mente un aneddoto raccontato da Sergio Marchionne agli studenti della Bocconi.

Eccolo: "Arrivai alla Fiat il primo di giugno e per i primi tempi girai il mondo per conoscere a fondo le attività della società. Ad agosto tornai a Torino e trovai vuoti tutti gli uffici dei dirigenti. Chiesi lumi alla segretaria che mi rispose candidamente: "Sono tutti in ferie". Ma come? Ero stato in Brasile e lavoravano tutti. Ero stato in Europa e nessuno si sognava di lasciare il suo posto. In America manco a dirlo tutti operativi. E in Italia? Ma poi quello era un periodo durante il quale perdevamo milioni ogni giorno. E io mi chiesi ma questi sono in ferie da che cosa?".

Che direzione prende l'auto?

Cosa è successo?

Tre cose:

1. In Germania la cancelliera Angela Merkel e la dirigenza dell'industria automobilistica tedesca cercano la strada per riavviare le fabbriche. I problemi? Il calo della domanda e la ricostruzione della catena di fornitura.
2. Le case automobilistiche tedesche, le compagnie chimiche e altre imprese industriali tedesche vogliono costruire reti private 5G che consentiranno di aumentare la sicurezza ed espandere l'automazione.
3. Marco Stella, Presidente del Gruppo Componenti di Anfia (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) pubblicando i dati 2019 dell'export della filiera italiana dei componenti per autoveicoli - 2,3% rispetto al 2018 (ammonta a 21,97 miliardi di euro) riporta la necessità di un intervento mirato per il settore.

Perché sono importanti?

Il quotidiano economico tedesco Handelsblatt ha reso noto che l'industria dell'auto tedesca per riaprire non chiede solo nuovi standard di protezione per i propri dipendenti ma soprattutto un coordinamento degli interventi a livello europeo perché se non riaprono le fabbriche di componenti italiane e spagnole è impossibile che in Germania possano funzionare al meglio le linee di montaggio. E' una riprova di quanto sia cresciuta in questi anni la presenza italiana nelle catene del valore internazionali e del livello di qualità raggiunto dalla manifattura italiana.

Le reti private 5G sono particolarmente utili per applicazioni industriali come robot operativi e veicoli senza conducente all'interno delle fabbriche che necessitano di connessioni veloci e affidabili. Anche questa crisi sarà l'opportunità per un nuovo balzo tecnologico.

Dunque, in Germania c'è una doppia consapevolezza: **da una parte serve agire in maniera coordinata a livello europeo perché le fabbriche italiane sono vitali per la loro esistenza e, dall'altra, le catene del valore dell'auto ha bisogno di un approccio strutturato.**

Il punto

Questo approccio emerge solo parzialmente in Italia. Chi si sta occupando di definire piani di lavoro strategici e gruppi di lavoro? Le aziende? La politica? Il MISE?

Dalle notizie che stanno trapelando si capisce che le aziende italiane, a partire da FCA, stanno facendo la loro parte per riaprire le fabbriche e le filiere (concessionari compresi) in condizioni di massima sicurezza. L'automotive si è fermato solo in apparenza, insomma. Ora la parola passa al governo, non solo sul fronte della ricostruzione economica e della difesa delle filiere del made in Italy ma soprattutto su quello del **balzo in avanti tecnologico.**

FCA - FASE 2

FCA e Ferrari mettono le basi per la riapertura in sicurezza con un **accordo firmato con tutte le sigle sindacali** (Fiom compresa) ed esperti sanitari del calibro di Burioni. Un accordo importante perché è prima di tutto una **best practice** in termini di iniziative di sicurezza per organizzare la progressiva riapertura delle produzioni.

Linee guida che saranno **fondamentali per i piccoli** fornitori che non dispongono né di risorse né di competenze per affrontare una situazione così complessa.

Il fatto che la Fiom abbia siglato l'accordo e il riconoscimento pubblico e positivo di Maurizio Landini fa sì che FCA diventi un punto di riferimento nazionale e rende l'intesa uno **spartiacque nella storia delle relazioni sindacali** italiane.

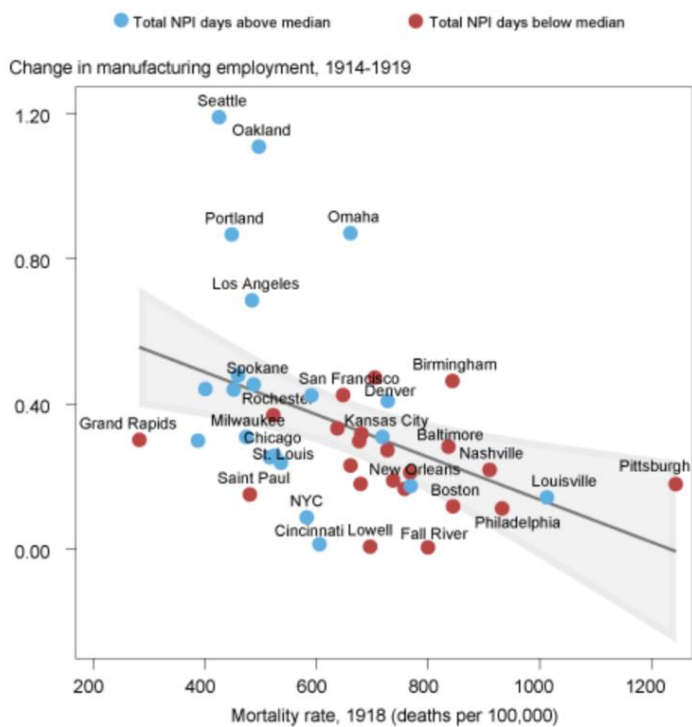
Combattere la pandemia e salvare l'economia. Lezioni dall'influenza spagnola 1918.

Cosa è successo?

Nel 1920 a 56 anni morì Max Weber, uno dei padri della sociologia, a causa dell'influenza spagnola; anche il pittore Gustav Klimt morì di spagnola. A Freud morì di spagnola la figlia Sophie. Si stima che quella pandemia (1918-1920) causò la morte di 600.000 persone in Italia (pari al numero di caduti nella Guerra del 1915-18) e di circa 40-50 milioni nel mondo, il 2% della popolazione mondiale.

Sul blog Liberty Street Economics della Federal Reserve Bank of New York alcuni economisti pubblicano la sintesi di una analisi che parte da due interrogativi: **Quali sono le conseguenze economiche di una pandemia di influenza? Quali sono i costi e i benefici economici degli interventi non farmaceutici (NPI)?** Lo studio si basa sui dati della variazione geografica della mortalità durante la pandemia di "spagnola" del 1918 negli Stati Uniti.

Cosa si scopre?



#CURAITALIA

Invitalia ammette 50 imprese agli incentivi #Curaitalia: realizzeranno 1,3 milioni di mascherine al giorno.

Sono 50 le imprese che hanno già ottenuto il via libera di Invitalia per #Curaitalia Incentivi: 28 riconvertiranno la produzione e 22 ampliaranno la capacità produttiva per realizzare dispositivi medici e di protezione individuale.

Tutte insieme mettono in campo **investimenti per 22,5 milioni di euro**, di cui quasi 17 finanziati con le agevolazioni.



RUMMO

Rummo ha disposto la corresponsione di un bonus in busta paga di 500 euro a favore di tutti i propri dipendenti che devono necessariamente svolgere la propria attività lavorativa in sede in questo periodo.

AUTOBUS

Alternative. Se la Fase 2 sarà caratterizzata dalla necessità di garantire sicurezza ai lavoratori, ecco che alcune aziende si stanno attrezzando per consentire ai dipendenti un trasporto casa-fabbrica sicuro noleggiando pulmini privati per una forma di autobus sharing anti-covid.

“L’organizzazione della produzione è sempre legata all’estensione del mercato e se questa cambia bruscamente anche la macchina industriale deve ripensarsi e ridisegnarsi per cogliere tutte le opportunità della nuova situazione”.

Patrizio Bianchi – Sole24Ore 09/04/2020 – cita Adam Smith

TOCILIZUMAB

Perché mai l’abbiamo chiamata così? Tocilizumab è il farmaco immunosoppressore, studiato per il trattamento dell’artrite, che ha dato primi segni di efficacia contro il coronavirus e che è oggi oggetto di analisi. A noi invece il compito di offrire chiavi di lettura a quegli avvenimenti capaci di modificare la risposta del sistema immunitario industriale italiano per debellare “l’inflammazione” economica.

CHI HA CONTRIBUITO

Un numero che ci è piaciuto costruire insieme a:

Dario Di Vico - Diodato Pirone - Rachele Sessa - Sandro Trento.
Progetto del Centro Studi di Fondazione Ergo.

Info: r.sessa@fondazioneergo.it



fondazione**ergo**