
Osservatorio Industria

FCA & Renault - L'analisi del Centro Studi di Fondazione Ergo

E ora? Perché la fusione FCA Renault è fallita e il futuro dell'industria dell'auto italiana

Un autogoal. Il clamoroso fallimento del tentativo di fusione FCA Renault ha però un merito: aver messo in evidenza le gravissime carenze politiche e industriali del sistema europeo. Tutti sanno che l'industria dell'auto in Europa è asfittica: fa pochissimi profitti eppure è obbligata ad investire enormi capitali nell'elettrico e nel "self driving". Inoltre, la guida di questo segmento industriale, strategico per la coesione sociale del Vecchio Continente, è in mano ai soli tedeschi che hanno sviluppato una propria filiera del valore fuori (Usa e Cina) e dentro l'Europa (dalla Spagna alla Polonia). La mossa di FCA, la fusione alla pari con Renault, accolta e difesa fino all'ultimo dal gruppo dirigente del gruppo francese ma ostacolata dal suo azionista statale, era un tentativo di spezzare l'accerchiamento dell'industria dell'auto europea. Sul piano industriale sarebbe nato un gruppo che con quasi quattro milioni di vetture prodotte in Europa avrebbe potuto essere finalmente profittevole, concorrenziale nei confronti della Volkswagen e un punto di riferimento nei confronti delle strategie politico-economico di Cina e America.

La mancata fusione è la perdita di una grande opportunità: tutti i protagonisti della vicenda ne escono ammassati. Per l'industria dell'auto italiana (2.190 aziende con 250.000 addetti e 93 miliardi di fatturato) non sarà di nessuna soddisfazione assistere al naufragio della filiera dell'auto legata a Renault che con i suoi appena 57 miliardi di fatturato non ha un profilo che le garantisce di restare a galla in caso di recessione.

Che fare ora? Il bilancio in sintesi

Lato negativo:

- L'Europa non tedesca rinuncia a svolgere un ruolo nell'industria mondiale dell'auto.
- Italia e Francia si ritrovano con due aziende dell'auto in affanno. Renault non ha più prospettive ed è in lite con Nissan. FCA in Europa difficilmente può tornare a guadagnare.
- Il gruppo dirigente di FCA ha sbagliato a dare credito ai politici francesi e non ha messo in conto la reazione di forti interessi contrari anche non francesi.
- La filiera della componentistica italiana resta "prigioniera" delle linee di rifornimento tedesche.
- I lavoratori italiani (e francesi) sono privi di una propria rappresentanza efficace.

Lato positivo:

- Il gruppo dirigente di FCA ha dimostrato consapevolezza delle difficoltà del futuro del settore e una visione adeguata.
- Non si può più sostenere che la famiglia Agnelli punta a uscire dall'auto a tutti i costi perché altrimenti non avrebbe interrotto la trattativa con lo Stato francese.
- FCA mostra solidità almeno a breve come dimostra la reazione della Borsa.
- La componentistica italiana si sta ramificando negli Usa oltre che verso la Germania.
- L'Italia dell'auto ha mostrato negli anni scorsi una flessibilità sui temi del lavoro (contratto aziendale) e della competitività (adozione nelle fabbriche Fiat del WCM e dell'Ergo-Uas) che la Francia non ha.

Di seguito alcuni spunti di riflessione

EUROPA DELL'AUTO - L'abbandono del diesel è destinato a indebolirla ulteriormente. Esistono solo due punti di riferimento: la potenza di fuoco di VW, Daimler e Bmw e il gran lavoro di ristrutturazione che Carlos Tavares ha fatto in PSA. Ma la stessa PSA, partecipata dallo stato francese, è destinata a restare "prigioniera" della sola Francia.

GEOPOLITICA E FILIERE ITALIANE - Secondo tutti gli osservatori la filiera italiana dell'auto non ha che due strade. La prima: seguire FCA nella sua ricerca globale di un partner che ne sposterà il baricentro ancora di più verso l'America (in caso di accordo con GM) o verso l'Asia (in caso di intesa con Hyundai o una casa giapponese o cinese). La seconda: irrobustire i suoi rapporti con la rete creata dai costruttori tedeschi.

E SE L'IDROGENO... - All'orizzonte c'è un solo elemento che potrebbe determinare uno sconvolgimento di questo scenario: l'arrivo sulla scena di nuove tecnologie legate a motori alimentati con l'idrogeno, ma per ora nulla si vede di concreto sul tema.

IL RUOLO DELLO STATO - La mancata fusione ha messo in evidenza due approcci completamente diversi alla difesa dell'interesse nazionale. In Francia lo Stato è il vero dominus. La Renault, che voleva la fusione con FCA, è prigioniera della Francia e della incredibile volontà della grande maggioranza dei francesi di lasciare che tutto rimanga com'è, anche a rischio di perderci. In Italia,

invece, non c'è alcun ruolo pubblico. Non sul piano della proprietà delle aziende ma su quella della politica industriale. L'industria è abbandonata a se stessa e alla sua capacità di cercarsi un futuro da sola: non ci sono norme pro-export, non una università dedicata, non incentivi ad hoc per la ricerca nella componentistica.

IL SINDACATO - Un'altra debolezza europea sottolineata dal caso FCA-Renault è l'incredibile debolezza del sindacato. I sindacati italiani e francesi non sono riusciti a coordinarsi e non hanno nemmeno tentato di definire una linea comune sulla fusione. Il futuro dei lavoratori italiani e francesi è stato affidato esclusivamente alle aziende e alla politica. La mancata nascita di una federazione europea del lavoro è grave e rischia di avere ripercussioni estremamente negative non solo per l'industria ma per la democrazia europea.

IL FUTURO DI FCA - Il gruppo dirigente di FCA da una parte ha dimostrato coraggio e visione, lasciando intendere che la lezione di Sergio Marchionne è entrata nel Dna dell'azienda. L'altra faccia della medaglia è però negativa: una buona idea è stata respinta. E allora la domanda è: era il caso di fidarsi della politica francese e di un Paese che vuole restare chiuso nelle sue false sicurezze? In America FCA ha avuto successo perché quel Paese è aperto e sostiene chi è capace di realizzare buone idee. Cosa succederà a FCA in caso di recessione? L'azienda ha le spalle larghe in America ma ora tutti sanno che forse non sono sufficienti.

LE FABBRICHE ITALIANE - Molto dipenderà dalla realizzazione effettiva del piano da 5 miliardi che FCA ha presentato in autunno. Basteranno? Difficile. Alfa Romeo e Maserati hanno enormi potenzialità ma abbisognano di grandi investimenti e di reti logistiche estese ed efficienti in tutto il mondo. A loro resta affidato uno specchio importante del futuro dell'Italia e proprio per questo è bene restare vigili.



fondazione**ergo**