

LA SCELTA SOVRANISTA DI PARIGI

SE IL GOVERNO SCONFIGGE IL MERCATO

MARIO DEAGLIO

La lunga notte dell'auto mondiale si è conclusa senza un'alba. Quando già sembrava di scorgere il chiarore della firma sull'accordo tra Fca e Renault, è intervenuto, nel corso di un consiglio not-

turno durato sei ore, il veto di fatto del governo francese - primo azionista del gruppo automobilistico transalpino - che ha portato a una «non decisione» dei francesi. Di fronte a tale sviluppo, impreveduto e contraddittorio rispetto all'andamento delle trattative fino a quel punto, Fca ha ritirato il progetto di fusione, anche se il ministro francese per i Conti Pubblici, Gérald Darmanin, ha auspicato la ripresa dei colloqui.

Un risultato così inaspettato si può probabilmente spiegare con la presenza, al tavolo del consiglio di

Renault, di due invitati di pietra: potremo chiamarli la «logica del mercato» e la «logica dei governi».

La logica del mercato si può riassumere in una cifra che era l'obiettivo minimo di Sergio Marchionne: superare la produzione annuale di 6 milioni di auto che Marchionne considerava il minimo necessario per garantire congiuntamente costi bassi e buona qualità. Le fusioni di Fiat e Chrysler ha permesso l'avvicinamento a quest'obiettivo ma non il suo raggiungimento.

SEGUE CONTINUA A PAGINA 25

SE IL GOVERNO SCONFIGGE IL MERCATO

MARIO DEAGLIO

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

L'integrazione di Renault con Fca porterebbe a superare ampiamente il traguardo anche perché l'aumento dei veicoli venduti sarebbe accompagnato dalla fortissima riduzione, sempre a costi bassi, del numero delle «piattaforme», ossia della base dei veicoli stessi.

La «logica dei governi» è ben rappresentata dalle dichiarazioni del già citato ministro Darmanin che, in un'intervista alla televisione France Info, si è detto «molto contento che ci sia un'industria un po' patriottica che faccia attenzione agli interessi francesi». I governi sono sempre alla ricerca di industrie patriottiche e dietro Darmanin si intravede un suo ben più noto connazionale seicentesco: Jean Baptiste Colbert, fondatore - tra le altre cose - delle «manifatture reali», ossia delle «fabbriche di Stato», una versione moderna delle quali è proprio la Renault, nazionalizzata nel 1945. Dentro e fuori dei can-

celli delle fabbriche Renault di Flins e Billancourt si svolge una buona parte della moderna storia sindacale di Francia. A fine del 1994 Renault venne quotata in Borsa e nel 1996 la maggioranza delle azioni passò al mercato, pur continuando lo Stato a mantenere una quota importante del capitale.

Come conciliare Marchionne con Colbert? Come far convivere l'interesse dei lavoratori con le realtà del merca-

to? È un interrogativo fondamentale, di fronte al quale nessuno ha totalmente ragione e nessuno totalmente torto. Bisogna trovare un giusto

«mix» che varia con il tempo, tra le tecnologie e la geopolitica. Oggi è assurdo parlare di «campioni nazionali» nell'economia globale, così com'è assurdo non tener conto degli interessi umani e calcolare soltanto il costo dei robot e le quote di mercato. I compromessi in questo campo sono compito basilare dei politici; speriamo che abbiano lo sguardo lungo e non soltanto fissato ai sondaggi d'opinione e ai social media. —

LA MEDIAZIONE
NECESSARIA
TRA DUE
LOGICHE
DIVERSE

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Illustrazione di Camilla Zaza

