



GIÙ LA MASCHERA

L'aiutino, a chi lo dó?

È significativo, oltre che preoccupante, constatare come davanti alla crisi, si squali l'Europa.

Ad esempio nelle misure prese per contrastare la crisi dell'auto, non c'è una visione politica (anche parzialmente) comune dettata dall'essere di destra, di centro o di sinistra. Così, si assiste a governi conservatori (Francia e Italia) che perseguono strategie del tutto diverse fra loro e a un governo conservatore-progressista (la Große Koalition di Angela Merkel) che a sua volta gioca un ulteriore ruolo autonomo rispetto alla questione aiuti di Stato. La tentazione protezionista della politica in queste circostanze emerge in più aree: in alcune di esse è così evidente da spingere sul piede di guerra altri Paesi UE e la Commissione stessa.

Se infatti da una parte c'è chi ha deciso di intervenire con un aiuto ai consumi di carattere ampio e indiscriminato (ad esempio l'Italia), dall'altro c'è chi ha provato a forzare la mano. Magari giocando a fare il "nouveau Obama": overossia, offrire un prestito consistente alla propria industria invitandola in modo più o meno velato a investire in lavoro e in fornitori (quindi altro lavoro) nazionali. Nel caso di Sarkozy si tratta di sei miliardi di € equamente distribuiti fra Renault (sotto il controllo statale per una quota del 15%) e PSA. Marchionne, invece, da parte sua, si deve accontentare di un po' di aiuti al consumo (per la verità più consistenti di come si immaginava) e di un prestito da parte delle banche che né spingono né vincolano Fiat verso fornitori nazionali o verso investimenti in impianti italiani. Angela Merkel invece, forte di una produzione più concentrata in casa propria e soprattutto di marchi

estremamente forti sui mercati mondiali, può permettersi una posizione apparentemente più al di sopra delle parti. Anche se è pronta a farsi sentire quando serve: facendo in modo che i soldi che il Governo tedesco sborsa per l'industria dell'auto restino sostanzialmente in Germania.

E dei nostri soldi che accade? Dove vanno a finire? Chi beneficerà di più degli incentivi alla rottamazione? Per capirlo partiamo da lontano. Solo apparentemente, però: dai frigoriferi. Anch'essi al centro di una campagna di rottamazione.

Comprando un nuovo frigorifero si mette in moto una catena virtuosa in cui il commerciante ha fatto un po' di business e il produttore di frigoriferi incassa la parte più significativa di tutto il giro: il contributo statale dato sottoforma di ecoincentivo al consumatore.

Come logico del resto, visto che stiamo aiutando le industrie. Peccato però che il frigorifero sia prodotto in Polonia, in Turchia, ovunque, ma non in Italia. Quindi la ricaduta sull'industria italiana a livello occupazionale è davvero insignificante. Stiamo aiutando altri, non il nostro amico che ha perso il posto o che è in cassa integrazione. Anche per l'auto succede qualcosa di simile seppure in modo meno eclatante. Che sia di marchio italiano o estero, le possibilità che si tratti di un prodotto davvero made in Italy sono sinceramente poche. Spesso l'accento viene messo sul basso costo della manodopera locale e quindi su un risparmio nei costi da parte dell'azienda. Anche se è vero che in tempo di crisi si rischia il barile ovunque sia possibile, è altrettanto vero che fu proprio Marchionne

a dichiarare che il costo degli operai addetti al montaggio delle auto è solo una percentuale minima dei costi che una Casa automobilistica deve affrontare. Una percentuale comunque inferiore, e non di poco, al 10% delle spese complessive. E poi si rischia di iniziare un "turismo produttivo" senza fine alla ricerca dei Paesi in cui si opera con bassi costi di manodopera.

C'è chi ha deciso di intervenire con aiuti ai consumi e chi offre un prestito consistente all'industria invitandola a investire in lavoro e in fornitori

Non crediamo neppure che il vero motivo sia un altro ancora più grave: pensiamo al dumping sociale e territoriale difficile da combattere restando nei limiti della legalità occidentale.

Non vorremmo che il vero problema stesse altrove, overossia nella scarsa capacità del nostro Paese di attirare il lavoro delle grandi industrie. Ci riferiamo a un Paese con troppe poche strade, senza ferrovie merci efficienti e con una burocrazia tale da far passare anche la voglia di aprire una semplice edicola. ■

(Dario Lampa)