

TESTATA: la Repubblica
DATA: 27/03/2000
PAGINA: 1

TITOLO: Fiat-Gm, se emigra la ricerca

AUTORE: Paolo Sylos Labini

TESTO:

Uomini di governo, economisti e sindacalisti hanno espresso giudizi tutto sommato favorevoli all' accordo Fiat-Gm. Si è detto, in termini molto generali, che la Gm è molto avanti nella ricerca di lungo periodo sui motori alternativi, a elettricità o a idrogeno, e non solo perfezionamenti anche rilevanti di ciò che esiste. Se si considera l' accordo sotto l' aspetto dell' interesse pubblico, il sospiro di sollievo è giustificato. La vendita della Fiat avrebbe procurato notevoli vantaggi finanziari e quindi durevoli lievitazioni dei titoli in Borsa, ma lo spostamento all' estero del centro decisionale di una grande impresa comporta rischi non definibili a priori, ma certamente seri; in prospettiva, il rischio più grave riguarda la ricerca. Bisogna pensare non solo alle ricadute sulla vita economica, ma anche sulla qualità del lavoro e sullo sviluppo culturale e civile. Lo spostamento del grosso della ricerca all' estero è particolarmente grave quando non riguarda il periodo breve – i perfezionamenti produttivi e il design - ma il lungo periodo; nel nostro caso: i motori alternativi. La questione ha un' importanza vitale, per l' economia e per l' ambiente, a livello nazionale ed a livello mondiale. Il numero dei paesi che via via entrano nella cerchia dei paesi sviluppati è in aumento e fra non molto includerà Cina, India, Indonesia, Malaysia ed altri; se questi paesi non trovassero alternative all' automobile tradizionale, a motore a scoppio, sarebbe una catastrofe ecologica per l' intera umanità. Viceversa, se divenisse commerciabile in tempi brevi l' automobile di tipo nuovo sarebbe un bene per tutti, a cominciare dagli abitanti delle grandi città. Il rischio della vendita della Fiat a scadenza non breve resta molto alto e resta quindi alto il rischio di perdere anche in questo campo la ricerca di lungo periodo. Ciò è successo in diverse aree, in cui un tempo avevamo una buona posizione: per esempio, nella chimica, nell' area dei computer ed in altri settori. Alcuni motivi di conforto possiamo trovarli invece nel campo della meccanica ad alta tecnologia (ma qui occorre fare molto di più) e in alcune aree della ricerca biomedica. Tutto considerato, se le cose andranno avanti così, le prospettive sono oscure assai. Dobbiamo reagire finché siamo in tempo. In particolare, dobbiamo reagire nell' area dei computer (qui si tratta di rilanciare la ricerca in forme nuove) e nell' area dei motori alternativi. *** Nove anni fa su Repubblica spezzavo una lancia a favore dell' automobile elettrica o all' idrogeno; in quello stesso numero uscì un articolo di Giuseppe Lanzavecchia, un fisico che aveva compiuto lunghe ricerche in un laboratorio del Nord e che esortava i politici a intervenire. La pera - sosteneva - era ancora verde, ma non era lontana la sua maturazione. Intorno al 1890 erano in gara l' automobile elettrica e quella a motore a scoppio; sembrava che vicesse la prima, vinse invece la seconda, che oggi, grazie all' accumularsi di un gran numero d' innovazioni grandi e piccole e grazie ai metodi di produzione di massa è decisamente più efficiente e meno costosa delle automobili alternative. Ma le cose possono cambiare: il tempo occorrente dipende anche dagli sforzi dedicati alla produzione di automobili capaci d' imporsi nel mercato, avendo oramai superato lo stadio (così pare) della realizzazione tecnica. Qui l' intervento pubblico può

essere di grande aiuto, in tre modi: con incentivi fiscali e creditizi, col sostegno di organismi pubblici - Università ed enti di ricerca - e con acquisti massicci delle automobili di tipo nuovo da parte delle autorità pubbliche, al centro ed a livelli locali, per usi civili e usi militari. È un'idea che risale ad Adamo Smith: la crescita delle dimensioni del mercato accelera quella dell'efficienza produttiva; è così che si può rompere il circolo vizioso; alti costi, basse vendite, debole progresso tecnico, crescita bloccata. Penso che quando il divario del costo scende al 20-25 (oggi è decisamente più alto) lo Stato dovrà intervenire con vigore, elaborando prima una strategia coi soggetti interessati. *** Sembra che siano diverse le clausole dell' accordo Fiat-GM che offrono margini discrezionali; fra queste, presumo, c'è l'attività di ricerca. La Fiat ha sempre fatto molto nel campo della ricerca di perfezionamento e di design; lo stesso non si può dire per la ricerca di lungo periodo, che riguarda i motori alternativi. Converrebbe creare un nuovo consorzio coi Politecnici di Torino e di Milano, l' Enea e il Cnr, che ha già svolto, d' intesa con la Fiat, ricerche nel campo dei motori alternativi; si tratta anche di valorizzare l' esperimento condotto a Napoli con successo sulla base di un' intesa Fiat-Comune. Occorre un ambizioso progetto promosso dalla pubblica amministrazione e tale da coinvolgere tutti i soggetti pubblici e privati, per dar vita ad un centro propulsivo per la ricerca di lungo periodo, che indirettamente può essere prezioso per l' accordo Fiat-GM: è interesse comune, un interesse che va ben oltre i confini aziendali o nazionali. ***

Discutendo con esperti ho sentito due obiezioni. Prima obiezione. Sembra che la GM sia vicina allo stadio della commercializzazione delle automobili di tipo nuovo, ma si muove con deliberata lentezza per evitare effetti traumatici. Replica: Ricardo che era un convinto liberista, per i cereali suggeriva una riduzione graduale delle tariffe. Il calendario potrebbe essere concordato, per tener conto degli interessi in gioco. Nel caso in esame occorre rendersi ben conto che la trasformazione delle auto dal motore a scoppio ai motori elettrici o a idrogeno comporta una vera e propria rivoluzione di un ampio sub-sistema, in cui sono coinvolti un gran numero di distributori e di addetti ai servizi di riparazione e ad altri servizi accessori. Occorre un grande progetto ben distribuito nel tempo, da attuare col sostegno delle autorità pubbliche. Seconda obiezione. La famiglia Agnelli, pur avendo dato prova di coraggio restando in Italia quando aveva i brigatisti in fabbrica, non ha mai dimostrato grande amore per le grandi innovazioni - le ricerche sui motori alternativi sono, a quanto pare, modeste ed hanno fatto eccessivo affidamento sui finanziamenti pubblici - un vizio caratteristico dei nostri grandi industriali, che poi inveiscono contro Stato e non lesinano fondi per i calciatori. Replica: le teste pensanti nella Fiat sono diverse e la necessità può imporre la virtù. Per restare in lizza, la Fiat deve sfruttare al massimo i suoi punti di forza, costituiti dalla presenza in mercati dove la GM non opera e dalla grande esperienza tecnologica nella produzione di automobili medie e piccole: un tipo di veicoli che può trovare un mercato nei paesi sottosviluppati che stanno per entrare nella cerchia di quelli sviluppati. A veicoli di questo tipo può essere di particolare aiuto la ricerca di lungo periodo svolta sulla base della lunga esperienza produttiva italiana. Gli addetti ai lavori sanno che si sono alternate grandi speranze e gravi delusioni, ma la posta in gioco è troppo importante per desistere. A causa della competitività globale e degli incalzanti problemi d' inquinamento, il mercato potenziale per le automobili di tipo nuovo sta assumendo proporzioni gigantesche: le sorprese possono venire da tutte le parti. Per esempio, dal Giappone. Per la verità oggi si è aperta una gara, cui partecipano tutte le maggiori imprese europee ed americane: i prototipi sono tanti. La recente introduzione nel mercato dell' automobile "ibrida" Prius da parte della Toyota - simile ad uno dei modelli Fiat Napoli - va considerata con particolare attenzione, giacché in questo caso si mira alla produzione in serie.