

## PRODUZIONE E MERCATO DELL'AUTO

Da alcuni anni a questa parte, l'industria automobilistica, pur continuando a svolgere un ruolo molto importante, non si può più considerare, come era stata per molto tempo, l'industria «regina». Altri settori (a cominciare dall'elettronica e dall'informatica) ne hanno progressivamente preso il posto e in una notevole misura hanno persino contribuito a modificare gli stessi prodotti dell'industria dell'auto. Si pensi soltanto a quanta parte di una vettura fabbricata oggi debba all'elettronica e non più (come ancora pochi anni fa) alla sola meccanica. E per avere un'idea di come l'industria dell'auto sia entrata in crisi, e di come questa crisi abbia anche modificato il paesaggio urbano, basta guardare le immagini di città che per molto tempo si erano identificate con la produzione di auto.

Il caso più tipico è quello rappresentato da Detroit, città degli Stati Uniti il cui milione di abitanti si può dire vivesse nella sua stragrande maggioranza dei proventi dell'industria dell'auto e dei suoi accessori e derivati (del suo «indotto»). A Detroit hanno sede tuttora le più grandi industrie dell'auto americane, da General Motors a Ford, ma il loro declino è visibile anche fisicamente nell'abbandono e nel degrado di alcuni quartieri industriali della città.

Assistiamo, dunque, a un calo di importanza dell'industria dell'auto. Ma, subito dopo, assistiamo anche a una sua ristrutturazione, che ne modifica a livello internazionale la geografia e i rapporti di forza.

Tradizionalmente, questo tipo di produzione aveva avuto il suo centro negli Stati Uniti: General Motors e Ford, appena ricordate, avevano occupato per decenni, in maniera indiscussa, i primi posti della classifica mondiale. Subito dietro, altre industrie americane, e poi europee: francesi, inglesi, italiane, soprattutto tedesche. Una prima minaccia a questo primato euro-americano venne portata dalle fabbriche giapponesi, più tardi anche da quelle coreane. L'inseguimento si è concluso di recente, tra il 2007 e il 2008, quando Toyota ha conquistato il primo posto tra i produttori mondiali di auto, lasciando indietro per la prima volta le grandi società americane, oggi in crisi.

Rispetto a vent'anni fa, è quindi cambiata la geografia dell'auto. In primo luogo, per quanto riguarda la sua produzione: sia nel senso che avanza la produzione di case automobilistiche di paesi asiatici o dell'Europa Orientale, sia perché le stesse case europee o americane stringono accordi con società di altri continenti per montare i propri modelli (o addirittura per eseguirne totalmente di nuovi) in paesi nei quali la mano d'opera sia più a buon mercato e più vicini i luoghi in cui si cercherà di vendere il prodotto finito.

Cambia, la geografia dell'auto, anche per quanto riguarda il mercato e cioè le vendite. Nel 2008, per la prima volta, le vendite in Cina hanno superato quelle negli Stati Uniti. In un anno in cui il mercato dell'auto ha risentito fortemente della crisi economica internazionale (le vendite globali sono diminuite del 8,2%), solo il mercato cinese è rimasto in crescita (+10%). In altri termini, la Cina rappresenta la variazione più notevole della geografia dell'auto sia per quanto riguarda la produzione, sia per quanto riguarda le vendite. Delle vendite si è appena detto. Possiamo aggiungere che si tratta in buona parte di vetture fabbricate in Cina da parte di industrie cinesi o di società a capitale misto affiliate a importanti marchi stranieri: Volkswagen, Hyundai, Toyota, Honda, Nissan ecc. Possiamo fare ancora, riguardo al mercato cinese, due osservazioni. La prima è che i cinesi acquistano anche auto di media cilindrata e non troppo lussuose; ma che, in proporzione, prediligono auto di gran lusso dalle grandi prestazioni, dalle BMW alle stesse Ferrari. Questo perché il mercato cinese, pur essendo in rapida espansione, è ancora in buona parte un mercato di vecchi e nuovi ricchi (nuovi, soprattutto). Un'ultima osservazione riguarda un pregiudizio che ha avuto in passato una sua giustificazione in molti settori produttivi (e che è stato applicato non solo alla Cina, ma molto prima anche al Giappone), e cioè che i cinesi – come già un tempo i giapponesi – abbiano una forte predisposizione a fabbricare dei «cloni» (in altri termini, e per dirla in soldoni, a copiare). Oggi, questo pregiudizio è veramente tale. Non che non esistano più casi di plagio, ma i cinesi – come già prima di loro i giapponesi – dedicano molte energie e molti investimenti alla ricerca, e questo li rende e li renderà sempre più competitivi su scala internazionale.

La crisi economica mondiale ha influito anche in un altro modo sull'industria dell'auto, favorendo sempre di più un processo di concentrazioni che era già in atto da qualche tempo. Questo processo ha avvantaggiato non tanto le grandi e grandissime società internazionali, quanto quelle società che avevano saputo operare delle scelte produttive tali da porle in

condizioni migliori nell'affrontare le conseguenze della crisi. Questo spiega, per esempio, come la Fiat abbia potuto raggiungere risultati importanti in molti paesi del mondo (per esempio in India), ma soprattutto ottenendo il controllo di una grande società americana come la Chrysler. Non solo la Fiat, ma anche altre società importatrici negli Stati Uniti (dalle giapponesi alle tedesche) hanno potuto far leva su alcune importanti trasformazioni in atto sia nell'economia americana sia nella mentalità degli acquirenti. In tempi di larghi spazi e di bassi costi del petrolio (e quindi della benzina), gli utenti americani avevano tradizionalmente manifestato una propensione decisa verso le macchine grandi, malgrado i consumi elevati. Le utilitarie europee erano guardate negli Stati Uniti con sarcasmo, o tutt'al più come simboli di originalità un po' snob. Oggi, sotto la spinta della crisi, gli acquirenti si indirizzano invece verso vetture meno grandi e vistose, e soprattutto caratterizzate dal tentativo di risparmiare sui consumi.

La crisi internazionale favorisce anche l'ingresso nelle economie internazionali (e quindi anche nel settore dell'auto), dei cosiddetti fondi «sovrani», vale a dire di fondi di investimento controllati direttamente dai governi di diversi paesi. I fondi sovrani appartengono per lo più a paesi arricchiti nei rapporti internazionali per un andamento favorevole della bilancia dei pagamenti: il caso più tipico è quello rappresentato dai paesi esportatori di petrolio, come gli Emirati Arabi, il Qatar, il Bahrein, che sulle ricchezze petrolifere sono in grado di costruire veri e propri imperi finanziari normalmente, i fondi sovrani vengono investiti in titoli di denaro esteri, in immobili (alberghi e grandi magazzini), ma anche in aziende. Di recente, la Volkswagen si è fusa con la Porsche, assumendone il controllo e dando luogo al terzo produttore mondiale di auto. A rendere possibile questa operazione o quanto meno a facilitarla è stato l'ingresso nella nuova società del fondo sovrano del Qatar.

Resta infine da segnalare come tutte queste trasformazioni siano fortemente legate alla **globalizzazione** e ai suoi effetti. I quali ultimi possono anche essere, in alcuni casi, molto drammatici. Ne abbiamo avuto un esempio in Italia con lo stabilimento **Fiat di Pomigliano**, in Campania. Per capire quanto è successo bisogna riferirsi al fenomeno chiamato delocalizzazione (se ne parla nel testo), e cioè alla crescente tendenza delle società multinazionali a trasferire la produzione in aree del mondo nelle quali una mano d'opera a buon mercato (o altri vantaggi relativi, come l'assenza di sindacati agguerriti, leggi che favoriscono gli investimenti, il basso costo dei trasporti ecc.) la rende più conveniente che in patria. Questo fenomeno comporta, in genere, una crescente industrializzazione di paesi extraeuropei, soprattutto asiatici (ma anche dell'Est europeo); per converso, la chiusura di stabilimenti nei paesi europei, dove e quando la produzione non è più conveniente rispetto alla concorrenza sul mercato.

Negli ultimi anni, come già abbiamo accennato, anche la Fiat tende sempre più ad allargare i propri interessi in altre aree del mondo, diminuendo invece la propria presenza in Italia (si veda, a questo proposito, la didascalia della foto di pag. 141 sullo stabilimento di Mirafiori).

Il caso di Pomigliano è quello di una fabbrica che già aveva avuto una lunga e più volte drammatica storia e alla quale nei primi mesi del 2010 la Fiat ha deciso di affidare la produzione di un tipo di Panda prima fabbricato in uno stabilimento polacco (la Polonia essendo uno dei paesi dell'Est europeo a più basso costo della manodopera). Ma in cambio del mantenimento in vita, anziché della chiusura della fabbrica, la Fiat ha chiesto agli operai di firmare un accordo che prevede un aumento complessivo del carico di lavoro (in modo da garantire, con dei turni, un «ciclo continuo», e cioè una lavorazione priva di interruzioni anche durante la notte e nei giorni festivi); e inoltre una restrizione dei diritti dei lavoratori dal punto di vista, per esempio, della quantità del tempo libero. Secondo la direzione della Fiat, solo l'accettazione di queste proposte avrebbe garantito la competitività dello stabilimento e quindi la sua sopravvivenza. Tuttavia, queste proposte hanno drammaticamente diviso sia gli operai sia i loro rappresentanti sindacali: alcuni hanno messo al primo posto la sopravvivenza della fabbrica e la salvezza del posto di lavoro; altri hanno invece trovato particolarmente grave che questi accordi interrompessero bruscamente una tradizione consolidata da leggi sui rapporti di lavoro, vedendo fra l'altro nell'episodio di Pomigliano un possibile pericoloso precedente. Alla metà del 2010 sembrava farsi strada la soluzione di un avvio della produzione della Panda, malgrado l'opposizione di uno dei sindacati, la Fiom-Cgil.

(Informazioni e materiale tratti da «la Repubblica», «Il Sole 24 ore», «Le Monde»)