

Crisi dell'auto: quanto è sostenibile l'attuale sistema mondiale?

Ottobre 2012 - “L'industria automobilistica è un pilastro importante dell'economia mondiale. Riguarda ogni aspetto della vita quotidiana ed è un'importante fonte di occupazione. Circa il 5 per cento della forza lavoro globale è, direttamente o indirettamente, impiegata nel settore.

E' la premessa a uno studio che l'ILO ha dedicato recentemente all'industria automobilistica, sottolineando come questa possa avere ancora un ruolo centrale nell'economia globale, se sarà capace di superare alcuni elementi di fragilità e ripensare il sistema con cui è stata gestita finora.

Nel dibattito di questi giorni sul futuro della Fiat in Italia sarebbe utile tenere conto della prospettiva internazionale, per meglio comprendere l'evoluzione del settore che ha caratterizzato il capitalismo e il lavoro nel secolo scorso.

Nel corso del Novecento, infatti, si è assistito alla nascita, allo sviluppo e al declino della produzione di massa dell'automobile con spostamenti continui di industrializzazione e conflitto da paese a paese, da continente a continente. Ad esempio, all'industrializzazione automobilistica dell'Europa occidentale negli anni '60 è seguita quella dell'estremo Oriente negli anni '80 e '90, con un significativo passaggio dal sistema fordista a quello toyotista.

Lo studio dell'ILO, tuttavia, si concentra sulla crisi economica attuale, sui modi diversi in cui i governi stanno intervenendo per sostenere la produzione nazionale e sull'efficacia di lungo termine di questi interventi. Le politiche in esame vanno dai tentativi di ammortizzare l'impatto sociale della recessione agli sforzi per ristrutturare l'intero settore.

Il punto fondamentale è che oggi è necessario trovare una nuova forma di equilibrio tra i due approcci. Il rischio delle politiche di sostegno pubblico, avvertono i ricercatori, è che le imprese continuino a produrre auto per un mercato senza domanda reale e, come nel caso della Francia, quelle stesse imprese prima o poi chiuderanno comunque.

Nel caso della Cina, invece, le forti misure protezionistiche all'importazione di auto straniere e gli incentivi del governo all'acquisto di utilitarie sono tutti mirati ad assicurare il mercato interno alle compagnie nazionali. Un simile approccio appare eccessivamente concentrato sulla produzione, senza calcolare il fattore energetico e la necessità di progettare la mobilità in un paese ancora non pienamente urbanizzato.

A questo proposito, tornando all'Italia, sono indicative le parole del premier Mario Monti, all'indomani dall'incontro con i vertici Fiat, la settimana scorsa: siamo impegnati, non in aiuti finanziari, ma a valorizzare il patrimonio di ricerca e innovazione del settore.

Stando al rapporto dell'ILO, i 18 grandi produttori di automobili nelle tre regioni più industrializzate, ovvero Stati Uniti, Europa Occidentale e Giappone/Corea, saranno ridimensionati nei prossimi cinque anni. I fattori che decideranno della loro sopravvivenza, conclude lo studio, sono l'abilità di ridurre i costi, la dimensione dei gruppi, la performance finanziaria, l'innovazione e il posizionamento strategico sui mercati.