Libero Marchionne in libero mercato

- 28/01/2011 [social and political notes]

La forte resistenza della Fiom-Cgil al cambiamento del quadro delle relazioni industriali voluto da Marchionne, con l'importante risultato ottenuto dal sindacato dei metalmeccanici in occasione del referendum di Mirafiori, finisce per mettere in discussione non solo le scelte di Fiat ma anche il modello di scambi internazionali in cui l'Italia e l'Europa sono immersi. È necessario esserne consapevoli e non compiere errori nella valutazione sul livello effettivo della contesa, dal momento che perdurando quel modello di scambi internazionali diverrebbe sempre più difficile difendere le posizioni della Fiom.

Il punto da cui partire è riconoscere che l'attuale palinsesto macroeconomico europeo colloca l'Italia e l'intera Unione Monetaria in un sistema di scambi internazionali caratterizzato dalla piena apertura dei mercati e dalla perfetta mobilità dei capitali. In un contesto istituzionale di questo tipo un qualsiasi Paese, o una qualsiasi impresa, che volesse fissare un livello dei salari o delle tutele dei lavoratori superiori a quelli registrati negli altri paesi dovrebbe ogni volta essere in grado di compensare quei maggiori livelli – che in fin dei conti determinano, direttamente o indirettamente, un incremento del costo assoluto del lavoro – con una maggiore produttività del lavoro. Il che significa mettere in campo, rispetto agli altri, tecnologie più avanzate, maggiori investimenti in istruzione e formazione, infrastrutture migliori. Solo in tal modo, dato il contesto istituzionale, il livello relativamente più elevato dei salari e delle tutele può coesistere con un costo del lavoro per unità di prodotto competitivo con i partners commerciali. Per questa ragione, è corretto affermare che l'apertura incondizionata dei mercati e la libertà dei movimenti di capitale tendono a livellare verso il basso i salari e i diritti dei lavoratori.

Ciò premesso, è opportuno sottolineare che la tensione della concorrenza internazionale è oggi tanto spinta che anche i paesi tecnologicamente più avanzati, che pure potrebbero permettersi salari e diritti maggiori, come la Germania, stanno praticando politiche di moderazione salariale e compressione dei diritti dei lavoratori. Naturalmente, la spinta proveniente dalla Germania accelera ulteriormente i processi di mercato e in qualche modo determina reazioni imprenditoriali nella direzione della ulteriore compressione di salari e tutele. Per queste ragioni, i critici della dirigenza Fiat dovrebbero consapevolmente assumere che il tema di fondo da affrontare è quello di una auspicabile riduzione del grado di apertura dei mercati e dei movimenti di capitale. Tenendo conto che, alle condizioni attuali, le delocalizzazioni sono il meccanismo ovvio attraverso il quale la deflazione salariale e la contrazione delle tutele inesorabilmente procede.

A ben vedere si tratta delle questioni già sollevate nel giugno scorso dalla "Lettera degli economisti" contro le politiche di austerità in Europa, pubblicata da questa rivista, e dal dibattito che da essa è seguito. La "Lettera" ha mostrato tra l'altro, come l'assetto degli scambi internazionali attuale, se non governato, tenda ad alimentare la crisi, dal momento che la maggiore apertura dei mercati internazionali determina una tendenziale compressione della quota dei salari sul Pil e questa a sua volta spiega in buona misura la caduta della domanda aggregata, e dunque la crisi (a riguardo si rinvia all'articolo "Prendendo la FIOM sul serio"). Insomma, per quanto discutibili sul piano etico e sociale, le scelte di Marchionne, in assenza di innovazione, hanno una logica imprenditoriale, il cui risultato nell'aggregato si rivela socialmente ed economicamente rovinoso.

E tuttavia, la questione Fiat si pone nei termini più gravi dal momento che Marchionne non sembra affatto avere messo in atto una strategia tale da preservare i livelli salariali e i diritti per via di un incremento della produttività del lavoro (al di sopra dei contendenti che propongono modelli di dumping sociale). Piuttosto, sembra preoccupato di inseguire tutti i finanziamenti pubblici possibili, da quelli statunitensi, a quelli russi, a quelli messicani, a quelli serbi. Inoltre pare essere attirato, molto più che da una competizione alta, giocata sulle nuove tecnologie, dalle possibilità di localizzazione in realtà dove salari particolarmente bassi e tutele ridotte al minimo gli consentano di ampliare per questa via la differenza tra salario e produttività.

Attualmente, il mercato dell'automobile sta mutando. La ragione del cambiamento sta nel fatto che il motore endotermico, in aree ad alta densità abitativa, sta diventando un problema per la mobilità, come i cinesi, adesso con l'auto, e gli indiani, prima

con i motorini, hanno verificato e come noi sperimentiamo tutti i giorni nella vecchia Europa. Le case automobilistiche stanno quindi investendo significativamente in nuovi propulsori e in nuovi modelli, abbandonando progressivamente l'idea di un'auto che copra ogni bisogno di mobilità dell'utente, a favore di auto mirate al loro uso prevalente che, in Europa, è la città con percorrenze chilometriche medie inferiori ai 20 chilometri. È un processo lungo ma ormai avviato per tutte le grandi case europee, compresi i prodotti di lusso – in gergo chiamati "premium". Ma la "FIAT Auto" ha un livello basso d'investimenti in quella direzione e l'unico prodotto che potrebbe giocare un ruolo – la "cinquecento" con propulsore elettrico - è previsto solo sul mercato americano.

Inoltre il mercato globale dell'auto, così evocato oggi in Italia, è caratterizzato da andamenti spiccatamente divergenti tra le grandi aree economiche. In Cina, India, Russia e Brasile le importazioni di auto, di componenti e di beni capitale, crescono fortemente, grazie al costituirsi di una classe media, statisticamente piccola rispetto ai quei paesi ma che pesa, in alcuni casi, come tutto il mercato europeo. Si possono avere molti dubbi sulla sostenibilità a medio e lungo termine di quel modello neo mercantile, in special modo quando si parla della mobilità basata sull'auto, ma una cosa è certa chi è fuori da quei mercati non ha possibilità alcuna di essere un protagonista forte del mercato globale. Infatti, nell'altra parte del mondo – l'Europa e l'America settentrionale – il mercato è stagnante per la combinazione di un'eccedenza tra produzione e consumo, pari al 30-40%, e dagli effetti deflattivi della crisi sui consumi di massa. Ora, la "Fiat Auto" è presente nel "mondo nuovo" in modo rilevante solo in Brasile, che non a caso ne riequilibra i conti interni; spera, poi, in un rilancio significativo in Russia, grazie allo stabilimento serbo giocando sul fatto che la Serbia ha un accordo di libero scambio con la Russia per prodotti manifatturati in Serbia.

Viene dunque da chiedersi quali siano le potenzialità effettive di espansione della Fiat nel quadro del sistema di scambi internazionali attuale. L'interrogativo è ancora più crudo se si guarda al rapporto tra "FIAT Auto" e Chrysler. Se, infatti, vi deve essere una sinergia tra le due imprese allora, per effetto dell'accordo con il governo americano, è la "FIAT Auto" che deve aiutare la Chrysler, con un trasferimento di tecnologie e competenze ma anche di denaro se si vuole arrivare al 51% di controllo, a conquistare fette di mercato non solo negli USA e in Canada, ma specificatamente in Brasile. Resterebbero quindi l'Europa e la Russia, dove la "FIAT Auto" dovrebbe conquistare nuove fette di mercato a spese delle altre imprese europee. Gli analisti sono piuttosto scettici al riguardo anche perché sin qui le quote di mercato Fiat si sono contratte.

Da tutto ciò si ricava una conclusione evidente: la "FIAT Auto", nella joint venture con Chrysler, sposterà il suo baricentro verso il continente americano dove perderà o vincerà una scommessa per la sua stessa sopravvivenza; lì infatti tutto avverrà e lì ci sono risorse finanziarie pubbliche disponibili. L'Europa diventerà il secondo mercato, mercato nel quale la nuova realtà – "FIAT Auto"- Chrysler – posizionerà, nell'ipotesi migliore, alcuni prodotti Chrysler, – I SUV di cui si parla per Mirafiori – i cui componenti sono fatti negli USA, per segmenti di mercato che non sono certamente di massa e per il resto cercherà, in competizione più con le aziende francesi che con quelle tedesche, di intercettare la domanda di auto a basso costo forte in Europa. Il punto è che anche queste auto dovranno sempre di più rispondere a stringenti requisiti di emissione – è una forma di protezionismo europeo contro i produttori asiatici – e quindi non saranno auto a basso contenuto d'innovazione. Le aziende tedesche e francesi hanno costruito un modello di business per questo settore di mercato: utilizzare i differenziali salariali e normativi con l'Est Europeo, e gli importanti sussidi pubblici esistenti, per realizzare un sistema integrato di progettazione e produzione che affida ai "paesi madre" la ricerca e sviluppo e a quelli "terzisti" parte significativa della produzione; i livelli extra di profitto alimentano le spese di investimento, i governi nazionali della Francia e della Germania contribuiscono in vario modo.

Nulla di tutto questo è presente nel "Piano Italia" che affida al paese un ruolo "terzista", questo sì globale. A prova di ciò si pensi ai contenuti del piano per Pomigliano e Mirafiori; nel primo il prodotto a minor valore aggiunto che ha sul mercato, l'opposto di quanto si faccia in Francia con la Logan; nel secondo un'auto che, se si dovesse vendere, ha buoni margini di guadagno ma che venendo solo assemblata a Torino, per poi essere redistribuita globalmente, brucerebbe parte significativa di tali margini.

Si capisce anche perché Marchionne si adonti quando gli chiedono i contenuti industriali del piano; il contenuto industriale, infatti, è di "risulta globale".

[Una parte di questo articolo è tratta da un intervento di Francesco Garibaldo pubblicato sul n. 15 di "Alternative"]