

Le ripercussioni della grande crisi si abbattono sui mercati più "fragili"

La macchina europea ha spento i motori. Giù il cappello

Gemma Contini

Il tracollo dell'automobile nel nostro Paese, ma con dati anche peggiori nel resto d'Europa e nel mondo, sta assumendo le dimensioni di un disastro. Non a caso venerdì l'Unione europea ha deciso di affrontarla approntando un pacchetto di interventi a favore del settore, che rischia di trasformarsi in uno di quei comparti svantaggiati e sotto-utilizzati da sostenere con apposite politiche comunitarie, un po' come la Pac in agricoltura.

Siamo in presenza dello sfacelo di un settore produttivo che non ha saputo né voluto rinnovarsi, di un'intera filiera industriale a corto di idee e di investimenti in ricerca e in innovazione, soprattutto sul terreno dell'evoluzione energetica, che porta con sé anche un terremoto per tutto quello che si muove nella sua orbita e nell'indotto.

I numeri delle mancate vendite di nuovi autoveicoli nel 2008, rispetto al 2007, riportati qui a fianco, dicono lunga. E prefigurano un altrettanto devastante disastro sul fronte del lavoro, dell'occupazione e della disoccupazione che ne deriverà, con un impatto sulle esigue risorse destinate dal governo agli ammortizzatori sociali, ma anche e soprattutto per vasti territori che rischiano di fare la fine di Ivrea quando si conclude il ciclo delle industrie Olivetti.

Delle ragioni della crisi, e del come se ne potrebbe uscire, scrive qui sotto Oscar Marchisio. Di quello che significa sulla pelle dei lavoratori lo racconta invece Enzo Masini, responsabile nazionale del settore auto della Fiom-Cgil, nell'intervista a fianco.

Vale la pena indagare qui di quale portata sia questa debacle generalizzata che colpisce l'Italia, ma anche e con cifre da brivido il resto dell'Europa occidentale, e tutte le case automobilistiche: le tedesche come le giapponesi, le coreane come le americane, le più penalizzate, con percentuali fallimentari per

Ford, Chrysler, General Motors. Gioca, sui numeri tutti in rosso, la gelata finanziaria che impedisce alle famiglie di farsi carico del rinnovo del proprio parco automobilistico, con una spesa tanto gravosa quanto "aggiuntiva", se da un lato il tasso di motorizzazione è di oltre 600 autoveicoli ogni mille abitanti, e dall'altro sono messi in discussione i consumi primari delle famiglie, come dicono l'Istat, le principali organizzazioni dei commercianti e le associazioni dei consumatori. In ogni caso, quali che siano le motivazioni della "rinuncia", il risultato è che

I numeri della crisi nei maggiori paesi

Italia	-13,4%
Francia	-0,7
Germania	-1,8
Regno Unito	-11,3
Spagna	-28,1
Ue15	-8,5
Ue26	-7,9

Il crollo per marchio nella Ue in dicembre

Fiat	-15,8%
Alfa Romeo	-24,1
Volkswagen	-1,3
Audi	-0,8
Opel	-12,0
Bmw	-19,7
Mercedes	-19,2
Peugeot	-11,7
Citroen	-10,0
Renault	-29,4
Chrysler	-58,5
Ford	-15,8
Volvo	-17,0
Toyota	-37,5
Nissan	-5,5
Honda	-17,2
Hyundai	-30,9
Mazda	-21,1
Suzuki	-39,1

nel solo mese di dicembre le immatricolazioni di nuove autovetture hanno subito una contrazione del 17,8% in Europa e del 13,3 in Italia. Nell'intero corso del 2008 il mercato dell'auto nel Vecchio Continente ha visto un perdita di 8,4 punti percentuali rispetto all'anno precedente, concentrata soprattutto nel quarto trimestre quando, a seguito dei contraccolpi sul fronte bancario, la stretta si è ripercossa sul credito alle famiglie e quindi sulla loro intenzione-potenzialità di spesa.

Il settore ha subito così una diminuzione del venduto di quasi 20 punti, con un meno 19,3%, che corrispondono a un blocco per le imprese automobilistiche di un quinto del loro prodotto, rimasto stoccato sui piazzali degli stabilimenti.

In tutta l'Europa allargata soltanto quattro Paesi hanno portato a casa un segno positivo nel 2008: la Finlandia (più 11,2%), il Portogallo (più 5,7), il Belgio (più 2,1) e la Svizzera (più 1%). Ma, pur con queste eccezioni, la caduta del settore è "di portata storica": meno 43,3% in Islanda, meno 28,1 in Spagna, meno 18,7 in Irlanda, meno 13,4 in Italia, meno 11,3 nel Regno Unito, meno 1,8 la Germania, meno 0,7% anche la Francia, che ha conquistato il fiore all'occhiello del "meno peggio".

Vanno molto male tutte le case e i marchi, senza distinzione di comparto: le alte gamme, le piccole, le urbane, le mini, le famigliari, le sportive.

Il gruppo Fiat ha perso in dicembre il 14,5% sul mercato europeo, con la sola Lancia in rialzo del 6,4 ma con un meno 15,2 del marchio Fiat e meno 24,2 sulle vetture Alfa Romeo. I risultati della casa di Torino hanno determinato l'annuncio dell'agenzia di valutazione Moody's di voler mettere sotto revisione il rating della consistenza patrimoniale e finanziaria del gruppo, soprattutto per quanto riguarda la posizione debitoria, che potrebbe subire un downgrading, cioè essere declassata.



> Reuters/Denis Sinyakov (RUSSIA)

La più forte concorrente tedesca Volkswagen, che si conferma leader sul mercato europeo, ha subito un calo delle vendite del 6,5% in dicembre, con la casamadre che è riuscita a contenere il risultato negativo a meno 1,3, con l'Audi che ha invece recuperato un debolissimo più 0,2, ma con le performance dei due marchi Seat e Skoda che perdono rispettivamente il 26,4 e il 15,6. Nel complesso il gruppo tedesco nel 2008 ha lasciato per strada il 4,4%. Pessimi i dati della Ford, con una perdita nell'anno del 5,2, e della General Motors, che registra in dicembre il tra-

collo dei suoi tre marchi: Opel (meno 13,5), Chevrolet (meno 22,2), Saab (meno 42,3), e una perdita del gruppo del 10,2% su base annuale. Pessimi anche i risultati di dicembre delle due "grandi" tedesche Mercedes (meno 17,9) e Bmw (meno 20,6%). Male le francesi del gruppo Peugeot-Citroen e la Renault, che hanno chiuso il 2008 con un'emorragia di 9,1 punti percentuali le prime e di 6,9 la seconda. Ma il vero terremoto, che annuncia scosse future a livello mondiale, ha colpito in dicembre le case americane e asiatiche, con Chrysler sotto del 58,5%, Mitsubishi del 46,1, Suzuki del 39,1, Toyota del 37,9, Hyundai del 30,9.

Per uscire dalla crisi bisogna scuotere l'intorpidita immaginazione di progettisti e utenti bloccati da anni di code e ingorghi

Auto-critica: il mito dell'auto(im)mobile

Oscar Marchisio

L'Apri, l'Auto Termica a Proprietà Individuale, rappresenta ormai un sistema tecnologico e finanziario industrialmente obsoleto e capitalisticamente debole perché, oltre che insostenibile da un punto di vista dell'ingegneria dei trasporti e delle strategie ambientali, è un vincolo normativo alla libera mobilità personale.

Nel momento in cui l'industria dell'auto, in Italia, in Europa, a livello mondiale, sembra arrivata al capolinea, almeno per la linea di sviluppo fin qui perseguita, si tratta di ribaltare la progettazione del veicolo partendo dal tempo della mobilità invece che dalla presunta autonomia e velocità, teoricamente veicolate proprio dall'auto, la quale, al contrario, con l'attuale parco macchine italiano e mondiale, è condizionata enormemente dalla sua stessa consistenza e dimen-

sione che, già allo stato attuale, esaurisce e satura gli agglomerati urbani e le reti stradali.

Anche tralasciando per un attimo il cortocircuito in cui è irrimediabilmente entrato il ciclo auto-petrolio, l'auto termica a proprietà individuale determina infatti un fortissimo inquinamento spaziale, derivante appunto dal parco circolante, dato che in Italia vi sono 35.297.600 veicoli, e dal mix quantità-velocità, per cui siamo tornati a velocità commerciali (15 km a Milano, 5 km a Napoli) inferiori al traino animale ottocentesco.

A questo scenario dell'inquinamento spaziale, che nega strutturalmente i vantaggi del trasporto "privato", dobbiamo poi aggiungere quello fondamentale derivante dall'estensione del modello auto-petrolio a livello mondiale, che continua ad espandersi in accelerazione esponenziale, dato il tasso di domanda, fin qui apparso co-

me inarrestabile, nei paesi emergenti delle dimensioni demografiche e con concentrazioni urbanizzate incontrollabili come l'India e la Cina. Siccome, come sempre, il capitale sfrutta sino all'limite del disastro la fiera techno-finanziaria su cui si è poggiato e alimentato sinora, incapace di immaginare scenari e modelli alternativi, ci stiamo allegramente lasciando scivolare lungo questa china, che ci porterà, come i numeri della crisi stanno avvertendo, allo "stadio terminale".

Infatti è proprio il ciclo auto-petrolio - attorno al quale si è da un lato costruita la fabbrica fordista prima e toyotista poi e dall'altro la forma delle metropoli - quello che viene delocalizzato ed esportato, con l'obiettivo di accelerare la valorizzazione capitalistica.

Con questo processo, applicando ad esempio il tecnosistema auto-petrolio

alla Cina, si innesta il solito arcinoto gioco capitalistico della quantità che dovrebbe alchemicamente diventare qualità.

Nel 2007 in Cina abbiamo infatti raggiunto una produzione di 8.882.456 veicoli, a fronte di una produzione nel 1997 di 1.579.699 automobili, mentre in Italia nel corrispondente periodo siamo passati da 1.827.592 nel 1997 a 1.284.312 nel 2007.

Ovvero, fatto cento la produzione nel 1997, abbiamo questo scenario: Cina 100 nel 1997, 562 nel 2007; Italia 100 nel 1997, 70 nel 2007. In questo periodo la Cina diventa il paradigma della crisi del dispositivo auto-petrolio. Infatti nonostante la crescita enorme della produzione nei dieci anni appena passati, si è comunque a un tasso di penetrazione di 14,3 auto per mille abitanti (1,43%), di fronte al nostro rapporto attuale di 606 auto per mille abitanti (60,6%).

Se dunque si sviluppa e cresce il rapporto auto-abitanti sino ad arrivare al nostro livello, si potrà determinare una domanda di auto simile alla nostra, ma di portata devastante per la Cina e per il pianeta.

In questo scenario, data la popolazione cinese, si prevederebbe un numero assurdo di più di 700-800 milioni di auto solo per il mercato interno, nettamente superiore ai 664 milioni del parco veicoli circolante attualmente nel mondo, ma segnato da una velocità di trasporto che si ridurrebbe al di sotto di quella degli scomparsi risciò.

Tale proiezione, assolutamente ipotetica ma coerente con il modello in essere in Cina, rende evidente come la relazione auto-petrolio sia alla fine. O meglio come, su tale dispositivo, l'asse auto-petrolio - con l'entrata in gioco della Cina, dell'India e di tutti gli altri paesi in via di sviluppo, compresi i grandi stati sudamericani - entri in

rotta di collisione con le risorse energetiche del pianeta.

Si pone quindi con disastrosa immediatezza la questione che "da-qualche-parte-del-pianeta" si inizi a ripensare il rapporto mobilità-libertà, mobilità-auto.

Riprogettare il rapporto fra "auto (im)mobile" e mobilità personale significa affrontare un cambio di paradigma, mettendo al centro il tempo speso per muoversi, diciamo così il software, ovvero il costo sociale-umano-urbano per chilometro, piuttosto che l'hardware, ovvero l'idea di poter continuare a incrementare la produzione dell'auto.

La questione, di dimensione e di portata esiziale sul fronte industriale, economico, ambientale, eccetera, significa anche affrontare la "forma dell'urbano" da un lato e il futuro dello sviluppo energetico dall'altro, il rappor-

to fra spazio e tempo (occupazione dello spazio, utilizzo e spreco del tempo) e la produzione di modelli alternativi.

E perché tale luogo non potrebbe essere l'Italia, le mille città italiane, come "laboratori della mobilità sostenibile"?

Perché non potrebbe, visto che proprio dalle città italiane, trasformate in "cantieri metropolitani", possiamo riprogettare lo spazio delle strade, i materiali dei veicoli, le tipologie della trazione, le tlc, le regole-norme del traffico e della veicolazione pubblica e privata? Abbiamo gli uomini, le skills, i ricercatori, la capacità di stare sui mercati, una sapienza operaia e un know-how a livelli di eccellenza che ci consentono di fare da apripista.

Si tratta di disegnare il "nuovo veicolo" a partire dalle città e dalla qualità della vita, dalla qualità dell'aria, dalla salute nelle concentrazioni urbane, eccetera, e per questo nella progettazione della "nuova mobilità" dobbiamo riattraversare i saperi e rimettere correttamente in gioco valori e competenze coerenti.

Se il tecnosistema auto-petrolio con l'inserimento di Cina e India è destinato a schiantarsi, noi dobbiamo

"scendere" e prefigurare un altro modello di vita, di qualità urbana e di qualità della mobilità, e dunque di libertà e autonomia.

Per questo "il cantiere Italia" deve iniziare a riprogettare il "veicolo" chiamando in causa ecologi, meteorologi, architetti, ingegneri meccanici, elettricisti, dei materiali, dei trasporti, delle telecomunicazioni, esperti di finanza e di leasing.

E soprattutto utenti, cittadini, vigili urbani, bambini e anziani. E classe operaia che sappia riprendere la critica del come e del cosa produrre. Sì, del cosa produrre; cosicché, uscendo dall'auto, si esca anche dalla crisi capitalistica.

Solo con tale ribaltamento, che riconosca la testa del progetto alla qualità dell'ambiente e dell'urbano, possiamo ricollocare motori e veicoli nella corretta "postura" di mezzi orientati al servizio degli uomini e non, viceversa, degli uomini asserviti al sistema dell'Apri, l'auto termica a proprietà individuale.

Dobbiamo cioè ripensare la mobilità costruita sul "tempo" e sull'acquisto non di hardware e veicoli privati ma di software, cioè "carta pregiata" della mobilità pubblica e sostenibile.

L'obiettivo è preciso: la riduzione del parco veicolare, quindi del costo complessivo sia finanziario sia ecologico, creando la "carta della mobilità" con cui accedere ai diversi e svariati mezzi, ibridi o elettrici o a metano, accendendo l'autonomia personale e riducendo i costi complessivi del parco veicoli e del loro inquinamento.

Si tratta di pensare e organizzare l'innovazione tecnologica del veicolo, l'innovazione finanziaria (auto a scheda), l'innovazione nei comportamenti collettivi (mezzi condivisi), innovazione nella progettazione degli spazi urbani, innovazione nelle tlc per la gestione della mobilità, innovazione nei controlli e nel sistema informativo del traffico.

Il cambiamento del veicolo significa cioè una trasformazione del sistema urbano e un ridisegno intergerale della strada e delle sue funzioni, nonché un nuovo ruolo della città come "integratore intermodale" tra i vari flussi di traffico.

E mentre cambiamo il sistema della mobilità dobbiamo ridare forma al produrre, rompendo i vincoli della catena di montaggio, cosicché ribaltiamo l'auto ribaltandone la sua fabbrica e i suoi stanchi e immobili padroni.

Enzo Masini Fiom

«C'è il rischio che la Fiat scompaia»

Roberto Farneti

Enzo Masini, responsabile nazionale per il settore auto della Fiom Cgil. Tra i lavoratori Fiat c'è forte preoccupazione. Martedì prossimo a Pomigliano d'Arco ci sarà un'assemblea per discutere del futuro della fabbrica, dopo il prolungamento della cassa integrazione e la decisione di non far produrre a Napoli l'Alfa 149. Tutto ciò avviene in un contesto di crisi mondiale.

Le preoccupazioni degli oltre 5mila lavoratori di Pomigliano sono fondate. Una preoccupazione che deve avere tutto il gruppo in questo momento ma che, per ciò che riguarda questo stabilimento, è accentuata anche dalla mancanza dell'indicazione di Fiat sull'assegnazione di futuri modelli. Noi dobbiamo evitare che ci sia una guerra tra gli stabilimenti. Al tempo stesso occorre tener presente che parlare di crisi a Pomigliano significa parlare di una crisi che investe oltre 20mila lavoratori nell'area napoletana, inclusi i 12mila e passa che lavorano nell'indotto della componentistica dell'auto.

Temete un ridimensionamento di Pomigliano?

Noi innanzitutto temiamo la scomparsa della Fiat dall'Italia, almeno per ciò che riguarda l'auto. L'ad del gruppo, Sergio Marchionne, ha parlato di alleanze «necessarie» e John Elkann ha spiegato che all'interno di una futura alleanza la Fiat potrebbe anche mantenere una partecipazione di minoranza. Questo significa che non avremo più una azienda con la "testa" in Italia, ma probabilmente in un altro paese europeo, con il rischio di un indebolimento molto forte della presenza degli stabilimenti Fiat in Italia. L'assemblea di Pomigliano è perciò all'interno di una mobilitazione più generale unitaria del sindacato che riguarda tutto il gruppo Fiat, auto e non solo. Occorre impegnare in questa discussione sul futuro dell'azienda il gruppo dirigente della Fiat e anche il governo italiano.

Cosa dovrebbe fare il governo?

Aprire un tavolo di confronto con il sindacato, la Fiat e l'associazione delle aziende della componentistica. Mi pare invece che da parte del governo italiano ci sia una sottovalutazione sostanziale della crisi del settore auto. Si aspettano decisioni europee, ma intanto la Francia dice che gli aiuti alle imprese dell'auto vanno condizionati al blocco dei licenziamenti e alla non delocalizzazione degli stabilimenti. Questa posizione il governo italiano non solo non la sta sostenendo ma non ha nemmeno avanzato un'altra proposta.

E il sindacato cosa propone?

Le nostre posizioni sono comuni a quelle dei sindacati metalmeccanici tedeschi, francesi, inglesi, spagnoli. Diciamo no ad aiuti diretti alle imprese, perché le case automobilistiche europee non sono sull'orlo del fallimento, al contrario di quelle americane. Voglio ricordare che il 22 gennaio, quando si riunirà il cda della Fiat, verrà approvato un bilancio con oltre due miliardi di euro di utili. Occorrono investimenti pubblici molto forti sulla ricerca e sull'innovazione, perché le vetture che si producono sono ancora estremamente inquinanti. Chiediamo vincoli alla delocalizzazione delle imprese. C'è poi la questione del sostegno al reddito dei lavoratori su due versanti: assegno di cassa integrazione più alto e come si aiutano quegli oltre 5mila giovani precari che la Fiat ha mandato a casa.