

Da Trump a Melfi

Il neo protezionismo che minaccia il Sud

Giuseppe Berta

Tra le poche luci che hanno illuminato la performance economica italiana del 2016 c'è la produzione automobilistica. Non solo essa è tornata sopra la fatidica soglia del milione di vetture, che non si vedeva da anni, ma l'export ha fatto segnare dei buoni risultati, soprattutto grazie al successo della Jeep Renegade, prodotta negli impianti di Melfi di Fiat Chrysler.

> Segue a pag. 12

Giuseppe Berta

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

L'anno scorso sono state 118 mila le vetture realizzate in Italia che hanno preso la via degli Stati Uniti, con un netto incremento rispetto al 2015 (quando l'export verso gli Usa era stato di 72 mila vetture). Un dato confortante, soprattutto per l'attività industriale del Sud, che ha ricevuto una spinta importante dalla produzione d'auto. Proprio per questo, viene da considerare con preoccupazione quanto sta succedendo in America, ancor prima che sia avvenuto l'insediamento di Donald Trump alla Casa Bianca, a causa delle sempre più evidenti pulsioni protezionistiche del presidente eletto.

Verso la fine della campagna elettorale negli Stati Uniti, non erano stati pochi coloro che avevano pronosticato che Trump, una volta salito al potere, avrebbe messo la sordina alla voglia di protezionismo sbandierata durante i comizi. Si diceva che le multinazionali Usa sono troppo potenti per subire passivamente un sistema di dazi doganali tale da poter addirittura pregiudicare il loro modello organizzativo. Eppure Trump, fino a questo momento, non ha fatto passi indietro nella sua intenzione di porre una barriera alle importazioni, in primo luogo ai prodotti con i marchi americani. Se ne sono accorti, per adesso, due grandi gruppi come United Technologies e Ford, ruvidamente sollecitati da Trump a rivedere i loro piani di delocalizzazione produttiva in Messico, mentre anche General Motors si è beccata un rabbuffa del tycoon convertito alla politica.

In Indiana, una consociata di United Technologies che produce condizionatori aveva già programmato di trasferire una parte della produzione oltre la frontiera messicana. Con un'incursione-lampo,

Ma con Trump anche l'export di Melfi è a forte rischio

Trump ha provveduto a mutare, almeno in parte, quest'indirizzo, strappando all'azienda l'impegno a mantenere 800 posti di lavoro in Usa (promettendo in cambio però sussidi per un valore di 7 milioni di dollari). Più consistente e significativo il caso di Ford, che aveva già deciso di creare una nuova fabbrica d'auto in Messico con un investimento di 1,6 miliardi di dollari. Da ultimo, Ford ha deciso di non procedere più in questo senso e di spostare l'investimento negli Stati Uniti, perché - ufficialmente - ha verificato un miglioramento delle condizioni locali di competitività. Ma nessuno crede che le critiche mosse da Trump al gruppo di Detroit non abbiano prepotentemente influito su questa svolta. Infine, come si è detto, anche la maggiore impresa d'auto americana, Gm, è stata messa sull'avviso circa il fatto che non deve vendere vetture costruite all'estero, specie se il luogo di produzione è quel Messico così inviso a Trump. Questi sembra davvero persuaso di poter tradurre in realtà lo slogan con cui ha vinto le elezioni - "far di nuovo grande l'America" - riportando nella madrepatria le produzioni in precedenza delocalizzate.

Finora Fiat Chrysler non è stata oggetto degli strali di Trump. Ma certo con questi antecedenti nessun produttore, specie se ha radici almeno in parte americane, può sentirsi al sicuro. Come si è detto, non sono poche le auto coi marchi Fca che arrivano negli Usa dall'Italia e dal Messico. Trump ha già promesso che farà vedere ciò di cui è capace nei primi cento giorni del suo governo, sicché non resta molto da attendere per capire fino a che punto vuole dare corso alla sua ispirazione protezionistica.

Il mercato dell'auto può essere un buon banco di prova della sua strategia economica. L'anno scorso ha toccato un risultato molto considerevole, con oltre 17,5 milioni di vetture vendute. Erimrà cruciale nell'economia americana, specie se si affacceranno nuovi prodotti e anche nuovi produttori, come fanno pensare le sperimentazioni in crescita sulle vetture elettriche a guida autonoma. Fin qui Trump non ha ancora detto niente che tocchi direttamente i processi di innovazione tecnologica, piuttosto estranei alla sua visione dell'economia e del capitalismo. Ma a Tim Cook, che guida la potente Apple, ha già detto che gli piacerebbe vedere fabbricare gli I-Phone in America, invece che in Cina.

Ciò che non è chiaro ai protezionisti, sempre più numerosi a tutte

le latitudini e soprattutto sulle due sponde dell'Atlantico, è che le catene globali del valore sono tali perché implicano delicati e complicati processi di integrazione produttiva internazionale. In particolare, nel corso degli ultimi vent'anni sono stati organizzati e messi a punto flussi produttivi che si basano sull'integrazione tra specializzazioni dislocate su vari continenti. La globalizzazione non possiede solo una tessitura finanziaria, ma ha anche una venatura produttiva che viene a galla quando si esaminano da vicino i nostri oggetti di uso quotidiano come i telefoni cellulari e le automobili. I nuovi paradigmi tecnologici che stanno avanzando sono il frutto di questa capacità di combinazione. È proprio questo ciò che sfugge ai protezionisti.

Del resto, se Trump guardasse alla storia potrebbe accorgersi che qualcuno in passato, tra le file dei repubblicani Usa, ci aveva già provato a risolvere le crisi del lavoro a colpi di dazi e tariffe protezionistiche. Mancando però clamorosamente il bersaglio. Henry Ford, il magnate dell'auto, aveva cercato di spiegare all'amministrazione repubblicana, nel 1930, che era un'illusione sconfiggere una devastante crisi economica con l'arma spuntata del protezionismo. Il risultato era che i prezzi dei prodotti salivano e i compratori diminuivano. Non fu ascoltato e la Grande Crisi peggiorò. Se il protezionismo farà strada in America, il paese alla lunga non se ne gioverà. Alla fine, Trump farà soltanto stare peggio gli americani e, con loro, il resto del mondo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La strategia

La barriera alle importazioni scattata per Ford e Gm: nel 1930 si rivelò un errore



Il protezionismo

Gli ultimi tre mesi in Borsa

