

Lo scenario

Segue dalla prima

Il primo derby tra capitalismi Stati Uniti, il primo derby tra capitalismi

Giuseppe Berta

Il volto non è più quello corrucciato dell'insediamento e i modi sono quelli cordiali e spigliati del tycoon che sa muoversi dove si negoziano grandi interessi economici. > Segue a pag. 47

Giuseppe Berta

Questa l'impressione che, studiata, inducono le fotografie diffuse dalla Casa Bianca dell'incontro di martedì scorso tra Donald Trump e i capi delle case automobilistiche che hanno le loro radici in America. Le immagini ritraggono il presidente degli Stati Uniti a suo agio tra Mary Barra, alla guida della General Motors (l'impresa a stella e strisce per eccellenza), e Sergio Marchionne, con l'immane pullover scuro. Le facce sono distese, a indicare che si tratta di un incontro da cui si sa già che si uscirà con una soluzione conveniente per tutti. Non c'è dubbio che per Trump sull'auto sigiochi una partita fondamentale, a dimostrazione che la sua strategia di alternare il bastone e la carota nei rapporti con i grandi gruppi dell'auto sta avendo successo per arrivare a un risultato che, da un lato, garantirà il potenziamento della produzione industriale negli Stati Uniti e, dall'altro, stimolerà le corporations a investire di più anche grazie a una spregiudicata politica di incentivi, fondata in primo luogo sulla rimozione dei severi vincoli ambientali posti dall'amministrazione Obama.

Il cuore della politica industriale di Trump è in fondo tutto qui: nel protezionismo doganale come minaccia e nella soppressione delle misure ecologiche come incentivo, allo scopo di far rivivere l'America dei produttori, quella di un big business che si manifestava attraverso le grandi fabbriche e le concentrazioni operaie.

Basterebbe questo a far intendere come, nel suo nucleo costitutivo, la visione post-global, per così dire, di Trump si sostanzia di nostalgia. Nostalgia per il buon tempo andato, quando nessuno sfidava il primato economico americano e Detroit girava a pieno regime. Trump è stato fin troppo abile a capire che la nostalgia era la chiave di volta per arrivare al cuore di un elettorato che sognava un ritorno al passato. Un passato che, del resto, è anche incardinato nella psicologia del neo presidente, il quale è, non dimentichiamolo, un uomo che ha superato la soglia della settantina e, come molti suoi coetanei, custodisce dentro di sé la memoria dell'America ricca e potente, dove c'era lavoro per tutti.

Gli analisti del sistema dell'auto sem-

brano tuttavia non credere molto al sogno di Trump. Il mercato degli autoveicoli ha raggiunto il suo picco l'anno scorso - con una crescita del 68% rispetto al 2009 - e non crescerà più nei prossimi anni: anzi, semmai c'è da sperare che non si contragga. Dunque, perché costruire nuove fabbriche quando il rischio è che la capacità produttiva possa essere presto in eccesso? Fabricare auto di piccola cilindrata, poi, non è conveniente negli Usa, giacché in Messico il costo del lavoro è pari a un sesto di quello degli impianti americani. Tra il 2004 e il 2010 sono state chiuse cento fabbriche d'auto negli Stati Uniti e oggi servono investimenti enormi per creare un numero limitato di posti di lavoro (non a caso Marchionne, che ha preannunciato investimenti per un miliardo di dollari in Michigan e in Ohio, ha detto che per l'occupazione l'effetto sarà di 2.000 unità in più). Questo perché la tecnologia ha totalmente trasformando le fabbriche d'auto di tutto il mondo, moltiplicando i processi di automazione.

Il sogno americano di Trump, in altri termini, si scontra con un nemico ben più subdolo della Cina, accusata della perdita di milioni di posti di lavoro nell'industria Usa. La forza che ha colpito l'occupazione e la struttura produttiva si chiama tecnologia e c'è parecchio da dubitare che il dirigismo di Trump riesca a fermare a lungo la sua marcia.

Proprio la questione tecnologica è la grande assente dalla retorica che anima il linguaggio del nuovo presidente. Essa costituisce il vero ostacolo contro cui sono destinate a cozzare le sue premesse di un'America recuperata ai fasti di una volta. Detroit non tornerà mai più a essere quella che era perché ora sono i robot a compiere il lavoro di centinaia di migliaia di operai.

Non sorprende che al tavolo di martedì scorso Trump non abbia invitato le imprese che si misurano con l'auto da posizioni radicalmente innovative, come Google e Tesla. Continua a permanere una profonda incomunicabilità fra la nuova presidenza e l'anima del capitalismo californiano, che non è omologabile al capitalismo di un tempo così caro a Trump: quello che evoca automobili e motori a petrolio, acciaio, oleodotti e costruzioni immobiliari. Certo, Wall Street con l'abituale prontezza sfrutta i vantaggi che può trarre dall'ascesa del magnate di New York per far salire i suoi indici, ma quanto potrà durare questo momento favorevole? Non ci vorrà molto per capire che il «vecchio» capitalismo non può restaurare la prosperità delle «aree della ruggine», colpite dalla deindustrializzazione. Esse sono state affondate dalla tecnologia più che dalla concorrenza cinese. E in Cina, oggi, si progettano e sperimentano au-

to elettriche, non a petrolio, grazie al sostegno di uno Stato che ha compreso quali siano le frontiere tecnologiche in grado di determinare il futuro della mobilità.

Il nazionalismo che sembra adesso prepotentemente di moda esalta la politica della nostalgia. Trump fonda il suo consenso sul rilancio di un'America forte come quando lui era giovane; Theresa May parla di riscoprire il ruolo globale del Regno Unito quale erede del Commonwealth britannico; nella Russia di Putin i libri scolastici esaltano la funzione imperiale di Stalin. Sono retoriche che mascherano le difficoltà davanti al caos dell'attuale scenario globale. Come tali destinate a consumarsi non appena avranno a che fare con le dure repliche della storia. Ma non prima, probabilmente, di aver ancor più complicato lo stato di cose che la politica della nostalgia ha promesso di sanare.