

## **L'India, l'auto e i falsi nazionalismi economici**

*di Giorgio Barba Navaretti*

La Tata ha acquistato Jaguar e Land Rover. Le economie emergenti conquistano altre imprese, dopo Mittal con gli acciai Arcelor, Lenovo con i computer Ibm e tanti altri casi evocativi che hanno fatto alzare più di un sopracciglio all'opinione pubblica e alla classe politica. Di che si tratta? L'acquisto a saldo delle nostre economie a valori di borsa ormai bassissimi da parte dei Paesi ricchi di liquidità? Oppure un passo ulteriore nel processo di globalizzazione delle tecnologie e dei sistemi di produzione? E infine, la nazionalità degli investitori conta? E' diverso se a comperarsi Jaguar è una grande impresa indiana piuttosto che una francese o inglese?

Tata paga per i due marchi inglesi 2,3 miliardi di dollari, circa la metà di quanto costarono a Ford. L'acquisto libera la casa americana in difficoltà di due operazioni che non hanno mai recuperate i propri costi e che negli anni hanno accumulato circa 10 miliardi di perdite. Lo sconto compensa anni di cattiva gestione, non è un saldo.

Ma in generale? Il 42% degli operatori di Wall Street ritiene che molti dei titoli dei principali indici americani siano sottovalutati a questi prezzi, per di se espressi in dollari. Non sappiamo se l'Orso abbia raggiunto il fondo, ma certo ci possono essere buone occasioni per chi è ricco di liquidità: i Paesi emergenti, esportatori netti di manufatti (India e Cina) o di materie prime (i Paesi Opec). Operazioni come quella di Tata, o l'intervento dei fondi sovrani nel capitale delle grandi banche americane, possono dare l'impressione che il destino delle Borse occidentali sia nelle mani di questi Paesi. In realtà non è così: per quanto colossali siano le loro riserve valutarie, Cina, India e le altre economie emergenti sono ben lontane dal possedere le economie industrializzate. Le principali fonti di capitali globali continuano ad essere soprattutto gli Usa e l'Europa. Alla fine del 2006 (ultimi dati disponibili), ad esempio, il totale del valore storico delle società negli Stati Uniti controllate dall'insieme dei Paesi del Sud e Sud-Est asiatico (escluso Giappone), del Medio Oriente e dell'America Latina (lo stock di investimenti diretti esteri) era di circa 70 miliardi di dollari, contro 1.270 a controllo europeo.

Valori, inoltre, che erano meno della metà di quanto gli americani possedevano in quei Paesi. E a conclusioni simili si arriva anche guardando più in generale ai movimenti internazionali di titoli americani a lungo termine. Il peso finanziario dei Paesi emergenti è in aumento e non va sottovalutato, ma non è un trend unidirezionale: bensì parte di un processo globale di crescita dei movimenti di capitale, dove le economie industrializzate svolgono ancora un ruolo dominante.

Se i capitali sono globali, ancora di più lo sono le tecnologie e i processi produttivi. Acquisire competenze tecnologiche, produrre nei Paesi a costi più efficienti guida le decisioni delle imprese dei Paesi emergenti come di quelle del Nord. La complementarità delle loro strategie migliora la distribuzione del lavoro tra le diverse aree del mondo. Da questo punto di vista, l'investimento di imprese come Tata ha un ruolo ben diverso da quello puramente finanziario svolto dai fondi sovrani, che riciclano surplus da vendita di risorse naturali come il petrolio. Ratan Tata ha dichiarato che Jaguar e Land Rover rimarranno aziende inglesi. Non lo fa solo per rispondere alle preoccupazioni del sindacato, che teme una delocalizzazione della produzione in India. Molte sono le attività produttive che è conveniente svolgere al Nord. Con l'operazione Jaguar-Land Rover assistiamo a un outsourcing al contrario, per cui i Paesi

emergenti delocalizzano al Nord le attività a maggior valore aggiunto, per acquisire tecnologie, competenze, opportunità di collaborazione e marchi non disponibili al Sud.

Il ruolo crescente delle multinazionali del Terzo mondo è anche rilevante per la questione della difesa di attività strategiche nazionali. Come ha dimostrato il caso Eads-Airbus, che ha ottenuto la più grande commessa della storia del Pentagono (35 miliardi di dollari di aerei), per acquisire le migliori tecnologie è necessario andare oltre i confini nazionali. La commessa ha sollevato i peggiori furori nazionalistici in America, ma difficilmente verrà rivista a favore della Boeing. Ora, se l'Eads invece di essere un consorzio franco-tedesco fosse stata di Tata o di un'impresa cinese, l'operazione avrebbe avuto comunque luogo? Ossia, se è necessario aprire allo straniero, la sua nazionalità conta? Probabilmente sì, infatti con la scusa di difendere la commessa ottenuta negli Usa, paradossalmente il board di Eads sta ora studiando misure protezionistiche che preservino la nazionalità franco-tedesca del controllo dell'impresa. Ma molto presto - o forse già è così - le componenti di un aeroplano proverranno da altri Paesi, forse non "canaglia", ma certamente non membri della Nato. Si pensi al caso della brasiliana Embraer, che con la canadese Bombardier è oggi il produttore dominante di aerei regionali a corto-medio raggio. Che ne sarà dell'identità tra produzione e interessi strategici nazionali quando i motori del prossimo Airbus verranno fatti da Tata o da Embraer? Quando nessun Paese, neppure l'America, sarà tecnologicamente autosufficiente, forse il nazionalismo economico sarà finalmente messo a tacere.