

## **Crisi dell'auto, l'Ue riscopre Davignon**

*di Riccardo Perissich*

Ci sta provando Obama. Anche i governi europei si pongono lo stesso problema: come affrontare la crisi che rischia di travolgere l'industria automobilistica.

Francia, Germania e Svezia hanno già preso qualche misura, peraltro limitata. Alcuni ritengono che la crisi sia grave, ma essenzialmente congiunturale; se così fosse, un intervento settoriale nel pieno di una recessione generalizzata non sarebbe giustificato. È invece probabile che ci sia anche una forte componente strutturale, legata alla globalizzazione e alla necessità di riconvertire il settore dei trasporti per limitarne la dipendenza dagli idrocarburi. In tutti i casi, soprattutto se ci sarà un massiccio intervento americano, i governi europei non potranno sottrarsi alla pressione.

Sorge spontanea la domanda se l'Europa sia attarezzata per evitare misure nazionali incompatibili che condurrebbero a mostruose distorsioni di concorrenza. Vale la pena di ripercorrere l'esperienza dell'unica operazione di politica industriale mai condotta a livello europeo: la risposta alla crisi siderurgica che si manifestò alla metà degli anni '70.

### **Formula Davignon**

Sull'onda della grande espansione dei decenni precedenti l'industria europea aveva creato ingenti capacità di produzione che si rivelarono eccessive all'arrivo della recessione indotta dalla prima crisi petrolifera. Inoltre i grandi produttori basati sulla colata continua erano spiazzati dalla concorrenza di nuove tecnologie basate sul forno elettrico che consentivano unità di produzione più piccole e più flessibili. L'industria europea era ancora largamente nazionale, in alcuni casi in buona parte sotto controllo pubblico, ma il mercato era fortemente integrato. La stessa industria richiese una risposta comune. Il trattato della Ceca forniva degli strumenti di intervento, che però erano rimasti inutilizzati nel lungo periodo di espansione. Allo scoppio della crisi, in Gran Bretagna erano al potere i laburisti che volevano un dirigismo nazionale senza interferenze europee; furono sostituiti dai conservatori, che invece volevano lasciare tutto al mercato. I tedeschi tardarono a capire la portata della crisi e diffidavano della Commissione. Gli italiani erano preoccupati di salvare l'industria pubblica sommersa dai debiti ed erano pronti a sacrificare i piccoli «bresciani», flessibili ed efficienti anche se un po' disinvolti. E così via. Ci volle quasi un decennio per consolidare il consenso su una strategia comune. Come sempre i governi accettarono l'azione comune solo quando si resero conto che ogni alternativa era peggiore. L'intervento durò fino all'inizio degli anni '90. I due principali motori politici furono l'abile Commissario belga Etienne Davignon e in seguito il suo compatriota Karel Van Miert.

Nella sua formulazione più compiuta il «piano Davignon» prevedeva aiuti nazionali condizionati a un programma di riduzione di capacità.

L'analisi economica e le relative proposte furono affidate alla Commissione, ma le decisioni venivano prese dal Consiglio dei ministri. In sostanza si riesumò il concetto proprio della tradizione tedesca del «cartello di crisi» sotto controllo pubblico. Le discussioni sulla ripartizione dei sacrifici furono sanguinose; gli italiani ricorderanno il dramma della chiusura di Bagnoli. Alla fine l'industria europea ne uscì concentrata intorno ad alcuni gruppi di dimensione continentale.

Fino a che punto vale questo precedente? Le differenze sono evidenti, ma anche le analogie sono numerose. Sia l'industria sia il mercato automobilistico europei sono più integrati e internazionali di quanto non fosse la siderurgia tre decenni fa. Gli strumenti della Ceca non ci sono più, ma i trattati attuali possono consentire interventi analoghi. Bisognerebbe decidere se limitare l'intervento ai costruttori o se, estenderlo almeno in parte all'indotto.

Riservare il piano ai produttori «europei» sarebbe economicamente irrazionale, politicamente inopportuno e giuridicamente impossibile; gran parte dell'industria di alcuni Paesi è attualmente controllata da imprese non europee.

Troppo dirigista?

### **Dirigisti d'America**

Paradossalmente gli americani che pure non hanno la tradizione dei «cartelli di crisi», sembrano orientarsi in questa direzione. Rispetto alla siderurgia, oggi i tempi sono certamente più stretti. Come allora, sarebbe comunque necessaria la consapevolezza che non si tratta di un salvataggio, ma di una profonda riconversione, da cui uscirebbe un'industria europea probabilmente più ridotta, più concentrata e in cui non ci sarebbe più posto per campioni nazionali.

Le idee marciano sempre con le gambe degli uomini. Nell'attuale Commissione Barroso manca una figura con le capacità di Davignon: una lacuna che si potrebbe correggere tra qualche mese, con la nomina del prossimo collegio.