



www.lavoce.info

[Concorrenza e Mercati](#) / [Europa](#)

AUTO ROTTAMATA, AUTO SALVATA. MA DOPO?

di [Fabiano Schivardi](#) 02.10.2009

Il problema fondamentale del settore automobilistico è la capacità produttiva in eccesso. L'effetto degli incentivi è semplicemente di rinviare la resa dei conti fra i produttori europei. Almeno, negli Stati Uniti gli aiuti sono stati condizionati a un piano draconiano di ristrutturazione del settore che apparisse sostenibile nel medio periodo. In Europa invece le rottamazioni sono state decise dai singoli governi, senza forme di coordinamento esplicito. Il rischio è che i costi sociali saranno molto più alti e concentrati geograficamente quando il gioco al rinvio non sarà più possibile.



Ci risiamo. La **Fiat** batte cassa. L'amministratore delegato Sergio Marchionne ha dichiarato "Sono scelte del governo, faccia quello che deve fare: se non si continua con gli incentivi, la domanda scenderà, perdiamo volumi, non vendiamo vetture, chiudiamo gli stabilimenti". La logica del discorso è ferrea. Ma come, meno di sei mesi fa scrissi che era difficile nascondere la sorpresa e l'orgoglio per l'exploit americano di Fiat, ora è altrettanto difficile nascondere un senso di delusione. La ricreazione è finita. Come ai vecchi tempi, si torna a chiedere soldi paventando licenziamenti.

INCENTIVI D'AMERICA

Il problema fondamentale del settore automobilistico è la **capacità produttiva** in eccesso. L'effetto degli incentivi è semplicemente di rinviare la resa dei conti fra i produttori automobilistici europei. È come se un malato che necessita di un'operazione di chirurgia venisse curato con antidolorifici. Quanto più lunga la somministrazione di incentivi, tanto più doloroso rischia di essere l'intervento quando non sarà più rinviabile. Con la disoccupazione in crescita ovunque, un mercato automobilistico americano sovvenzionato e una situazione già fortemente condizionata dall'intervento pubblico in Europa, soluzioni puramente di mercato non sembrano alla portata. La concessione di incentivi non stupisce. Quello che lascia sconcertati nella gestione degli aiuti in Europa è la mancanza di un **progetto organico** per gestire lo smaltimento dell'eccesso di capacità produttiva. Gli americani non hanno esitato a intervenire pesantemente a sostegno della loro industria automobilistica, con buona pace per il libero mercato. Accanto alla bombola di ossigeno del "*Cash for Clunker*", con **3 miliardi di dollari** di incentivi alla rottamazione, e ad altre forme di aiuti diretti, l'amministrazione Obama ha però richiesto un piano draconiano di ristrutturazione del settore che apparisse sostenibile nel medio periodo. Il piano si basa su una ripartizione dei costi della ristrutturazione fra gli azionisti, gli obbligazionisti e i lavoratori. Anche se la situazione è difficile e non è ovvio che il piano abbia successo, la logica è chiara: soldi pubblici solo se accompagnati da progetti di ristrutturazione che dovrebbero riportare il settore a camminare sulle proprie gambe nel giro di pochi anni; inoltre, ogni attore coinvolto si accolla una parte dei costi.

E INCENTIVI D'EUROPA

E in Europa? Niente di tutto ciò. I programmi di incentivo alla rottamazione sono stati assunti dai **singoli governi**, senza forme di coordinamento esplicito e senza accompagnarli a piani di ristrutturazione. Anzi, anche quando il mercato sembrava prospettare soluzioni in quella direzione, le scelte sono andate da tutt'altra parte. La cessione di **Opel** in Germania rappresentava un'opportunità di creazione di un **polo europeo**, che avrebbe reso più naturale il coordinamento delle azioni a sostegno della ristrutturazione del settore: la proposta di Fiat puntava a questo. Purtroppo, il processo di cessione ha ricordato da vicino quello di Alitalia: gestita da politici in piena campagna elettorale, con **sindacati** che privilegiano assicurazioni sui livelli occupazionali nell'immediato rispetto a piani industriali più credibili nel medio periodo, e imprenditori che trattano con il governo su più piani. E come nel caso Alitalia, il risultato è un progetto già in crisi prima di nascere: con promesse occupazionali subito messe in discussione e accuse ai tedeschi da parte della Commissione Europea e degli altri governi di voler scaricare sugli stabilimenti fuori dalla Germania gran parte dei tagli occupazionali del gruppo.

Se non si cambia rotta, questa sarà la cornice nella quale si determinerà il processo di ristrutturazione del settore nei prossimi anni. Difficile pensare a uno scenario peggiore. L'inevitabile riduzione della capacità produttiva costituirà motivo di scontro fra i governi europei, secondo la logica del cerino acceso: quali imprese soccomberanno? Dove sono localizzati i loro impianti? Poiché la posta in gioco sono decine di migliaia di **posti di lavoro**, si assisterà a un rincorrersi di aiuti pubblici, rimandando la ristrutturazione e spendendo migliaia di miliardi per costruire e vendere automobili in eccesso rispetto a quelle che i cittadini europei vorrebbero acquistare senza gli incentivi. I rischi sono più grossi per i paesi con situazioni di **bilancio pubblico** più problematiche, in quanto per loro sarà più difficile continuare a sostenere il settore. E, quanto a difficoltà di bilancio, l'Italia parte in pole position. Alla fine, la selezione potrebbe avvenire non sulla base di criteri di efficienza, di capacità di innovare e produrre buone automobili a basso costo, ma sulla capacità dei governi dei singoli paesi di mantenere artificialmente alta la domanda.

GUARDARE AL MEDIO PERIODO

Un'alternativa è possibile, anche se difficile da percorrere. Richiede una visione di medio periodo del

settore in Europa, che parta dalla constatazione che un certo numero di posti di lavoro andranno persi. La ristrutturazione deve anche passare per una fase di consolidamento: oltre che troppa capacità produttiva, in Europa ci sono anche **troppi produttori**. Imprese più grandi ed efficienti potrebbero meglio competere sui mercati internazionali, limitando i danni in termini occupazionali. Inoltre, un settore consolidato sarebbe meglio in grado di distribuire tagli occupazionali secondo criteri di efficienza ma anche tenendo conto di un'**equa distribuzione dei sacrifici** fra paesi produttori. L'intervento pubblico si dovrebbe concentrare su ammortizzatori sociali che rendano meno dolorosi i tagli, possibilmente coordinando a livello europeo, o almeno a livello di paesi produttori, forme di compensazione per i paesi più colpiti dalla ristrutturazione. In quest'ottica, un prolungamento degli incentivi, con l'obiettivo di accompagnare la ristrutturazione e posticipare almeno in parte a una fase ciclica più favorevole i tagli occupazionali, sarebbe meno indigesto. Purtroppo, tutti (politici, azionisti, sindacati) sembrano privilegiare una visione di breve periodo: rinnoviamo gli aiuti un altro anno, poi si vedrà. Procedere con incentivi non coordinati e senza un piano di risistemazione del settore non farà altro che caricare ulteriormente una molla già molto tesa. Il rischio è che i **costi sociali**, quando la molla salterà, saranno molto più alti e concentrati geograficamente nelle aree in cui operano i produttori che soccomberanno in questo gioco al rinvio.