

## INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA E COMPETIZIONE CAPITALISTICA TOTALE

Scrivevo in un breve studio dedicato al processo di concentrazione e centralizzazione del capitale che la crisi economica genera una brusca accelerazione di una tendenza che, com'è noto, ha un respiro storico ultrasecolare e una dimensione geosociale che ormai ha i confini del pianeta. La mappa del potere capitalistico che la crisi e il violento processo di risanamento che essa innesca nel modo contraddittorio e socialmente doloroso di cui abbiamo esperienza, storicamente e attualmente, si discosta considerevolmente dalla vecchia mappa, a volte in termini assoluti, realizzando un vero e proprio salto qualitativo nella gerarchia del potere capitalistico, il quale dalla fine del XIX secolo si dà come Imperialismo.

La concentrazione e la centralizzazione del capitale si situano, insieme alla svalorizzazione e distruzione del capitale (mezzi di produzione, materie prime e capacità lavorative) diventato pletorico, al cuore del processo di risanamento sopra accennato, ed è possibile vederle all'opera soprattutto nei settori industriali a più alta intensità di capitale (a più alta composizione organica) e maggiormente integrati con le attività finanziarie. È il caso dell'industria mondiale automobilistica: seguendo i processi di ristrutturazione, razionalizzazione, delocalizzazione, internalizzazione, fusione e così via che la stanno attraversando è possibile farsi un'idea abbastanza precisa delle tendenze di fondo del capitale colto in questa particolare fase storica, segnata dalla crisi economica più severa del secondo dopoguerra nei Paesi capitalistamente più avanzati e dall'irresistibile ascesa capitalistica degli ex Paesi sottosviluppati o in via di sviluppo.

Lungi dal trattare in modo organico la questione, anche perché la cosa esubera le mie capacità, intendo piuttosto dare qualche elemento di riflessione, riproponendomi di ritornarvi sopra, con nuovi dati e nuove considerazioni. Mi scuso in anticipo per la forma disorganica e frammentata dello scritto, che non ha alcuna ambizione "scientifica" né, men che meno, specialistica.

Tutte le più grandi case automobilistiche del mondo hanno ovviamente alle spalle un lungo processo di assorbimenti e fusioni che ha investito prima il livello nazionale dei singoli Paesi produttori, poi quello continentale e infine quello mondiale o globale. Ancora alla fine degli anni Cinquanta del secolo scorso l'industria automobilistica europea non era che la somma dei singoli produttori nazionali, i quali poterono fare affidamento su una politica largamente protezionistica che ne assecondò lo sviluppo durante il boom economico del dopoguerra. Ma già solo alcuni anni dopo il quadro appariva notevolmente cambiato, e con la crisi degli anni Settanta, con lo shock petrolifero e con l'emergere dell'industria automobilistica giapponese come competitore mondiale di assoluta grandezza, la ricerca di alleanze strategiche con partner internazionali stabili e affidabili ha cambiato per sempre la fisionomia "provinciale" dell'industria automobilistica europea.

Nella definizione della mappa di quest'industria negli anni Settanta un ulteriore elemento si aggiunge all'*aumento del prezzo del petrolio*, con il conseguente "ricasco" sul prezzo della benzina e sul prezzo di tutte le materie prime, e alla *saturatione dei mercati nel Nord del mondo*: «La produzione dei componenti auto e il loro assemblaggio sono diventati sempre più standardizzati, per cui richiedono manodopera sempre meno qualificata che può essere fornita anche dai paesi privi di tradizioni industriali. Si spiega anche così il decentramento della produzione fuori dalle localizzazioni tradizionali: a partire dagli anni Settanta, lo spostamento della produzione in paesi dal minore costo della manodopera è la caratteristica più importante nella geografia automobilistica. Da questo punto di vista, l'industria automobilistica rispecchia una tendenza comune a tutte le attività industriali»<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> F. E. Ian Hamilton, *Un'economia mondiale in continua trasformazione*, in R. Bennett - R. Estall, *La sfida del cambiamento globale*, p. 89, Franco Angeli, 1996.

Sempre negli anni Settanta cambia il modo di produrre le automobili: si passa dalla produzione concentrata in singoli impianti integrati su scala locale, nei quali «arrivavano i minerali di ferro e il carbone da un lato e uscivano autoveicoli dall'altro», alla scomposizione-ricomposizione dei processi produttivi in stabilimenti dislocati in diverse parti del pianeta, «ciascuno specializzato in determinati componenti o nell'assemblaggio finale». Scrive Robert Gilpin: con il passare degli anni, le multinazionali di ogni provenienza abbandonarono le strategie di investimento orizzontale in favore di strategie di investimento "verticale" e di *outsourcing*, in cui i processi di produzione sono integrati e razionalizzati su scala mondiale. Il termine *outsourcing* indica che i componenti in una località sono assemblati in altri paesi e successivamente esportati in tutta l'economia mondiale, compreso il mercato d'origine della multinazionale. I luoghi di produzione, assemblaggio e commercializzazione dei prodotti sono decisi nell'ambito della sua strategia aziendale globale<sup>2</sup>. Naturalmente sulla tendenza alla delocalizzazione, razionalizzazione e innovazione in chiave *laborsaving* della produzione pesò allora, come sempre del resto, l'esigenza del capitale di spezzare sempre di nuovo la forza contrattuale del lavoro, che è più forte là dove più alto è il numero delle "maestranze" e più qualificata la loro capacità lavorativa.

Come ricorda Jeremy Rifkin, nella nuova strategia aziendale dell'industria automobilistica la Toyota ha avuto un ruolo d'avanguardia già negli anni Cinquanta: «Mentre il "metodo americano" [fordista] conquistava tutti i mercati del mondo, negli anni Cinquanta un'azienda automobilistica giapponese che lottava per riprendersi dalle conseguenze della seconda guerra mondiale iniziò a sperimentare un nuovo approccio alla produzione ... Il principio su cui si fonda la *lean production* [produzione leggera o snella] della Toyota è la combinazione di nuove tecniche manageriali con macchine sempre più sofisticate al fine di

---

<sup>2</sup> R. Gilpin, *Le insidie del capitalismo globale*, p. 158, Università Bocconi Ed., 2004.

realizzare più produzione con meno risorse e meno lavoro ... Nella produzione di massa, i macchinari sono così costosi da rendere necessario evitare i fermi e perciò il management è costretto a creare “polmoni” in forma di scorte o lavoro in eccesso per essere sicuro di non esaurire mai le scorte e di rallentare il flusso di produzione. Infine, l’elevato costo dell’investimento in macchinari preclude la possibilità di rapida conversione degli impianti a nuove specifiche di prodotto ... Con metà impiego di uomini in fabbrica, metà spazio occupato dagli stabilimenti, metà investimento in macchine utensili, metà ore di progettazione per sviluppare un nuovo prodotto e metà scorte la Toyota realizza prodotti con meno difetti e produce una varietà di prodotti più ampia»<sup>3</sup>.

La “filosofia” industriale che alla fine della seconda guerra mondiale ispirò Taiichi Ohno, autore principale del *Toyota Production System* (TPS), e Kiichiro Toyoda, proprietario e presidente della casa giapponese, si basava sul principio del *fare di una necessità una virtù*, ossia di rendere profittevole una condizione estremamente difficile sotto ogni aspetto: politico, tecnologico, finanziario, e così via, principio che tendeva a esaltare la produttività di ogni singolo aspetto del processo industriale. Quanto aggressiva e ambiziosa fosse quella “filosofia”, basti dire che il 15 agosto 1945, data non certo fausta per l’ex Impero Giapponese, Toyoda dichiarò che il Giappone avrebbe dovuto «raggiungere l’America in tre anni» nella produzione industriale»<sup>4</sup>.

*Lean production, concurrent engineering* (coinvolgimento nella progettazione del prodotto di chiunque sia coinvolto nella progettazione, produzione, distribuzione e marketing delle auto), *kaizen* (miglioramento continuo), *just-in-time* (all’ultimo momento, solo al momento opportuno, per economizzare sui tempi morti presenti in tutti i punti sia del processo produttivo, sia

---

<sup>3</sup> J. Rifkin, *La fine del lavoro*, pp. 163-165, Mondadori, 2002.

<sup>4</sup> Vedi *Taylor, Ford e Toyota*, seminari Fim-Fiom-Uilm, luglio 2008.

di quello distributivo e di vendita) a monte (nel processo produttivo) e a valle (sul mercato): sono, questi, tutti concetti elaborati dalla Toyota che col tempo sono entrati nel vocabolario dell'economia capitalistica mondiale. L'attualizzazione in chiave "occidentale" del TPS si chiama *World Class Manufacturing* (WCM), al cui sviluppo ha lavorato Hajime Yamashina, «un accademico di professione giapponese, un samurai nell'anima, ma del tutto occidentalizzato nei modi e nello stile, molto conosciuto all'estero e poco amato a casa sua» perché secondo i suoi esigenti compatrioti «avrebbe "sporcato" la purezza del metodo Toyota» (Il Sole 24 Ore, 17 giugno 2010). Puro o impuro che sia, l'azienda automobilistica basata contingentemente a Torino ne ha fatto un imperativo categorico: «Quel che è certo è che la dieta WCM in Fiat andrà avanti. Sono i conti a dirlo. La revisione dei layout produttivi negli impianti di Italia e Polonia ha portato in quattro anni a una riduzione media del 50% delle operazioni che sulle linee non apportano valore aggiunto. Ha abbattuto del 26% i costi della logistica negli stabilimenti europei e permesso un risparmio del 20% del costo unitario di energia per vettura prodotta»<sup>5</sup>.

Il modello-Toyota non solo economizza sul capitale produttivo (che per l'imprenditore è un puro costo), non solo esalta la produttività di tutti i «fattori produttivi», a iniziare dal fattore-lavoro (il solo in grado di creare quel valore in più che "remunera" l'investimento), ma coinvolgendo intensamente il lavoratore in ogni fase del processo produttivo (dalla progettazione del nuovo modello alla sua realizzazione industriale, secondo il principio del *concurrent engineering*) tende a responsabilizzarlo sul piano ideologico e psicologico, facendolo sentire parte di un «grande progetto». Come ha scritto Vincenzo Elviretti, il modello-Toyota «Può funzionare bene alla sola condizione di contare sulla totale dedizione dei collaboratori e dei lavoratori dell'azienda. Lavoratori che il toyotismo promuove a cittadini dell'impresa, a patto però che essi ne facciano la propria

---

<sup>5</sup> Il Sole 24 Ore, 11 gennaio 2011.

famiglia, la propria comunità da difendere contro tutti e contro tutto»<sup>6</sup>.

Una vignetta campeggiava nel 1992 sulle prime pagine di molti quotidiani statunitensi alle prese con il cinquantenario di Pel Harbour, e con un conflitto commerciale nippo-americano sempre più caldo: uno *Zero* giapponese bombardava la Casa Bianca con automobili Toyota. Il significato appare fin troppo esplicito: da *Tora! Tora! Tora!* a *Toyota! Toyota! Toyota!* La guerra economica, che allora l'America del Nord stava perdendo su tutti i fronti (industriale, finanziario, scientifico), come continuazione della guerra militare, secondo i classici schemi del Capitalismo giunto nella sua fase imperialistica. Un'altra vignetta, sempre di quell'anno, mostrava un obeso operaio americano spiegare a un anoressico Presidente Bush-padre l'origine del frastuono provocato dal solito bombardamento capitalistico giapponese: «Sono i giapponesi! La loro produzione di massa ci oltraggia... Non possiamo competere!!» Le contromisure americane furono davvero pesanti, anche sul versante della guerra dei cambi, e certamente contribuirono ad aprire la lunga crisi sistemica del Capitalismo giapponese. «Anche se il mercato interno ha sempre avuto per il Giappone una notevole importanza, il grado di dipendenza dalla domanda estera è rapidamente aumentata a partire dalla fine degli anni Sessanta per le industrie di processo e assemblaggio più promettenti, quali quelle produttrici di macchine di precisione, automobili, elettrodomestici, macchinario industriale, strumentazione elettronica e per telecomunicazione, fino a superare in alcuni casi il 50%. A causa di questo mutamento strutturale nella composizione della domanda globale, che ha visto crescere rapidamente la componente estera, il sistema economico giapponese è diventato più vulnerabile alle influenze esterne. Emblematico è il caso dell'automobile: fino al 1975 il mercato interno ha assorbito oltre il 60% della produzione, ma tra

---

<sup>6</sup> V. Elviretti, *L'evoluzione del toyotismo*, 2007.

il 1980 e il 1986 il Giappone ha visto aumentare la dipendenza estera in modo estremamente pericoloso»<sup>7</sup>.

Molti tecnici e operai giapponesi licenziati nella seconda metà degli anni Novanta, nel corso di una violenta ristrutturazione e razionalizzazione industriale, presi nella morsa della vergogna e dell'impotenza abbandonarono mogli e figli, per vivere nelle periferie delle grandi città un'esistenza di reietti sociali. Non pochi di essi si suicidarono. Le tendopoli che spuntarono nelle periferie per dare ospitalità a un esercito industriale sconfitto e depresso, davano l'impressione di una devastazione tellurica.

Il premier giapponese Miyazawa definì «criminale» la politica protezionistica adottata dalla Casa Bianca contro l'industria giapponese in generale, e contro quella automobilistica in particolare. Ciò, fra l'altro, dimostra come la politica liberista – adottata ieri dai giapponesi e oggi dai tedeschi – è dei Paesi forti mentre quella protezionistica appartiene ai Paesi deboli.

Un esempio di protezionismo lo offre il quotidiano *Libération*, alle prese con la grave crisi della Peugeot-Citroën, che a luglio ha annunciato la cancellazione di ottomila posti di lavoro in Francia: «L'Europa ha una grossa responsabilità nel disastro tricolore. Sostenendo il liberoscambismo ha aperto il mercato ai costruttori coreani (che hanno approfittato dell'occasione), mentre le vendite europee in Corea restano confidenziali. L'Europa ha inoltre partecipato al finanziamento delle nuove fabbriche in Europa dell'est, che hanno messo in ginocchio gli impianti francesi»<sup>8</sup>. Il sistema industriale francese è così in crisi, da costringere Hollande a prendere in prestito dalla Germania la cosiddetta *agenda Schröder*, la quale, com'è noto, prospetta profonde e dolorose «riforme strutturali» aventi l'obiettivo di accrescere rapidamente la produttività del lavoro. Ma, come hanno fatto notare perfidamente i quotidiani tedeschi, «Non basta riprendere la parola “agenda” usata da Schröder per diventare un riformatore

---

<sup>7</sup> G. Fodella, *Fattore Orgware. La sfida economica dell'Est-Asia*, p. 56, Garzanti, 1993.

<sup>8</sup> *Libération*, 13 luglio 2012.

socialdemocratico. Finora Hollande fa pensare più che altro a Clémenceau, che prendeva in giro “la Francia, un paese estremamente fertile: piantiamo funzionari e dappertutto crescono imposte”»<sup>9</sup>. La lotta contro gli strati sociali parassitari, affossatori dell’accumulazione capitalistica, è all’ordine del giorno anche nel Paese che è solito celare le proprie magagne sotto il cerone della *grandeur*. Detto *en passant*, durante la campagna presidenziale francese lo scialbo Hollande aveva intimato la Merkel di frenare la competitività degli operai tedeschi attraverso aumenti salariali, accorciamento della giornata lavorativa e aumento delle ferie. La Cancelliera di ferro ha immediatamente firmato la resa senza condizioni dell’industria tedesca... Ma solo nel sogno del premier d’Oltralpe!

Secondo la sedicesima indagine annuale di Mediobanca sulle principali multinazionali del mondo per «attivi tangibili», la Toyota si conferma al primo posto, con un totale di 287 miliardi di euro di attivo, davanti alla multinazionale petrolifera inglese Royal Dutch Shell (237,3) e all’azienda energetica americana ExxonMobil. Al quinto posto troviamo un’altra casa automobilistica, la tedesca Volkswagen/Porsche con 201 miliardi di euro, alle spalle della multinazionale russa del gas Gazprom (226,3). In questa particolare classifica tra le prime dieci multinazionali del mondo otto appartengono al settore energetico (l’italianissima Eni si piazza al dodicesimo posto) e due a quello automobilistico – la Fiat vale il 32esimo posto. Secondo la classifica mondiale per fatturato (vedi *Fortune* e *Global*) tra le prime 20 multinazionali nove appartengono al comparto energetico del gas e del petrolio (Eni intorno al 17esimo posto) e quattro a quello automobilistico – con la Fiat schiacciata intorno alla 60entesima posizione.

Sempre secondo il rapporto di Mediobanca, le corporation occidentali aumentano il loro fatturato, resistendo meglio delle

---

<sup>9</sup> Presseurop, 7 dicembre 2012.



piccole e medie imprese ai colpi della crisi, e anzi avvantaggiandosene a spese di queste ultime, e hanno una redditività migliore delle concorrenti dei paesi emergenti. Ma non creano nuova occupazione nei paesi d'origine. In Italia le multinazionali sono poche, piccole (si parla di «multinazionali tascabili»), finanziariamente deboli e poco produttive.

Se riflettiamo intorno alla colossale importanza che il settore energetico ha sempre avuto in termini economici e strategici (non a caso l'Eni è definita la *seconda Farnesina*: seconda?), ci rendiamo conto dell'alto grado di concentrazione del settore automobilistico agli inizi di questo secolo. Ma il processo è tutt'altro che rallentato e anzi la crisi l'ha piuttosto accelerato, secondo le facili previsioni fatte nel 2009, quando era ancora tenuto in altissima considerazione da tutto il carrozzone politico italiano, progressisti in testa, da Sergio Marchionne: «Entro pochi anni non si riuscirà a sopravvivere al di sotto dei 6 milioni di unità vendute l'anno». Secondo la classifica delle autovetture prodotte nel mondo stilata dal *World Motor Vehicle Production*, nel 2011 solo cinque gruppi hanno superato quella soglia critica: Volkswagen (8.157.058), General Motors (6.867.465), Toyota (6.793.714), Hyundai-Kia (6.118.221) e Renault/Nissan (6.024.485). La Fiat-Chrysler è a quota 2.312.040, in notevole calo rispetto al 2010.

Su una produzione mondiale, nel 2011, di 61.703.020 unità, 33.960.943 pezzi, pari quasi al 54% del totale, sono stati prodotti dai primi cinque gruppi automobilistici mondiali, e il processo di concentrazione non pare arrestarsi. «Da soli non si può ma insieme conquisteremo il mercato in tutti i suoi segmenti», dichiarò Carlos Ghosn, l'amministratore delegato di Renault-Nissan commentando la nuova «alleanza strategica» con la tedesca Daimler nel 2010: «Le nostre aziende, per sopravvivere, devono essere presenti ovunque sul mercato, dal low cost in India all'auto di lusso in Europa. Ma da sole non ce la fanno. E l'unico modo per mantenersi vive sul mercato è andare verso la condivisione di tecnologia per consolidare la produzione»<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> Il Sole 24 Ore, 8 aprile 2010.

Pochi dati sono sufficienti a farci comprendere l'importanza che l'industria automobilistica continua ad avere nell'economia dei Paesi dell'Unione Europea: «Secondo i dati dell'Associazione europea di costruttori di automobili (Acea), nelle fabbriche di vetture, di motori e di componenti automobilistici lavorano circa 2,3 milioni di persone, ovvero il 7 per cento dei lavoratori industriali dell'Ue. Senza contare i 10 milioni che sono impiegati nell'indotto. L'industria automobilistica è inoltre una fonte importante di innovazione. Gli investimenti europei nel campo della ricerca e sviluppo delle vetture raggiungono i 22 milioni di euro, una cifra superiore a quella investita nel settore farmaceutico»<sup>11</sup>. Secondo *Imprese e Industria* «L'industria automobilistica è un pilastro dell'economia europea, rappresentando il 3% circa del PIL europeo, il 7% dell'occupazione nel settore manifatturiero e l'8% del totale delle entrate governative. Nel 2012, inoltre, l'UE risulta essere, con un 20% del mercato globale, il secondo produttore al mondo di veicoli leggeri (automobili e furgoni) dopo la Cina, che detiene il 23%. Si tratta, dunque, di uno dei maggiori settori industriali in Europa, con oltre 700 miliardi di euro di fatturato e più di 12 milioni di posti di lavoro diretti e indiretti»<sup>12</sup>. Nelle due citazioni qualche dato si ripete, ma vale a confermare l'esattezza delle grandezze in gioco.

Com'è noto, l'industria automobilistica europea sta attraversando una grave crisi, anche se, come sempre, essa colpisce le diverse case produttrici in modo diseguale. Ad esempio, nel 2011 mentre il fatturato della Fiat è sceso del 5,7%, quello della Psa-Peugeot-Citroen del 7,3% e quello della Renault del 9%, il fatturato della Volkswagen e quello della MBW hanno fatto registrare rispettivamente un +26,3% e un +8,1%, che non è poco in tempi di crisi. «La verità», dichiarò Marchionne a margine del Salone dell'auto di Ginevra (marzo 2012), «è che oggi pochi

---

<sup>11</sup> Gazeta Wyborcza di Varsavia, 23 aprile 2012.

<sup>12</sup> Imprese e Industria.it, 27 luglio 2012.

costruttori realizzano utili in Europa. È una situazione insostenibile e deve cambiare». Non c'è dubbio. «In Europa, dove i ricavi sono calati del 13% a 4,5 miliardi, è in atto una vera e propria guerra dei prezzi», scriveva *Il Sole 24 Ore* del 27 aprile 2012. Basta guardare gli spot pubblicitari per averne immediata contezza.

Secondo miei calcoli basati sui bilanci consolidati, il saggio del profitto della Fiat per il 2011 non avrebbe superato il 5,2%, mentre quello della BMW si aggira intorno al 12% e quello della Volkswagen al 7,4% della Volkswagen. Altro dato significativo, ancorché da prendersi rigorosamente *cum grano salis*, riguarda l'*indice di composizione organica* (in termini marxiani capitale costante/capitale variabile, ovvero mezzi di produzione/lavoro vivo), che è rispettivamente di 13,2, 28 e 12,4. Per avere un'idea abbastanza precisa del processo di concentrazione verificatosi nell'ultimo mezzo secolo nel settore automobilistico, avanguardia della manifattura industriale (ad esempio, circa il 30 per cento di tutte le spese aziendali interne dell'economia tedesca destinate a *Ricerca e Sviluppo* provengono da questo settore), basta tener presente che alla fine degli anni Cinquanta l'indice di composizione organica fatto registrare dalla Fiat si aggirava intorno ai 3 punti.

Sui diretti concorrenti la Fiat sconta, in Italia, le magagne strutturali che affliggono tutte le imprese del Paese. Solo quattro dati, peraltro annosi e ultra noti: la scarsa produttività sistemica dell'Azienda Italia (in ogni suo comparto: da quello economico a quello istituzionale, da quello infrastrutturale a quello politico, da quello formativo a quello scientifico, e via di seguito), un 30-35% in più per quanto riguarda il costo dell'energia, che si traduce, su base annua nazionale, in una "tassa" di 10 miliardi di euro (fabbriche "energivore" del tipo Alcovia vivevano e vivono solo grazie al sussidio statale che si scarica sulla nostra bolletta della luce); una tassazione reale del 57%, 20 punti in più della Germania, un cuneo fiscale che fa del salario netto una misera cosa e del costo del lavoro italiano il secondo dopo quello del Belgio.

A proposito del Belgio! Sulla *Gazet van Antwerpen* del 25 ottobre si leggeva quanto segue: «La fabbrica della Ford a Genk chiuderà nel 2014. La decisione, annunciata il 24 ottobre, ha provocato un'ondata di indignazione nella stampa fiamminga. La chiusura della fabbrica di Genk sarebbe dovuta al costo del lavoro troppo elevato in Belgio (40,60 euro l'ora) che nel 2011 è stato il più alto dell'Unione europea e il doppio rispetto a quello della Spagna (22 euro)». In Italia il costo del lavoro lordo orario si aggira intorno ai 29 euro. Com'è noto il Capitale va dove lo porta la profittabilità, e un buon rapporto *costo del lavoro-produttività del lavoro* è una vera tentazione, un invito a nozze che non si può rifiutare.

Per uscire fuori dall'attuale crisi che attanaglia il comparto automobilistico europeo l'amministratore delegato della Fiat ha indicato la strada seguita da Obama sul caso Fiat-Chrysler: aiuti statali e fusioni per rilanciare l'industria automobilistica europea sul mercato mondiale. L'idea non ha entusiasmato nessuno, soprattutto in Germania, i cui produttori d'auto, e tutto l'indotto industriale che vi orbita intorno, non vogliono azzoppare il proprio vantaggio competitivo con la concorrenza europea. Magari “*una stessa faccia, una stessa razza*”, questo gli amici tedeschi lo concedono; purché i forzieri continuino a rimanere ben separati.

Ma è soprattutto la sua proposta di ridurre la capacità produttiva delle imprese automobilistiche in Europa che ha incontrato la ferma opposizione delle case tedesche. «Secondo Christian Klingler, del consiglio d'amministrazione di Volkswagen, il vero dibattito non è quello sulla capacità produttiva delle fabbriche, ma quello sulla competitività. Ed è proprio per ragioni legate alla competitività che la casa tedesca ha deciso, a differenza della Fiat, di produrre la sua nuova utilitaria *Up!* in Europa centrale, nelle officine di Bratislava. Per Mercedes, ormai impiantata in Ungheria, i calcoli sono elementari: il costo di produzione nelle fabbriche ungheresi, infatti, è inferiore del 30 per cento rispetto a quello degli stabilimenti tedeschi»<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> Presseurop, 9 ottobre 2012.

Tra l'altro, la tensione nazionalistica tra Cina e Giappone a proposito delle isole Diaoyu/Senkaku ha di molto avvantaggiato l'industria automobilistica tedesca, ai danni ovviamente di quella giapponese (a settembre le vendite della Toyota in Cina sono crollate del 40 per cento), di fatto boicottata dai cinesi. È a Bratislava che la Volkswagen produce le sue vetture più richieste dal mercato cinese (un incremento di vendite di circa il 20 per cento), e anche questo sta rendendo realistico l'obiettivo del gruppo tedesco di diventare il primo produttore al mondo nel 2018.

Alla proposta "difensivista" di Marchionne le case automobilistiche tedesche stanno rispondendo accelerando il processo di sviluppo di nuovi modelli e di nuove soluzioni tecnologiche a basso consumo di energia (motori ibridi e ulteriore elettrificazione degli organi di trasmissione), che fa tanto "*motore ecologico*", il che non guasta in termini di resa pubblicitaria. D'altra parte, è dagli anni Settanta che le aziende automobilistiche sono costrette a cercare in tutti i modi di abbattere sia i costi di produzione sia i costi di vendita, con la creazione di motori più efficienti nel consumo di carburante e vetture più piccole e leggere, grazie alla sostituzione dell'acciaio con materiali plastici e leghe metalliche che eccellono nel rapporto leggerezza-robustezza. Anche in sede di Commissione europea si elaborano progetti per mettere l'industria automobilistica del Vecchio Continente nelle condizioni di competere con successo sul mercato mondiale del prossimo futuro. Secondo il rapporto del Gruppo CARS 21 della Commissione occorre «lanciare una piattaforma a livello europeo, concentrata sullo scambio di informazioni e delle migliori pratiche, al fine di coordinare l'introduzione delle infrastrutture per l'elettromobilità. È necessaria una standardizzazione a livello europeo tale da garantire l'interoperabilità sull'intero territorio UE». Inutile dire che il rapporto individua nel mercato cinese un nodo «di cruciale importanza per la competitività». Nell'ennesima «terza rivoluzione industriale» (la definizione è di Jeremy Rifkin, consulente politico della Commissione europea per la

“sostenibilità industriale”: sic!) che si annuncia in Europa l’industria automobilistica avrà certamente un ruolo di primissimo piano, visto che «Con un investimento annuo di circa 30 milioni di euro in ricerca e sviluppo, il settore automobilistico europeo è il maggior investitore privato in R&S (effettuando il 20% degli investimenti manifatturieri europei in R&S) e fornisce un impulso significativo per lo sviluppo e la diffusione di innovazioni e nuove tecnologie in tutti gli ambiti dell’economia»<sup>14</sup>.

Comunque sia, l’Italiano di successo non è rimasto fermo a guardare, e ad esempio conta di produrre 30mila vetture entro la fine dell’anno nella nuova fabbrica Fiat (1 miliardo di euro d’investimento) inaugurata il 16 aprile a Kragujevac, in Serbia. Pare che la 500L sarà «interamente *made in Serbia*»: come italiani non dovremmo sentirci orgogliosi di portare lavoro e tecnologie dove oggi c’è disoccupazione e arretratezza capitalistica? «Per la Fiat è un grande privilegio contribuire alla crescita di questo Paese», dichiarò con evidente orgoglio Marchionne dinanzi all’intero establishment serbo, peraltro prossimo al fallimento a causa della cronica crisi sociale del Paese balcanico. Una sola cifra è sufficiente a chiarire lo stato dell’arte: 400 euro. Si tratta del salario mensile corrisposto ai lavoratori serbi, un livello ancora più basso di quello che passa il convento capitalistico ai salariati in Polonia: 600 euro.

Naturalmente oltre al costo del lavoro entra nel calcolo anche l’esigenza di un comando più ordinato e disciplinato degli operai, assoggettati in modo assoluto agli ordini dei capi reparto, non sottoposti al rigido controllo sindacale. Più in generale, la strategia imprenditoriale delle multinazionali, non solo di quelle automobilistiche, non si spiega solo con la ricerca di forza-lavoro a basso costo, che ovviamente vi ha un peso notevole, ma anche con una serie di esigenze e di problemi che toccano la produttività del lavoro, l’accesso al credito, la potenzialità d’acquisto del mercato, il quadro legislativo del Paese ospitante, la dipendenza dalla domanda estera e via di seguito. Per quanto riguarda l’ultimo aspetto, ancora una volta esemplare appare il caso giapponese,

---

<sup>14</sup> Imprese e Industria.it, 27 luglio 2012.

con la creazione di capacità produttiva all'estero (*transplant* o produzioni *offshore*): «La consapevolezza di una eccessiva fragilità ha spinto il Giappone ad avviare la produzione all'estero, unica possibilità di risposta adeguata a una politica protezionistica che potrebbe essere adottata e diretta in qualsiasi momento contro il Giappone. Infatti, in caso di drastiche misure protezionistiche da parte del resto del mondo, l'industria automobilistica giapponese finirebbe in ginocchio e non potrebbe esercitare alcuna rappresaglia. Invece, grazie alla politica intrapresa, entro pochi anni le esportazioni dal Giappone saranno in gran parte sostituite dalla produzione delle fabbriche installate in altri paesi ... compiuta questa operazione, l'industria automobilistica sarà un'industria veramente mondiale, ma sotto tutela giapponese»<sup>15</sup>. Insomma, la ricerca del più alto saggio del profitto, che muove l'intera macchina capitalistica, deve fare i conti con un calcolo economico molto complesso, e non sempre alla fine i conti tornano, nonostante un costo del lavoro basso o molto basso.

A chi gli rinfaccia scelte industriali poco rispettose del tricolore, Marchionne ricorda che «Dei 4,1 miliardi di utile operativo che abbiamo dichiarato nel 2011, non un solo euro è venuto da questo Paese (l'Italia), non uno. Abbiamo nell'insieme più di 260mila dipendenti nel mondo; all'incirca 80mila in questo Paese. Non posso dire agli altri 180mila che non sono di qui che il loro ruolo nella vita è quello di fornire un sussidio a un sistema inefficiente, non-competitivo e sub-ottimale»<sup>16</sup>. Com'è noto, le ragioni del Capitale sono più forti d'ogni considerazione nazionalistica.

All'epoca dell'annuncio della nuova impresa in terra balcanica, Giorgio Airaudò, responsabile nazionale Fiom per il settore auto, intimò a Sergio Marchionne di dire «chiaramente quali sono i motivi del trasloco» di alcune produzioni da Pomigliano a Kragujevac: ma più chiaro di così! È il profitto,

---

<sup>15</sup> G. Fodella, *Fattore Orgware*, p. 57.

<sup>16</sup> Il Sole 24 Ore, 7 dicembre 2012.

bellezza, e tu non puoi farci niente, niente! Salvo, beninteso, organizzare una lotta operaia priva di riguardi per le sorti tanto dell'azienda un tempo torinese, quanto per quelle dell'Azienda Italia nel suo complesso. «Ma in tal modo l'industria italiana esce dal mercato mondiale!», gridano legittimamente gli economisti, anche quelli che lavorano per i “centri studio” dei sindacati. Alla legittima obiezione rispondo con un Tizio che di Capitale qualcosa masticava: «Tutte queste obiezioni degli economisti borghesi sono giuste, ma giuste soltanto dal loro punto di vista ... Chi vuole battere l'avversario non discuterà con lui i costi della guerra»<sup>17</sup>. Anziché proporre “alternative” strategie industriali vincenti, vestendo i miserabili panni del più realista del re e più capitalista del padrone («Marchionne non capisce un fico secco né di industria automobilistica né di marketing!»), chi ha a cuore gli interessi dei lavoratori farebbe bene a togliersi in fretta dal terreno del cosiddetto «interesse generale dell'azienda e del Paese». Aumentare la produttività – leggi sfruttamento – dei lavoratori, ad esempio, entra esattamente nel calcolo di quell'interesse generale.

Leggiamo cosa dice invece Airaudo a proposito del WCM: «Non è un ritorno all'antico. Si tratta solo dell'ennesima tecnica per ottimizzare il rapporto tra uomo e macchina, e prosciugare i tempi morti. Non sono contrario, ma neanche disposto a condividere l'entusiasmo che noto in Fiat. Il WCM non è un nuovo dio pagano che darà vita alla fabbrica del futuro. Io chiedo semplicemente che le prestazioni previste dal WCM siano misurabili e verificabili per via elettronica, attraverso un software condiviso tra azienda e sindacato. In modo da modificarne i tempi se sono tali da “imbarcare” gli operai sulle linee, cioè costringerli a rincorrere il lavoro»<sup>18</sup>. Il bravo sindacalista non è contrario, in linea di principio, all'intensificazione dello sfruttamento della capacità lavorativa; chiede solo di poterla gestire “laicamente” insieme al padrone, per renderla più razionale. La gestione

---

<sup>17</sup> K. Marx, p. 454, *Sul salario*, 1847, Opere Marx-Engels, VI.

<sup>18</sup> *La fabbrica Fiat del futuro sarà come quella Toyota*, Il Sole 24 Ore, 11 gennaio 2011.



condivisa dello sfruttamento operaio, magari con acclusa “compartecipazione agli utili” sul modello tedesco (trattasi, per i lavoratori, di una quota di salario differita in cambio di maggiore produttività) è il massimo cui può aspirare il sindacalismo collaborazionista.

In un'intervista rilasciata a *Repubblica*, Luciano Gallino ha stigmatizzato «l'ultraliberismo» di Marchionne: «Magari ci verrà detto ancora una volta che questo è un obiettivo che la globalizzazione impone. Può essere, anche se le pretese di quest'ultima cominciano ad apparire esagerate». Ora, parlare di «globalizzazione» senza porla in intima e necessaria relazione con il Capitalismo *tout court* è davvero qualcosa che si colloca oltre ogni più fervida immaginazione. Di esagerata qui c'è solo l'ignoranza della Scienza economica, soprattutto di quella in salsa progressista, circa la reale natura del vigente regime sociale.