

## *Il settore dell'auto*

### *Una proposta per lo sviluppo*

Roberto Romano (*Università di Pavia*)

1) Il settore delle automotive<sup>1</sup>, in particolare quello dell'auto, indipendentemente dagli aiuti diretti e indiretti alle imprese automobilistiche sotto forma di incentivi ai consumi accumulati tra il 1999 e il 2009, ha ridimensionato il proprio peso percentuale sull'intera produzione industriale. Il ridimensionamento non è un fatto aneddotico, piuttosto la tendenza dei settori maturi e di scala ogni qualvolta si affacciano nuove produzioni.

Quello che sorprende di più è la velocità e l'intensità del cambiamento del settore rispetto alla produzione manifatturiera tra il 1999 e il 2008. Nell'area della triade industriale il settore passa dal 19,2% al 14,6% (-23,96%); l'Europa passa dal 17,6% al 12,5% (-28,98%); il nord America passa dal 16,2% al 10% (-38%). Diversamente da queste aree, il Giappone manifesta una crescita del peso percentuale del settore nell'ambito della produzione manifatturiera del 7,09%, dal 28,2% al 30,2%, anche se nel corso degli ultimi 2 anni ha perso 3 punti percentuali, da 33,3% a 30,2%<sup>2</sup>. Questo ridimensionamento del settore muta le politiche delle imprese: da un lato si manifesta la necessità di produrre vetture di nuova generazione a basso consumo ed impatto ambientale per i mercati rigidi dei paesi ricchi; dall'altra la necessità di realizzare vetture a basso costo per i mercati a ridotto tasso di motorizzazione. Queste due linee di tendenza devono fare i conti con una recessione economica e di compressione dei consumi dei beni durevoli senza precedenti. Quindi, la ristrutturazione del settore in termini di dimensione di scala (adeguata) e di tipologia di prodotto è ineluttabile, ed è l'unica condizione per rimanere sul mercato. Tra l'altro, essendo l'auto un settore maturo e soggetto a domanda di sostituzione, il saldo finale dell'occupazione sarà obbligatoriamente negativo.

Sostanzialmente la fine degli incentivi pone un problema di politica industriale. La teoria microeconomica spiega abbastanza bene il fenomeno e sottolinea come un sussidio produce degli indiscussi vantaggi per il settore interessato, ma riduce la domanda di altri beni e servizi durevoli. Inoltre, la domanda del settore sussidiato, in ragione degli stessi sussidi, sarà nel lungo periodo molto più bassa, cioè si consolida l'eccesso di capacità produttiva nel medio e lungo periodo. Un conto è finanziare un settore emergente con alti tassi di crescita e con mercati sostanzialmente "vergini", si pensi alla green economy, un altro è finanziare un settore maturo e declinante come quello dell'auto. L'eccesso di capacità produttiva e la compressione della domanda tendenziale del settore, a cagione dei sussidi del 2009, impone la predisposizione di una riforma della struttura produttiva, da settori maturi a settori emergenti. In qualche modo le barriere all'entrata (nel settore delle automotive) sono più alte, cioè solo a determinate condizioni-dimensioni è possibile rimanere sul mercato. Sostanzialmente siamo in presenza di un oligopolio-monopolio tecnico: poche società coprono l'intera domanda.

2) Se consideriamo il lavoro diretto e indiretto (distribuzione, finanza, ecc.) il settore occupa quasi 13 milioni di lavoratori (Europa a 27), assieme alla maggiore quota di mercato a livello internazionale. Nel 2009 la produzione complessiva dell'Ue a 27 sul totale era pari al 25,5%, Cina al 23%, NAFTA 14,6%, Giappone al 13,2%, America Latina 6,2%, con una produzione che oscilla tra i 16,7 mln e 17,7 mln di unità, con

---

<sup>1</sup> Road transport vehicles (cars, buses, earth movement machinery, tractors).

<sup>2</sup> R&S Medibanca, 2010, Multinationals: financial aggregates (374 companies).

una capacità di utilizzo degli impianti media del 65%, rispetto al target “typical profitably zone” del 79%<sup>3</sup>.

La principale differenza del settore dell’auto europeo da quello di altre aree economiche è il minor grado di concentrazione<sup>4</sup>. Tale caratteristica presuppone una politica industriale “oligopolistica”, sul modello delle barriere all’entrata delineate da Sylos Labini (*Oligopolio e progresso tecnico*). Infatti, gli alti costi fissi<sup>5</sup>, uniti ai bassi margini di profitto, sono la cornice di riferimento per prefigurare una *politica pubblica oligopolistica*. Il target della politica industriale oligopolistica deve misurarsi con la complessità del settore. Infatti, il settore non si limita all’assemblaggio e alla produzione di motori, ma opera nei testing, distribuzione e vendita, manutenzione, riciclo e smaltimento dei mezzi. Inoltre, i componenti delle automotive sono realizzati in strutture verticalmente intergrate con la casa madre. Il tratto distintivo per tutte le case automotive è la separazione del braccio finanziario da quello produttivo, che affianca i “consumatori”, il network, il leasing activities. Inoltre, la componente finanziaria realizza un “valore” superiore rispetto al comparto produttivo, come se la produzione fosse di supporto alla finanza, anche se in termini occupazionali e strumentali la produzione d’auto rimane il core business.

3) Il confronto tra i principali paesi-competitors del settore europei permette di individuare il soggetto (economico e politico) driver della necessaria ristrutturazione del settore delle automotive.

<b>Produzione delle automotive per paese</b>					
	anno 2008	anno 2009	anno 2010*	variazione 2010-2008	variazione 2010-2009
<b>repubblica ceca</b>	946567	974569	1054685	11,4	8,2
<b>Francia</b>	2568978	2047658	2130534	-17,1	4,0
<b>Germania</b>	6045730	5209857	5716661	-5,4	9,7
<b>Italia</b>	1023774	843239	825550	-19,4	-2,1
<b>Polonia</b>	945959	884133	939128	-0,7	6,2
<b>Slovacchia</b>	575776	461340	541632	-5,9	17,4
<b>Spagna</b>	2541644	2170078	2299818	-9,5	6,0
<b>Gran Bretagna</b>	1649515	1090139	1357570	-17,7	24,5

stima su dati Acea ed Economic report, European Union

Dal lato della produzione, individuando in 2 mln di automotive la dimensione minima per paese per rimanere sul mercato<sup>6</sup>, solo Germania, Francia e Spagna possono giocare un ruolo adeguato. Per il 2010 si stima una produzione di 5.716.661 per la Germania (più 9,7% rispetto al 2009), per la Francia una produzione di 2.130.534 (più 4% rispetto al 2009), per la Spagna si stima una produzione pari a 2.299.818 (più 6% rispetto al 2009). Tra i Paesi considerati, solo l’Italia segna un calo impressionante nella produzione di automotive pari al 19,4% tra il 2008 e il 2010, e del -2,1% tra il 2009 e il

<sup>3</sup>Dalla pubblicistica recente si osserva la maggiore attenzione delle case automobilistiche europee nella definizione di una possibile politica industriale di settore: “*second best’ policy response abble to deal with this crisis*”<sup>1</sup>, ma questa deve fare i conti con le condizioni pregresse delle singole società.

<sup>4</sup> Il settore in Europa è certamente oligopolistico, mentre per alcuni paesi europei si può parlare di monopolio (produttivo) se prendiamo come riferimento teorico economico il marginalismo-utilitarismo.

<sup>5</sup> I costi fissi non contemplano il costo del lavoro, ma beni strumentali, beni materiali e capitale d’avviamento.

<sup>6</sup> Media dei paesi presi in esame.

2010. Questo trend indica la necessità della ricomposizione del settore a livello europeo sul complesso della produzione delle automotive: la Germania passa dal 29,93 al 32,50%; la Francia passa dal 20,45% al 14,44%; l'Italia passa dal 7,81% al 5,54%. Sostanzialmente Germania e Giappone, in misura minore gli USA, sono i principali players del settore, con attività e dimensioni che condizionano la ristrutturazione (necessaria) del settore. L'analisi dei brevetti del settore, cioè la tutela legale per le nuove produzioni, è abbastanza eloquente: i brevetti europei (Germania) sono pari al 55%, Giappone 22,8%, NAFTA 16,0%. Più in particolare la Germania è l'unico paese che è riuscito a mantenere l'utilizzo degli impianti sopra alla soglia critica del 79%, cioè la "typical profitability zone", sia prima della crisi e sia durante la crisi<sup>7</sup>. Approfondendo il confronto tra Germania e Italia del settore è possibile cogliere il vantaggio comparto della Germania rispetto a tutti gli altri paesi, in particolare dell'Italia. Infatti, in Germania l'automotive sul complesso della produzione manifatturiera pesa per l'11,80%, mentre in Italia vale il 3,60%.

4) Forse è giunto il momento di coinvolgere la Commissione Europea per guidare il *necessario* processo di ristrutturazione del settore delle automotive, in particolare quello dell'auto. Se l'Europa non interviene come agente economico, l'unico equilibrio del settore è quello determinato dal dumping fiscale e salariale che si realizza nei paesi. Sostanzialmente la ristrutturazione si realizza non sul principio della corretta allocazione delle risorse (scarse) e dei vantaggi comparati, ma agirebbe solo dal lato dei costi fiscali. Un esito che, paradossalmente, allontana dal mercato tutte le case automobilistiche. Per queste ragioni l'Europa dovrebbe assumere un ruolo guida del necessario processo di ristrutturazione del settore, sulla base delle competenze, delle economie di scala, nonché dell'orizzonte europeo in materia di green economy. In oltre, l'intervento della Commissione permetterebbe di uscire dalle logiche locali, statali e fiscali, consegnando il progetto automotive alla politica industriale europea, evitando di mettere in competizione le diverse società automobilistiche sulla base dei diritti dei lavoratori.

---

<sup>7</sup> Nel 2007 era pari a 92%, nel 2009 era pari a 80%.