

Mercato auto

Le scelte USA ripropongono una vecchia politica

di Andrea Giuricin

Le notizie che arrivano dal settore automobilistico non sono rassicuranti; gli ordini di nuove autovetture sono in calo da alcuni mesi e la crisi per alcuni produttori è molto profonda.

I governi di alcuni Paesi, tra cui Francia e Stati Uniti d'America hanno preso o stanno per prendere decisioni che vanno nella direzione di aiuti od incentivi ai produttori di veicoli.

Nicolas Sarkozy ha annunciato aiuti all'auto attraverso tre iniziative:

- ➔ un bonus di 1000 euro per l'acquisto di automobili nuove che emettano meno di 160 grammi di CO₂ per chilometro (cioè circa il 70 per cento delle auto vendute)
- ➔ l'istituzione di un fondo d'investimento per aiutare i fornitori del settore automotive con un costo stimato di 100 milioni di euro per le casse dello Stato Francese
- ➔ la concessione di una linea di credito agevolato di un miliardo di euro per le finanziarie che fanno credito all'acquisto di vetture.

USA: gli incentivi possono salvare le "Big Three"?

Il presidente americano *in pectore* Barack Obama ha annunciato che aiuterà le "big three" (General Motors, Chrysler e Ford); la prima è sull'orlo del fallimento non solo perché non è più competitiva e produce modelli di veicoli che non "stanno" più sul mercato, ma anche a causa dell'enorme peso del debito pensionistico. Il grande gruppo di Detroit infatti è legato ad un fondo pensioni che negli ultimi 14 anni ha provocato perdite per quasi 100 miliardi di dollari; ogni veicolo prodotto aveva un costo aggiuntivo superiore a 1000 dollari causato in parte anche dai conflitti d'interessi nella gestione di tale fondo. Il costo del personale dei tre grandi produttori americani è molto superiore a quello che altre case automobilistiche concorrenti e non americane hanno negli stessi Stati Uniti.

La scorsa settimana, al Congresso, Repubblicani e Democratici sembrano aver raggiunto un accordo per sostenere il settore coi soldi del contribuente americano. Nel complesso potrebbero essere erogati circa 15 miliardi di dollari nella prossima settimana, dei quali due terzi andrebbero a General Motors, mentre i restanti 5 miliardi finirebbero nelle casse di Chrysler. Ford attualmente sembra essere il produttore meno in difficoltà ed ha chiesto "solamente" una concessione di un credito agevolato per circa 9 miliardi di dollari.

Andrea Giuricin è assistente per i corsi di Politica economica pubblica e Finanza pubblica presso l'Università di Milano – Bicocca. È inoltre Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.

Il mercato statunitense è certamente in difficoltà, come gran parte dei mercati auto mondiali. Nel mese di novembre tutti i maggiori produttori hanno registrato un brusco tonfo nella vendita di veicoli leggeri, compreso tra il -30 per cento di Ford e il -47 per cento di Chrysler.

La seguente tabella evidenzia il numero di veicoli venduti nei primi 11 mesi dell'anno in corso e la differenza rispetto allo stesso periodo del 2007. La fonte dei dati è Autodata Corporation.

TABELLA 1**Vendite veicoli negli USA per produttore**

Stato	Vendite Gen-Nov 2008	Gen-Nov 08/ Gen - Nov 07
GM	2735	-21,9%
Toyota	2076	-13,4%
Ford	1843	-19,5%
Chrysler	1363	-27,7%
Honda	1343	-5,4%
Nissan	889	-9,1%
Hyundai	378	-10,2%
VW	289	-3,6%
BMW	282	-6,8%
Kia	259	-8,0%
Mazda	246	-9,3%
Daimler Mercedes	229	1,2%
Altri	416	-14,4%
Totale	12348	-16,3%

Dati: in migliaia di veicoli

Fonte: Elaborazione dati Autodata Corp.

La tabella evidenzia che nei primi 11 mesi del 2008 sul mercato americano sono state vendute circa 12,3 milioni di auto con un decremento del 16,3 per cento rispetto allo stesso periodo del 2007.

Se il mercato è in crisi, i produttori americani brancolano nelle tenebre; infatti dall'inizio dell'anno Ford, General Motors e Chrysler hanno venduto rispettivamente il 19, il 22 e il 28 per cento in meno di veicoli leggeri. I produttori europei invece hanno avuto dei cali delle vendite con delle percentuali molto inferiori, così come quelli giapponesi.

C'è dunque da chiedersi se l'industria dell'auto sia totalmente in crisi negli Stati Uniti. La risposta più semplicistica potrebbe essere positiva, ma da un'analisi più approfondita si può affermare che è in crisi un certo modello di produzione americano.

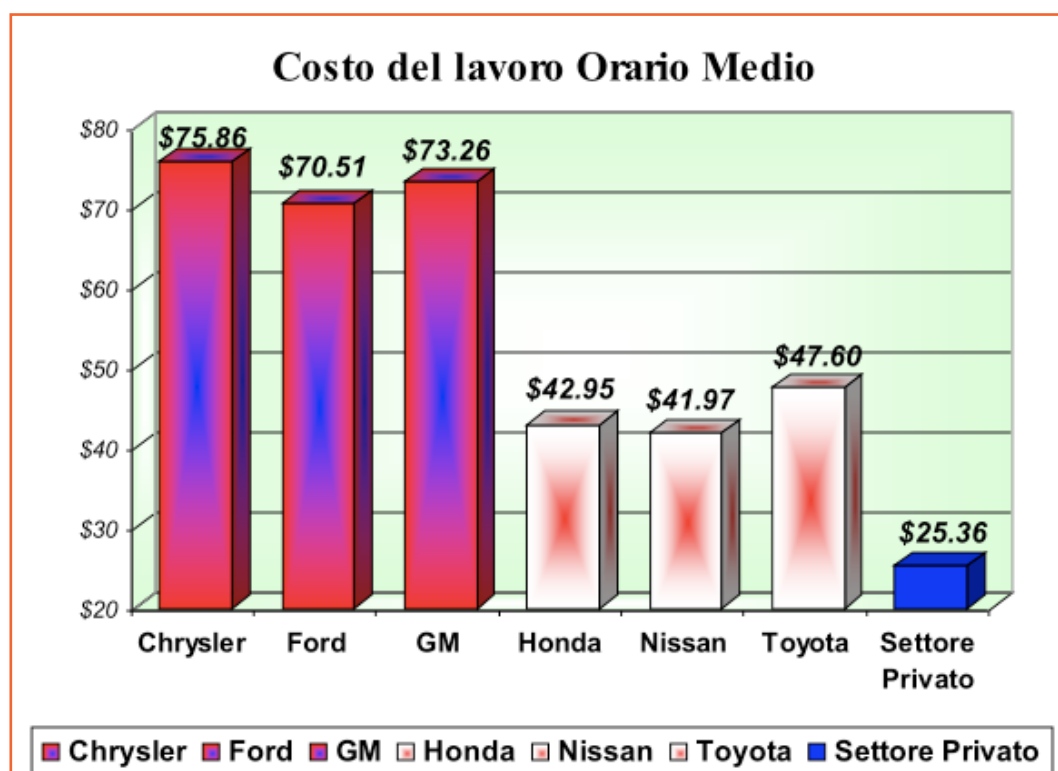
La crisi riguarda soprattutto la produzione nel "distretto" di Detroit, mentre negli Stati del Sud la produzione di veicoli diventa sempre più importante grazie ad un ambiente macroeconomico più favorevole. In questi Stati la produzione non è solo americana, ma si sono installati anche "carmakers" europei e giapponesi con costi di produzione nettamente inferiori a quelli del Nord degli Stati Uniti.

Il perverso intreccio che esiste tra sindacati, fondi pensione e manager delle principali case automobilistiche americane è stato ottimamente analizzato in un articolo su *// Riformista* di Alberto Mingardi dello scorso 23 novembre.¹

L'eventuale salvataggio darebbe il segnale opposto di quello che servirebbe all'industria dell'auto americana.

Il seguente grafico analizza i costi del lavoro orario medio per i diversi produttori presenti sul territorio americano. I dati si provengono da una elaborazione della Heritage Foundation e si riferiscono al 2005 per le "Big Three" e al 2006 per i produttori giapponesi e per il costo del lavoro medio nel settore privato.

FIGURA 1



Il grafico evidenzia come le tre case automobilistiche, che attualmente hanno richiesto aiuti al Congresso Americano, siano "fuori" mercato, avendo delle remunerazioni troppo superiori rispetto ai concorrenti. Questo deriva, come sottolineato da Alberto Mingardi, non tanto dalla parte salariale della remunerazione, che incide solo per il 40 per cento del totale, ma quanto per tutti i benefit che i dipendenti delle "Big Three" beneficiano.

Negli Stati Uniti c'è inoltre una concorrenza politica tra gli Stati per "catturare" nuove quote produttive; Obama proviene dal vecchio "distretto" dell'auto nel Nord degli USA che si è rivelato inefficiente.

La tabella alla pagina seguente evidenzia i dati della produzione di veicoli da parte di case automobilistiche non americane sul territorio degli Stati Uniti nel 2007 con i relativi occupati nei settori e gli investimenti effettuati.

¹ L'articolo è disponibile presso questo link: <http://www.brunoleoni.it/nextpage.aspx?codice=7264>

TABELLA 2

Produzione veicoli di case "straniere" per Stato

Stato	Occupati	Veicoli Prodotti	Investimenti (in mld di Dollari)
California	16488	407881	3,62
Ohio	15702	701318	6,65
Tennessee	9949	411021	3,38
Alabama	8215	564663	3,50
Kentucky	8923	514652	6,12
Indiana	7586	431572	3,88
Mississippi	4029	292671	1,94
Texas	3621	138619	1,35
Illinois	2563	78732	2,79
Michigan	2052		0,30
West Virginia	1182		1,03
Totale	80310	3541129	3456
Occupati Indiretti	574500		

Fonte: Elaborazione dati AIAM (Association of International Automobile Manufacturers)

È evidente dalla tabella che quasi tutti gli investimenti fatti da parte di produttori stranieri negli USA sono andati negli stati del Sud e non certamente nel "vecchio distretto" sulle sponde dei grandi laghi.

La produzione di veicoli ha superato i 3,5 milioni nel 2007, pari al 33 per cento di tutta la produzione americana. Sono stati creati dalle case automobilistiche straniere più di 80 mila posti diretti e quasi 600 mila considerando anche l'indotto.

Se il piano del Presidente eletto Barack Obama è quello di favorire le auto poco inquinanti tramite aiuti statali si può dire che il mercato sia già molto più avanti; infatti i "carmakers" stranieri vendono sul mercato statunitense veicoli che rispettano le norme più stringenti della California in termini di emissioni inquinanti.

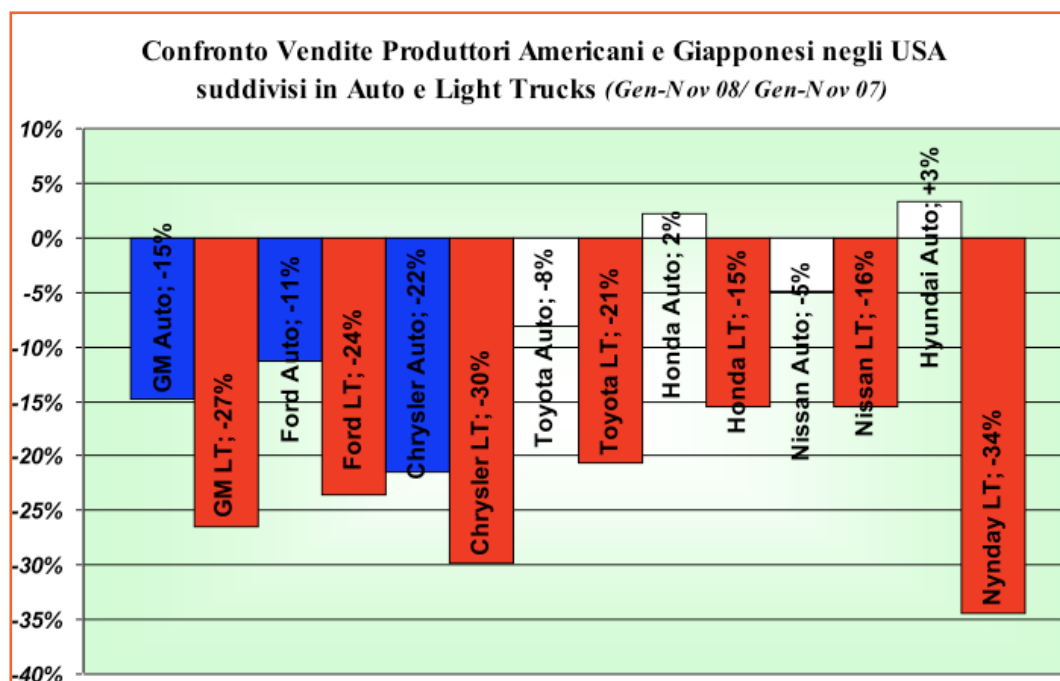
General Motors, Ford e Chrysler non solamente hanno costi di produzione molto superiori ai concorrenti, ma sono forti su quei segmenti di vetture che più sono andate in crisi negli ultimi mesi.

L'aumento del prezzo del petrolio degli scorsi mesi ha inoltre modificato la domanda di veicoli nel paese; sempre di più sono venduti autoveicoli che consumano meno carburante e le "Big Three" hanno perso quote di mercato proprio perché non sono state in grado di comprendere in anticipo la modificazione della domanda. Non è un caso che le vendite di automobili nei primi 11 mesi dell'anno corrente siano scese "solo" del 6,8 per cento, contro una diminuzione del 23,4 per cento dei "light trucks".

Il seguente grafico mette meglio in luce l'andamento del mercato americano ed in particolare evidenzia le vendite per i principali produttori americani e quelli giapponesi suddivisi tra mercato autovetture e i "light trucks". Le percentuali sono determinate dal confronto tra i dati delle vendite dei primi 11 mesi del 2008 e quelli del 2007.

È evidente dal grafico la crisi maggiore per quanto riguarda i veicoli che consumano più carburante dovuto all'incremento dei prezzi dei mesi scorsi; nel mese di novembre, dopo che il prezzo dei carburanti è nuovamente sceso, si è notato un decremento

FIGURA 2



identico per le vendite di “light trucks” e automobili e questo dimostra che il mercato è fortemente influenzato da variabili esogene.

Europa: copiare il modello Democratico?

Il mercato *automotive* è attualmente molto importante nell'economie sviluppate, tanto che in Europa sono occupate 2,2 milioni di persone direttamente nel settore e 12,1 milioni compreso l'indotto; tuttavia sta assumendo un ruolo sempre maggiore anche nei paesi in via di sviluppo come Brasile, Russia, India e Cina, i cosiddetti paesi BRIC.

Nel 2006 il 60 per cento di veicoli era prodotto in Europa e Nord America, mentre si stima che solamente tra 5 anni, nel 2013, i veicoli prodotti dai paesi BRIC saranno la maggioranza relativa a livello globale.

Nel 2007 in Cina sono state vendute 5,3 milioni automobili, mentre in Brasile più di 2,3 milioni. Il mercato cinese ha superato in numerosità quello giapponese e si appresta a diventare il primo mercato mondiale nel 2020 anche se i tassi di crescita rallenteranno dall'attuale +25 per cento del 2007 ad + 10 per cento per i prossimi 12 anni.

La produzione *automotive* sta attraversando un simile cambiamento di localizzazione di produzione non solamente per le delocalizzazioni in atto, ma soprattutto per la crescita di questi nuovi mercati emergenti.

È interessante notare che Volkswagen Group, uno dei maggiori produttori mondiali, vende in Cina tante automobili quante ne vende in Germania e quasi 4 volte di quante ne consegna sul mercato statunitense.

Le esportazioni di veicoli sono essenziali per la bilancia commerciale europea; nel 2006 l'attivo era di circa 43 miliardi di euro, con circa 77 miliardi di euro di esportazioni. I principali paesi importatori di veicoli europei rimangono Stati Uniti e Giappone, ma i nuovi paesi emergenti assumono sempre una maggiore importanza; Russia e Cina

importano più di 9 miliardi di euro di autovetture in valore con crescite superiori al 50 per cento annui.

La domanda da porsi è molto semplice: conviene all'Europa seguire gli Stati Uniti di Barack Obama con l'introduzione di aiuti nel settore auto? Forse nel breve periodo la domanda di autovetture sarebbe sostenuta dalle misure governative, ma nel medio periodo c'è il concreto rischio che ogni paese reintroduca misure protezionistiche che indebolirebbero il commercio mondiale di autovetture. L'Europa è un esportatore netto di veicoli e dunque le restrizioni al commercio andrebbero ad incidere negativamente su un settore così importante per la nostra economia.

Meglio allora lasciare che il mercato faccia il suo corso, sapendo che esso molto probabilmente condurrebbe ad una serie di consolidamenti, come succede spesso in periodi di crisi, mentre i produttori meno competitivi dovrebbero essere lasciati al loro destino. General Motors è già stata salvata altre volte dal Governo americano e un nuovo salvataggio di fatto non risolverebbe i problemi di fondo del primo "carmaker" americano.

La domanda di automobili si sta modificando sia negli Stati Uniti che in Europa; non è un caso che gli enormi investimenti del settore in nuove tecnologie, che ammontano a circa 40 miliardi di euro l'anno solo per i principali produttori europei, stiano portando ad automobili sempre meno inquinanti e meno energivore. Nel 1995 circa l'80 per cento di autovetture prodotte in Europa avevano delle emissioni superiori a 160 grammi di CO₂ per chilometro, mentre attualmente solamente il 35 per cento dei veicoli supera ancora questa soglia. Attualmente il 60 per cento di vetture vendute nei Paesi europei sono piccole o medio-piccole e sempre più sono anche meno inquinati. Nello scorso anno quasi il 10 per cento delle automobili vendute, per la precisione 1,42 milioni, avevano livelli di emissione sotto la soglia di 120 grammi di anidride carbonica per chilometro.

La domanda dunque si sta modificando e l'incremento improvviso del prezzo dei carburanti lo scorso anno ha certamente influito sulle scelte dei consumatori. Non sono tanto dunque le decisioni governative che hanno il potere di modificare le scelte dei consumatori, ma quanto elementi esterni o legati alle preferenze degli individui. La crescita nelle vendite degli Sport Utility Vehicles, i cosiddetti SUV, certamente non vanno in direzione delle normative comunitarie, ma rappresentano un fenomeno che non può essere sottovalutato; nel mercato europeo questi mezzi contano in numerosità ormai l'8 per cento delle vendite e nonostante gli incentivi all'utilizzo di autovetture che inquinano e consumano meno, si stanno affermando nei gusti dei consumatori.

Lo Stato non deve intervenire per salvare imprese che non hanno saputo essere *competitive*. Se General Motors ha perso 38,7 miliardi di dollari lo scorso anno, 23 miliardi di dollari al netto di costi eccezionali e non ricorrenti, nello stesso periodo il primo gruppo giapponese Toyota ha guadagnato circa 15 miliardi di dollari e Volkswagen Group più di 5 miliardi di dollari.

Nel momento in cui un qualunque Governo interviene per salvare determinati produttori di automobili, non solo si distorce il mercato, ma viene eliminata la possibilità di mostrare i vincenti che hanno saputo anticipare l'evoluzione della domanda e fare delle scelte coraggiose.

Il tentativo di salvataggio delle case automobilistiche è la riproposizione di una vecchia politica che ha come obiettivo quello di salvare alcuni posti di lavoro nel breve periodo, ma che nel medio periodo si rivelerà l'ennesimo spreco di denaro dei contribuenti.

IBL Focus

CHI SIAMO

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

COSA VOGLIAMO

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.