

il suo mantenimento in vita sono necessarie almeno 300.000 vetture all'anno, volumi non raggiunti negli ultimi due anni (nel 2004 sono state prodotte solo 185.000 vetture) e difficilmente raggiungibili nei prossimi, almeno con i programmi attuali; se poi venisse anche individuato un nuovo modello da realizzare a Torino, i tempi sarebbero spostati in avanti, e nel frattempo continuerebbero gli elementi di sofferenza per i lavoratori (cassa integrazione).

Ciò che in ogni caso manca è un piano da parte di Fiat che definisca con chiarezza qual è la missione produttiva di Mirafiori e quali le condizioni affinché tale missione possa essere realizzata: il fatto che Mirafiori sia uno stabilimento di più di 60 anni non significa che non possa essere ancora utilizzato al meglio, raggiungendo livelli di costo non molto lontani da quelli di Melfi. Ma non c'è dubbio che un processo di questo tipo richieda disponibilità nuove sia da parte del sindacato che da parte di Fiat e va considerato in un quadro internazionale e nazionale delle assegnazioni produttive nel quale è difficile ipotizzare che il processo di razionalizzazione produttiva consenta di evitare nuove chiusure di stabilimenti.

Tutto ciò all'interno di un trend continuo di riduzione dei volumi realizzati nei due stabilimenti torinesi, Mirafiori e Rivalta (le produzioni di quest'ultimo furono spostate nel primo nel 2002). Nell'arco di 12 anni la produzione locale si è ridotta del 67% e la quota del Piemonte sul totale delle vetture realizzate in Italia è scesa praticamente dal 50% al 22%. Nel 2004 la produzione piemontese è scesa a 185.000 vetture, con un calo del 25% rispetto alle 250.000 del 2003.

Tab.10 PRODUZIONE AUTOMOBILISTICA, OCCUPAZIONE E DISOCCUPAZIONE IN PROVINCIA DI TORINO

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Prod. auto Torino*	571.472	571.575	465.136	400.565	568.368	481.336	459.336
Prod. auto resto Italia	593.128	832.225	1.040.464	988.235	1.059.232	994.464	1.020.264
Prod. auto Italia**	1.164.600	1.403.800	1.505.600	1.388.800	1.627.600	1.475.800	1.479.600
Piemonte/Italia (%)	49,1	40,7	30,9	28,8	34,9	32,6	31,0
Occ. Mirafiori e Rivalta	40.061	35.695	33.809	32.596	31.399	30.347	29.076
Occ. totali prov. Torino***	880	866	869	883	879	861	894
Occ. manifatt. prov. Torino***	309	306	311	300	306	301	306
Disocc. prov. Torino***	90	104	104	104	108	103	88
Tasso disocc. prov. Torino (%)	9,3	10,7	10,7	10,5	10,9	10,7	9,0
						VAR. %	VAR. %
	2000	2001	2002	2003	2004	'93-'04	'00-'04
Prod. auto Torino*	456.773	374.379	306.000	250.000	185.000	-67,6	-59,5
Prod. auto resto Italia	1.021.527	897.384	819.769	776.454	648.578	9,3	-36,5
Prod. auto Italia**	1.478.300	1.271.763	1.125.769	1.026.454	833.578	-28,4	-43,6
Piemonte/Italia (%)	30,9	29,4	27,2	24,3	22,2		
Occ. Mirafiori e Rivalta	28.730	25.285	21.909	15.695	11.500	-71,3	-60,0
Occ. totali prov. Torino***	916	916	912	924	902°	2,5	-1,5
Occ. manifatt. prov. Torino***	302	292	297	288	247°	-20,1	-18,2
Disocc. prov. Torino***	78	61	60	59	59	-34,4	-24,4
Tasso disocc. prov. Torino (%)	7,8	6,2	6,0	5,9	6,1		
* Dati FIOM							
** Dati ANFIA							
*** Dati ISTAT (Forze di lavoro, nuova serie), in migliaia							
° Dati ISTAT (Forze di lavoro, nuova serie),							
Fonte: FIOM, ANFIA, ISTAT							

Si tenga in ogni caso conto che i volumi produttivi realizzati in Italia da Fiat Auto si sono dimezzati (perdendo circa 700.000 autovetture) tra il quadriennio 1995-1998 e il 2004 (da circa 1.500.000 a poco più di 800.000 unità).

Auto: mercato in declino o globale?

L'andamento non positivo, nei primi mesi del 2005, del mercato europeo dell'auto in generale, e del mercato italiano in particolare, le difficoltà di Fiat Auto, di GM, di Rover, la politica degli sconti, l'eccesso di capacità produttiva a livello mondiale hanno rilanciato la questione se il settore auto sia in crisi, se non in fase di declino.

La risposta non può essere univoca, in quanto, se tra il 2000 e il 2004 la produzione mondiale di autovetture è aumentata del 6%, si sono registrate forti disparità tra le varie aree: è cresciuta del 60% nei paesi dell'Asia-Pacifico (escludendo il Giappone), del 16% nel Sud America, del 7% nell'Est Europa, del 2,9% in Giappone e dello 0,8% in Europa occidentale, mentre è diminuita del 5,6% nei paesi appartenenti al NAFTA.

Situazioni analoghe le troviamo anche per quanto riguarda le immatricolazioni, aumentate in media del 6,6%: se nella triade diminuiscono dell'1,2% (con -2,7 per NAFTA e -1,8% per l'Europa, ma con +12,1% per il Giappone), nell'Asia-Pacifico aumentano del 50,9% e in Est Europa del 25%.

Si è quindi di fronte a un processo di ridefinizione delle dimensioni dei mercati in base a differenti tassi di crescita e il processo è probabile continui ancora nei prossimi anni: tra il 2004 e il 2010 è prevista² una crescita della produzione mondiale, rispetto ai quasi 53 milioni di vetture del 2004, di circa 8.500.000 unità, per il 52% nell'area Asia-Pacifico, per il 14% nell'Est e Centro Europa e per il 10,8% nell'Europa occidentale.

Pertanto il mercato dell'auto non è in crisi o in declino in termini quantitativi e non solo per la crescita di mercati prima marginali: anche nei mercati più sviluppati, infatti, possono sorgere ulteriori prospettive di incremento delle vendite da cambiamenti nella forma della proprietà delle vetture e dalla mobilità delle persone: si pensi agli effetti del car-sharing che se, da un lato, può far immaginare una riduzione della domanda, dall'altro potrebbe invece indurre un aumento in quanto, slegando l'uso dalla proprietà, i consumatori possono definire una domanda per differenti tipi di vetture e diversi tipi di esigenze (stagione, numerosità passeggeri, tipo di uso, ecc.) Più che di declino o crisi si potrebbe piuttosto parlare di forti trasformazioni strutturali con cambiamenti nei rapporti di forza tra i vari attori, e con l'emergere di nuovi (per tutti valga il caso della Cina).

Anche il ricorrente problema della capacità produttiva inutilizzata può essere meglio visto come un elemento dei mutati rapporti di forza di cui sopra, in quanto più che un problema di carattere globale esso è la rappresentazione delle difficoltà di singole case dell'auto: non hanno certamente questo problema né BMW, Honda, Toyota, PSA, Renault e Hyundai, senza parlare di Porsche o Ferrari, ma certamente rappresenta un problema, ad esempio, per Fiat Auto³, GM e Volvo.

L'eccesso di capacità produttiva è quindi la somma di una serie di elementi specifici di modelli e di imprese: valutazioni troppo ottimistiche delle possibilità di mercato di un determinato modello (si pensi al caso Stilo), errata politica di prezzi, linea che non incontra i gusti del mercato, immediata entrata sul mercato di modelli concorrenti di maggior successo, ecc.

In effetti, un elemento di carattere generale è riscontrabile nel flusso di nuovi investimenti in aree ritenute in sviluppo, o dotate di forti convenienze dal punto di vista del costo dei fattori: era accaduto in America Latina negli anni novanta, sta accadendo in Cina e nell'Europa orientale⁴. Se la dinamica del mercato non corrisponderà alle aspettative si avrà un eccesso di capacità produttiva di tipo regionale.

² Fonte: CSM.

³ In Italia si stima che la capacità produttiva utilizzata sia sotto il 70%.

⁴ Per quest'ultimo caso si tenga conto dei più importanti programmi: PSA e Toyota nella Repubblica Ceca, con 300.000 vetture a partire dal 2005; PSA in Slovacchia, dal 2006, con 300.000 vetture; Kia, sempre in Slovacchia, con 300.000 vetture dal 2006. In complesso, si stima che la capacità produttiva nel Centro-est Europa aumenti di 2 milioni di vetture entro il 2010.