volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

C’è poco da stare allegri!

Autore: Riccardo Barbero

Vi sono segnali evidenti che l’economia dei Paesi europei (e non solo) si stia avviando verso una nuova fase recessiva: la “ripresina” del 2016-17 si è infatti esaurita.

Nel terzo trimestre di quest’anno l’economia tedesca ha registrato per la prima volta dal 2015 una riduzione del PIL dello 0,2% rispetto al trimestre precedente. Questa frenata dipende in buona parte dall’esaurimento delle vendite di nuove automobili: bisogna, infatti, tener conto che il settore auto costituisce da solo un quarto del comparto manifatturiero tedesco. Ebbene sì: la nostra modernissima economia capitalistica globalizzata e tecnologicamente avanzata con le sue fabbriche 4.0 si sta di nuovo accasciando perché il maturo mercato dell’automobile, un mercato di sola sostituzione, almeno nelle economie cosiddette occidentali (ma forse non solo più in quelle), è di nuovo, almeno temporaneamente, saturo.

Infatti le immatricolazioni di nuove auto nell’Unione Europea a 28, oltre a Islanda, Norvegia, Svizzera e Liechtenstein sono diminuite a ottobre del 7,4% rispetto allo stesso mese del 2017; in particolare le auto diesel, che rappresentano poco più di un terzo delle vendite delle auto nuove, hanno perso mediamente il 10% nel gruppo dei Paesi suindicati, il 16% nella sola Germania e il 17% in Italia. I nuovi standard globali di omologazione relativi alle emissioni di gas di scarico e ai consumi stanno determinando una caduta delle vendite di auto diesel, mentre le vendite di auto con alimentazioni alternative rappresentano oggi solo il 7,8% (di cui 2,1% elettriche) del totale. In Italia il rallentamento brusco del mercato dell’auto è già avvenuto a settembre con oltre -25% (FCA -16,8%). La crisi del settore auto in Italia trascina ovviamente tutto il comparto della meccanica che perde tra il 4% e il 5% e vede ridursi significativamente il tasso di utilizzo della capacità produttiva, già basso negli ultimi anni.

La produzione industriale nel suo complesso in Italia non è ancora riuscita a ritornare ai valori precedenti la crisi del 2008: infatti, fatto 100 il livello del primo trimestre 2008, nel 2009 è scesa a 74,6 e lentamente è poi risalita, così che nella seconda metà del 2017 è arrivata a 82,4, per scendere di nuovo ora a 81,9.

La situazione economica incomincia a peggiorare anche negli USA, nonostante la politica commerciale di Trump fondata sui dazi contro i concorrenti esteri e sugli incentivi fiscali per i produttori nazionali: a ottobre 2018 l’acquisto di beni durevoli (tra cui l’auto) sul mercato americano è sceso del 4,4%. Tutta l’industria americana sembra affacciarsi a una nuova fase di crisi, come segnala la grave situazione debitoria di General Electric, l’azienda, cioè, che prima della rivoluzione digitale è sempre stata l’indicatore dello stato di salute dell’economia reale americana.

Anche la situazione finanziaria statunitense appare traballante: è di nuovo scoppiata una

bolla dei titoli tecnologici che aveva portato Apple a valere da sola più di mille miliardi di dollari, cioè l'equivalente della somma del PIL di Austria, Polonia e Ungheria. In poche settimane il valore di borsa delle cinque grandi sorelle digitali (Facebook, Apple, Amazon, Netflix e Google) è sceso di mille miliardi di dollari. Anche la quotazione del petrolio in poco più di un mese ha perso il 30%. Inoltre la guerra commerciale tra USA e Cina sta indebolendo la crescita di quest'ultima: anche sul piano finanziario l'economia cinese appare in difficoltà, visto che dall'inizio dell'anno la borsa ha perso più di un quarto del suo valore.

Oltre all'auto, il secondo pilastro del modello capitalistico di crescita è dato dall'industria delle costruzioni. La situazione italiana, dove il livello di cementificazione del territorio ha raggiunto livelli altissimi, è molto significativa. Se si considerano, ad esempio, alcune delle principali aziende italiane (che nel 2016 hanno complessivamente totalizzato circa 7,5 miliardi di ricavi) si ottiene un quadro desolante della loro situazione economico-finanziaria. A parte Salini-Impregilo tutte le altre sono, infatti, in grave difficoltà: Astaldi (che ha debiti per 3 miliardi) ha chiesto il concordato preventivo, come Grandi Lavori Fincosit (che esegue i lavori per la linea TAV Milano-Genova) e Mantovani (che lavora al Mose di Venezia); Unieco è in liquidazione coatta amministrativa; Condotte in amministrazione straordinaria; mentre CMC Ravenna (Lega COOP), Trevi (CDP) e Toti sono in condizioni di stress finanziario e richiedono ai loro soci di riferimento di provvedere a un aumento di capitale.

E che dire dei grandi eventi che spesso vengono salutati come una salvifica iniezione di vigore nel corpo maturo e anche un po' macilento del "nostro" sistema socioeconomico? La città di Calgary (Canada) ha rifiutato, con un referendum indetto tra i suoi cittadini, di candidarsi come sede per le Olimpiadi invernali del 2026: in precedenza avevano già rifiutato sedi qualificate come Sapporo (Giappone), Sion (Svizzera) e Graz (Austria). Le motivazioni addotte dai canadesi sono state il costo elevato, la durata breve con un conseguente introito turistico limitato e il rischio di favorire la corruzione. Stoccolma è ancora in lizza, ma il Comune è contrario e il Governo nazionale non si è ancora formato dopo le recenti elezioni che hanno reso difficile la costruzione di una maggioranza parlamentare. Nel caso anche Stoccolma dovesse recedere resterebbe solo la candidatura di Milano-Cortina sostenuta dalle Regioni Lombardia e Veneto e dal CONI.

Tenendo conto di questi dati, che si possono leggere sui principali giornali italiani ed esteri, c'è da chiedersi quanto fossero informati della reale situazione economica i partecipanti alla riuscita manifestazione di piazza Castello a Torino, che richiedevano attraverso i loro slogan più auto (NO ZTL), più grandi opere (SÌ TAV) e più eventi (SÌ OLIMPIADE 2026).