

SI SCRIVE DETROIT E SI LEGGE PROFONDO ROSSO

Detroit appare come una città in avanzato stato di declino, una metropoli un tempo ricca e dinamica che ora si è svuotata della sua linfa vitale. Motown (abbreviativo di Motor Town, città dei motori, soprannome della capitale americana della produzione di auto) appare come un rudere, una città fantasma da film di fantascienza: strade deserte, bar e ristoranti chiusi, negozi praticamente inesistenti e palazzi disabitati con finestre rotte e porte d'accesso bloccate per evitare che *squatters* e senza tetto si impossessino degli immobili. Il passato della città spiega gran parte dell'attuale apparenza: le lotte razziali degli anni '60 che spinsero i bianchi a lasciare la città e la scomparsa di quasi tutte le attività economiche hanno trasformato quella che una volta era conosciuta come la Parigi del Midwest in una decadente città dall'aspetto desolante. Ma se il passato porta con sé ferite ancora aperte, il presente non riserva nulla di meglio. L'economia dello stato del Michigan, di cui Detroit è il centro di maggior importanza, si basa sulla produzione di auto e componentistica per l'automobile, un settore che sta vivendo momenti difficilissimi in America.

General Motors, Ford e Chrysler, le tre grandi marche americane produttrici di automobili che hanno la loro sede nell'area di Detroit, stanno lottando quotidianamente per la sopravvivenza riducendo salari e tagliando posti di lavoro, chiedendo efficienze ai propri fornitori e soprattutto bussando in continuazione alla porta del Governo Federale con nuove richieste di fondi per mandare avanti le proprie fabbriche. Ed in questa continua questua per la sopravvivenza, appaiono giorno dopo giorno i limiti del sistema economico americano, che da un lato nega l'ingerenza statale nella gestione delle aziende e proclama a gran voce il liberismo economico durante i periodi di vacche gras-

se; ma prega quasi piangendo per un salvataggio ed invoca il ritorno del protezionismo in periodi di vacche magre. In qualche modo e con qualche variante si intravede la morale della favola della cicale e delle formiche: si canta e ci si diverte in tanto che è estate ed il cibo è abbondante. Quando viene il freddo si va a chiedere la carità alla formica che è stata più parsimoniosa ed ha accumulato cibo per l'inverno. Ovviamente si tratta di una semplificazione del difficile momento in cui si trovano Detroit e più in generale gli Stati Uniti. La crisi attuale ha radici ben più profonde di un'estate da cicale e a differenza della favola, questa nuova carestia potrebbe far scomparire anche le parsimoniose formichine.

da Detroit, CLAUDIO TODESCHINI



Qualche mese fa abbiamo assistito alla rovinosa caduta del settore immobiliare e poi di quello bancario. L'economia americana è affondata in una recessione che solo per evitare il panico nella popolazione non è stata ancora definita con il nome di "depressione". Dando un'occhiata ai numeri della disoccupazione ed ai vari indici economici appare evidente che per portata ed intensità la recessione che stiamo attraversando sia comparabile solamente alla Grande Depressione degli anni '30. La crisi economica si è ramificata all'interno dell'economia limitando i consumi degli americani, che hanno tagliato per primi gli acquisti di beni durevoli tra i quali le auto. Le case automobilistiche americane,

le famose Big 3 ormai non più tanto big (big significa "grande"), che versavano in condizioni finanziarie disastrose già prima della crisi, si sono ritrovate con le spalle al muro senza saper più che strategie adottare per garantirsi un futuro. Da anni GM, Ford e Chrysler stanno attraversando un lento e difficile processo di ristrutturazione per potersi risollevare dai bilanci in rosso. Negli ultimi anni i tre grandi di Detroit hanno dovuto lottare contro un'immagine di bassa qualità ereditata da un passato non proprio glorioso dei loro marchi, gamma di prodotti anti-ecologici dai consumi di carburante tra i più alti al mondo (SUV e Pick-up con motori da 6/7.000 cc sono stati inventati a Detroit), costo del lavoro

appesantito da innumerevoli concessioni sindacali in tema di pensione e coperture mediche ed infine l'arrivo della concorrenza di produttori asiatici come Toyota, Honda, e Nissan che negli ultimi anni si sono insediati sul territorio americano con produzioni locali ed hanno guadagnato significative quote di mercato togliendo progressivamente vendite alle case automobilistiche nazionali. La crisi economica degli ultimi mesi non ha fatto altro che accelerare quella che sembrava da tempo la storia di una morte annunciata.

I TRE MARCHI MADE IN USA

I tre grandi produttori di auto di Detroit rappresentano ciò che rimane di una miriade di marchi scomparsi o consolidati con il passare degli anni. General Motors, Ford e Chrysler si portano appresso una miriade di altri marchi, spesso accusati da analisti ed economisti di aver diluito e distratto l'incisività e l'efficacia del *management* impegnandolo in diverse strategie di marketing per ogni singolo marchio, generando inefficienze produttive dovute a diversi processi di ingegnerizzazione e creando confusione sull'identità e la missione delle case automobilistiche. **GM** produce automobili con marchio GMC, Cadillac, Buick, Chevrolet, Hummer, Pontiac, Saab e Saturn. **Ford** produce i marchi Ford, Lincoln, Mercury, Mazda e Volvo mentre **Chrysler** produce i marchi Chrysler, Jeep e Dodge. Tra i vari modelli prodotti dai big 3 ci sono comunque auto che hanno fatto la storia come l'inossidabile Chevrolet Corvette, la muscolosa Ford Mustang resa celebre da Steve McQueen nel film Bullit, la Hummer di derivazione militare o ancora i vari modelli Jeep, da noi sinonimo di fuoristrada.



La RICETTA per curare un MALE ACUTO

Negli Stati Uniti il settore dell'automobile, includendo sia produttori di auto che di parti componenti, impiega circa 700.000 persone (dato comunicato dal Bureau of Labour Statistics a fine novembre 2008), circa 116.000 lavoratori in meno rispetto allo stesso mese del 2007. In un anno la forza lavoro impiegata dal settore è scesa di circa il 14%. Includendo anche i lavoratori impiegati dalle concessionarie e dalle aziende che indirettamente dipendono dal comparto, si stima che circa 2,5 milioni di persone dipendano dal settore auto. GM, Chrysler e Ford impiegano da sole circa 200.000 lavoratori, mentre le case automobilistiche

straniere, europee ed asiatiche che producono negli USA impiegano altri 113.000 dipendenti. Si tratta di un problema su scala nazionale, facilmente ramificato all'interno dell'economia che potrebbe portare con sé anche altri settori e devastare l'economia di Stati che, come il Michigan, dipendono quasi interamente dall'automobile. Per garantire la sopravvivenza del comparto automobilistico, attraversare la crisi economica e successivamente ristrutturarsi sono necessari fondi federali. Ma i contribuenti americani hanno ormai più volte assistito alla concessione di finanziamenti agevolati ai tre grandi di Detroit sulla base di promesse che suc-

cessivamente non si sono mai avverate. A causa del persistere degli insuccessi, negli anni la fiducia nell'automobile si è notevolmente affievolita ed oggi i taxpayers americani (i contribuenti) hanno smesso di credere nell'eventualità di una ristrutturazione che possa garantirne una sopravvivenza futura. Il nuovo governo democratico guidato da Barak Obama ha più volte ribadito che la ristrutturazione per essere credibile dovrà basarsi su cambiamenti radicali: rinegoziazione dei contratti di lavoro con il sindacato per rendere più competitive le aziende, contenimento di stipendi e benefit concessi ai dirigenti, efficienze produttive e soprattutto maggiori investi-

menti in ricerca indirizzati allo sviluppo di auto ecologiche che consentano di introdurre un'innovazione tecnologica in grado di attribuire un vantaggio competitivo ai produttori americani di fronte alla concorrenza straniera (ed allo stesso tempo di ridurre la dipendenza USA dal petrolio). Si parla anche di possibili accordi con case automobilistiche straniere (Chrysler è in trattativa con Fiat per lo sviluppo di una Joint-venture che potrebbe riportare il marchio italiano in America). La situazione del settore è dunque in divenire. Molte sono le sfide e le incertezze ma è sicuro che il futuro non sarà molto facile per il settore auto made in USA.