



La crisi da Covid-19 e l'industria italiana

Francesco Garibaldo*

I dati della caduta delle attività economiche a metà 2020 sono impressionanti in tutto il mondo; in molti casi bisogna risalire gli anni Trenta del Novecento. La crisi, a differenza del 2007 nasce da una decisione la cui straordinarietà, «chiudere le attività economiche per salvare la vita umana»¹, viene giustamente sottolineata da Tooze (2020-1). Essa proprio per questa natura colpisce contemporaneamente l'industria e il terziario, con gravissime conseguenze sul terziario e specificatamente il settore del turismo e tutte le attività economiche ad esso collegate. Per l'Italia la sequenza crisi 2009 e Covid significa il ritorno a valori del Pil comparabili con quelli della metà degli anni Novanta.

La caduta della produzione industriale europea, aprile 2020/aprile 2019, è del 28% nell'area euro, per l'Italia del 42,5%. A fine anno per l'Italia si ipotizza un -9%. A livello globale il calo della produzione industriale nel primo quadrimestre è stato del 6%². Il recupero produttivo dei mesi recenti appare, in agosto, oltre che insufficiente in rallentamento mentre si teme una nuova ondata del virus.

Come fare i conti con tutto ciò? Ci sono modi alternativi di analizzare la situazione.

In primo luogo, considerare quanto è accaduto dal 2007 ad oggi una serie sfortunata di circostanze, un'anomalia del sistema, e proporsi di ripristinare una situazione positiva. Oppure, partire dalle dinamiche del sistema, nel medio e lungo periodo, e coglierne gli aspetti sistemici che por-

* Sociologo industriale, è direttore della Fondazione «Claudio Sabattini».

¹ Intervista del 7 agosto di Eric Levitz ad Adam Tooze, con il titolo «A Historian of Economic Crisis on the World after Covid 19», sulla rivista *New York Magazin*.

² *Unido statistics for Quarter I*, 2020.

tano a quegli esiti di crisi economica e sociale. Nel caso dell'auto, ad esempio, il lungo processo di trasformazione dei modelli di mobilità sotto l'urgenza della crisi ambientale.

Seguendo questa impostazione analitica come valutare la crisi da Coronavirus? È uno shock esterno o fa parte delle dinamiche economiche e sociali di questo sistema?

In secondo luogo, considerare l'Italia un'isola nell'economia internazionale, sia essa l'Unione Europea o il mondo, oppure abbandonare, come fa magistralmente Tooze (2019), l'idea stessa delle isole a favore della esatta ricostruzione delle interconnessioni tra le economie nazionali e regionali. Ciò comporta, ad esempio, attribuire un ruolo analitico fondamentale alle catene produttive transnazionali, come abbiamo fatto con Bellofiore e Mortagua (2019). La stessa Angela Merkel ha commentato il lungo processo di contrattazione europea per il *recovery fund* con un'affermazione radicale: *lo Stato nazionale non ha futuro, la Germania starà bene solo se l'Europa starà bene*.

Infine, seguire un'impostazione ignara della dimensione politica, degli affari economici ed una, come nell'ultimo Tooze, che riporta al centro dell'analisi della crisi la dimensione geopolitica.

Seguendo quindi un'analisi sistemica, basata sulle interrelazioni e attenta agli aspetti geopolitici come appare la situazione?

Le due crisi – quella del 2007 – 2017 e quella da Covid – hanno messo in evidenza due punti strutturali dell'industria europea e italiana.

L'Europa, infatti, è caratterizzata, dal punto di vista economico e industriale da due dipendenze.

La prima è quella dall'export, come abbiamo documentato assieme a Bellofiore in un articolo per la rivista *Crisis & Critique* (2020). L'Europa ha adottato il modello della Germania cosicché l'intera eurozona ha raggiunto il 4% delle esportazioni nette sul prodotto interno lordo. Questa scelta implica una dipendenza dell'area dal traino della domanda estera.

In sintesi, come spiegano Celi ed altri (2020, p. 21) in un loro recente libro: «I mutamenti internazionali mostrano la vulnerabilità di un modello di sviluppo trainato unicamente dalle esportazioni: L'Europa è troppo grande per basarsi solo sull'export-led, ma grande a sufficienza per poter giocare la sua crescita sul mercato interno».

La crisi da coronavirus, oltre alla dipendenza dovuta al modello basato sull'export, fa emergere una seconda dipendenza, quella legata alle catene del valore (Bellofiore, Garibaldo, 2011). È bene ricordare che più di due terzi del commercio mondiale avviene attraverso le catene globali del valore (Gvc) nella quali la produzione attraversa almeno un confine, e tipicamente molti confini, prima dell'assemblaggio finale³; ogni modifica quindi del loro funzionamento ha un impatto enorme sul commercio mondiale nel suo insieme. L'atto finale di assemblaggio di un prodotto e la sua vendita sul mercato internazionale non possono essere letti solo come un rapporto di import-export tra due paesi ma come l'atto finale di molte relazioni, quindi ogni interruzione lungo queste catene di relazioni ha effetti globali diretti. Una delle ragioni di questa immediatezza delle trasmissioni di ogni shock dipende dalle tecniche di gestione delle attività produttive senza scorte; tecnica resa oggi ancor più «raffinata», dalle catene di fornitura 4.0 e dall'uso crescente dell'analitica dei grandi dati. Lo shock da coronavirus, avendo concentrato in un arco di tempo molto breve un'interruzione delle attività di dimensioni mai viste prima⁴, ha fatto retroagire l'ultimo anello della catena direttamente con l'assemblatore finale mostrando la fragilità del sistema a fronte di eventi imprevedibili; la tecnologia ne ha moltiplicato gli effetti.

Si prevede un crollo del Pil della Germania maggiore di quello degli Usa per la sua dipendenza estrema dall'export che si somma al blocco produttivo via Gvc; una tempesta perfetta.

C'è poi una dinamica nuova, ben messa in evidenza da Simonazzi et al. (2020), legata ad un nuovo ruolo della Cina nel commercio mondiale e alle politiche protezionistiche Usa per cui a partire dal 2016 «la strategia mercantilistica tedesca (e dunque europea) mostra la corda» e «a differenza di quanto accaduto in passato, però, il dinamismo americano e cinese non si traduce in corrispondente domanda di beni tedeschi (Bloomberg

³ Il *Global Value Chain Development Report 2019* - A cura di World Trade Organization, Institute of Developing Economies (Ide-Jetro), Organisation for Economic Co-operation and Development, Research Center of Global Value Chains headquartered at the University of International Business and Economics (Rcgvc-Uibe), World Bank Group, and China Development Research Foundation. p. 1.

⁴ Tooze A., *The Normal Economy Is Never Coming Back*, Foreign Policy, 9 aprile 2020.

2019). Il rallentamento delle esportazioni tedesche si ripercuote sulla produzione industriale».

L'ingresso della Cina e la presidenza Trump hanno messo in evidenza, come nota Tooze (2020/2, p. 13), che se cercate di interpretare «la politica commerciale secondo le regole base dell'era pre-Trump – assumendo che essa concerne interessi sociali ed economici – troverete solo incoerenza». Analogo ragionamento si può fare a proposito della Brexit.

Il riaprirsi quindi di una lotta per la ridefinizione del peso geopolitico si sta strutturando attorno a tre attori chiave, che sono attori regionali: la Cina, l'Europa e gli Stati Uniti. Questa lotta cambia gli scenari del mercato internazionale modificando i volumi dell'export e dell'import, cambiando radicalmente i criteri di investimento – da ultimo il caso Tik Tok e la proposta trumpiana del delisting delle aziende cinesi dalla borsa americana –, intervenendo sulle Gvc, infine ridando centralità al ruolo dello Stato, come dimostra il progetto europeo di contrasto alla crisi, ma anche le decisioni prese negli Usa e in Cina.

I processi in corso sembrano indicare un processo di crescente regionalizzazione delle Gvc come testimonia la seguente dichiarazione a Bloomberg (2020) di Liu Young-way, il presidente della Foxconn che è la più grande azienda di componentistica del mondo: «Non importa se è l'India, il Sud-Est asiatico o le Americhe, ci sarà un ecosistema di produzione in ciascuna», aggiungendo che, mentre la Cina continuerà a svolgere un ruolo chiave nell'impero manifatturiero di Foxconn, «i giorni come fabbrica del mondo sono finiti»⁵. Questo comporta, sempre secondo quanto riporta Bloomberg, una scelta di *upgrading* delle attività di Foxconn da attività come quelle commissionate da Apple, ad attività non dominate da ragioni di costo.

La situazione dinamica e aperta a molti esiti di questa ri-dislocazione di poteri, a seguito delle due crisi, ha effetti anche interni alle singole aree regionali.

La Ue e l'eurozona, anche a seguito della crisi globale 2007 – 2017, è caratterizzata da profonde diseguaglianze anche nella struttura produttiva. In un recente volume (Celi *et al.* 2020) la Ue viene analizzata usando

⁵ Bloomberg, 12 agosto 2020.

la tripartizione: Centro, Periferia centro-orientale (Po), Periferia meridionale (Pm). L'interconnessione industriale ed economica paneuropea è evidente. Tale interconnessione a partire dal 2008 ha subito un processo di progressiva trasformazione che essi riassumono analizzando i dati del commercio internazionale.

Nel 1999 gli scambi endoeuropei erano prevalenti, gli scambi della Germania con la Cina e la periferia centro orientale erano modesti, mentre erano importanti gli scambi con la Pm. Dopo la crisi del 2008, nel 2016 la situazione è profondamente cambiata. Si è creato un triangolo Germania, Cina e Po con la Germania esportatore netto verso la Cina e importatore netto da Po. In termini industriali ciò ha significato la creazione a Est di una struttura industriale, integrata nell'industria automobilistica tedesca, sempre più qualificata per consentire alla Germania di focalizzarsi solo sulle fasi ad alto valore aggiunto e ad alta tecnologia; tutto ciò a spese delle industrie spagnole, francesi e italiane. Francia e Italia hanno invece, in generale, adottato una strategia di delocalizzazione totale delle loro catene del valore ad Est, inseguendo una competitività da costi indebolendo la loro base produttiva e la loro capacità tecnologica.

L'integrazione tradizionale tra le industrie di componenti e sistemi del Nord-Italia e le catene del valore tedesche ha subito trasformazioni quantitative qualitative. Alcuni comparti ad alta tecnologia si sono adeguati alla nuova situazione ma, a partire dall'industria delle industrie, l'auto, la deriva è molto chiara: una diminuzione del peso sul totale della produzione europea e una minore specializzazione.

Siamo quindi di fronte ad una crisi dei fondamenti dello sviluppo europeo di questi decenni. La scelta tedesca ed europea export-led appare sempre più senza prospettiva da un punto di vista strategico sia per ragioni legate alla dinamica industriale internazionale – l'emergere della Cina come protagonista in settori prima non coperti – sia geopolitici quali la guerra commerciale Usa-Cina. Nei settori più coinvolti nell'integrazione di produzione e servizi guidata da processi di digitalizzazione, l'Europa è oggi indietro a Usa e Cina.

La riorganizzazione delle Gvc tedesche verso est e il cronico sottodimensionamento degli investimenti in innovazione dell'industria italiana in molti settori consegnano l'Italia a un ruolo minore e subalterno in

special modo in quei settori che per ragioni ambientali si avviano a trasformazioni radicali, come l'auto.

Infine, la crisi da coronavirus. Come sottolineato da molti, recentemente da Bellofiore (2020) essa è una crisi «legata a doppio filo all'organizzazione capitalistica della produzione, della circolazione delle merci, della distribuzione e dei modi di vita»; in estrema sintesi è una crisi dal lato dell'offerta prima che della domanda. È la ricerca continua di una crescita guidata dal profitto, non il fatto che, attraverso l'industria, l'uomo intervenga su quello che Marx definiva il ricambio organico tra uomo e natura il problema, ma, come Coveri (2020) ed altri osservano giustamente: «Sebbene il nostro fuoco sia sulle conseguenze economiche della pandemia potrebbe essere degno di menzione un importante effetto di retroazione. Infatti, [...] la sua diffusione potrebbe essere stata favorita dal ricorso crescente alle reti internazionali di produzione. Un meccanismo spesso enfatizzato è quello attraverso la crescita dell'inquinamento. Alcuni scienziati suggeriscono che la produzione industriale stia alterando gli ecosistemi e, soprattutto, la biodiversità (Wallace 2016). Questa riduzione porterebbe ad una maggior probabilità di una trasmissione del virus tra specie diverse».

Evitando una generalizzazione anti-industrialista gli autori aggiungono: «Comunque, la probabilità della trasmissione del virus non è solo probabilmente da collegare alla produzione industriale in generale, ma più specificatamente alla moderna economia mondiale iper-globalizzata».

Io correggerei con la formula di Bellofiore (2020): «Una pretesa di crescita esponenziale del capitalismo».

Siamo cioè in una crisi di quello che viene chiamato l'antropocene, termine accolto ormai nella comunità scientifica⁶ che fa iniziare la nuova era della terra dalla metà del XX secolo, tra il 1945 e i primi anni Cinquanta⁷.

⁶ Vedi, ad esempio la decisione presa, il 21 maggio 2019, da una comunità scientifica che si occupa degli aspetti più hard del nostro pianeta, la stratigrafia. Mi riferisco al gruppo di lavoro sull'antropocene (Awg) incaricato, dopo una discussione risalente al 2016, di fornire una definizione scientificamente valida da parte di della Subcommission on Quaternary Stratigraphy (Sqs) che è essa stessa un organo costituente della International Commission on Stratigraphy (Ics).

⁷ Vedi i punti 3 e 4 della risoluzione dell'Awg.

È indubbio, infine, che, come messo in evidenza da Coveri ed altri (2020), le Gvc sono state sia veicolo di contagio sia moltiplicatori della diffusione dell'epidemia da coronavirus.

La crisi da coronavirus mette quindi radicalmente in discussione sia i nostri modelli di utilizzo delle risorse naturali, in primo luogo nella produzione dell'energia e nella «produzione» del cibo, sia la sostenibilità di certi modelli di consumo.

Il sentiero stretto da percorrere, quindi, è quello di privilegiare il mercato interno europeo⁸, e misurarsi con il problema di cosa produrre per chi, e come, alla luce della crisi ambientale. Privilegiare il mercato interno europeo vuol dire inoltre affrontare le disparità territoriali tra i paesi europei e al loro interno, e metter in discussione la polarizzazione del mercato del lavoro europeo sia in termini salariali e di condizioni di lavoro che in termini di diritti collettivi e individuali dei lavoratori.

La scelta europea di un piano federale di ripresa dalla crisi è un passo nella direzione giusta, ma non può tradursi in una lista di provvedimenti, molti magari in sé ragionevoli, ma richiede una nuova strategia dell'offerta, un ripensamento dell'industria, e quindi una grande capacità di focalizzazione e selezione che non può essere che compito dello Stato.

Passare, ad esempio, da un'industria automobilistica nazionale ad una europea integrata orientata alla mobilità sostenibile significa non solo riorganizzare la produzione manifatturiera ma sviluppare capacità produttiva sia nelle manifatture a monte – servizi digitali, sistemi di propulsione alternativi e quindi la ricerca sulle batterie e sulle celle combustibili, una componentistica diversa – sia in quelle a valle: sistemi integrati di mobilità a diverse scale territoriali con i relativi problemi di infrastrutturazione. Tutto ciò presuppone investimenti in ricerca e in un generale processo di qualificazione dei lavoratori coinvolti. Berta (2020) intravede nel piano tedesco per l'automobile un'apertura in questa direzione, a differenza da quello francese più spiccatamente nazionalista. Si tratta comunque di piani che hanno all'origine la percezione della sfida in corso, mentre non si può certo dire che questa sia la situazione italiana. Di qui la considerazione sconsolata di Berta (p. 41): «È probabile che alla fine la configurazione

⁸ Questa è anche la scelta di Coveri ed altri.

dell'industria automobilistica italiana finirà forse col dipendere più dai piani degli altri paesi europei che dal governo di Roma».

La linea di sviluppo dell'idrogeno come fonte energetica alternativa porta direttamente alla creazione di un nuovo comparto industriale- dalla ricerca alla manifattura.

La digitalizzazione sempre più pervasiva dell'industria e dei servizi comporta un forte investimento in ricerca e sviluppo e capacità industriali, soprattutto nel momento in cui questa diventa una questione geopolitica di autonomia e sicurezza degli Stati.

Il riequilibrio territoriale tra Nord e Sud del paese deve essere visto nella logica del mercato interno europeo, il che comporta selezionare ciò che consente di colmare il gap nei servizi essenziali oggi per una qualunque attività economica: la digitalizzazione e l'accesso alle reti informatiche con una ampia larghezza di banda – e investire in ricerca e formazione.

Il ripensamento dell'equilibrio ecologico apre la strada ad un ripensamento profondo sia delle modalità di produzione dell'energia, sia un ripensamento delle filiere alimentari, dei modelli di agricoltura ed allevamento, e del tempo libero.

Riferimenti bibliografici

- Bellofiore R. (2020), *Aspetti economici e sociali della crisi del coronavirus*, in *Inchiesta*, anno XL, n. 208. aprile-giugno, pp. 29-27.
- Bellofiore R.; Garibaldo F.; Mortagua M. (2019), *Euro al capolinea? La vera natura della crisi europea*, Torino, Rosenberg & Sellier.
- Bellofiore R.; Garibaldo F. (2011), *The Global Crisis and the Changing European Industrial Landscape*, in *Int. J. Management Concepts and Philosophy*, vol. 5, n. 3, pp. 273-289.
- Bellofiore R., Garibaldo F., *Le Dernier Metro. Europe on the Edge of the Abyss*, in *Crisis & Critique, The Future of Europe*, vol. 7, n. 1, 13-1-2020, pp. 24-47.
- Berta G. (2020), *Il futuro nebuloso dell'industria dell'auto in Italia*, in Lucchese M., Zola D. (a cura di), *In salute, giusta, sostenibile. Ripensare l'Italia dopo la pandemia*, sbilibri 21, www.sbilanciamoci.info | luglio 2020, pp. 41-46.
- Celi et al. (2020), *Una Unione divisiva. Una prospettiva centro-periferia della crisi europea*, Bologna, il Mulino.

- Coveri *et al.* (2020), *Supply Chain Contagion and the Role of Industrial Policy*, in *Journal of Industrial and Business Economics*, <https://doi.org/10.1007/s40812-020-00167-6>.
- Simonazzi A., Guarascio D., Celi G. (2020), *Il coronavirus in un'Europa divisa e diseguale*, in <https://sbilanciamoci.info/il-coronavirus-in-uneuropa-divisa-e-diseguale/>, 31 marzo.
- Tooze A. (2019), *Crashed: How a Decade of Financial Crises Changed the World*, Londra, Allen Lane.
- Tooze A. (2020/a), *The Normal Economy Is Never Coming Back*, Foreign Policy, <https://foreignpolicy.com/2020/04/09/unemployment-coronavirus-pandemic-normal-economy-is-never-coming-back/>.
- Tooze A. (2020/b), *Whose Century*, in *London Review of Books*, vol. 42, n. 15, pp. 9-13.