

La crisi della deindustrializzazione

di Nane Cantatore

La crisi della deindustrializzazione - La tempesta sul pacchetto di aiuti alle grandi aziende automobilistiche americane ha connotati essenzialmente ideologici: Ford, Chrysler e GM si salveranno, almeno per il momento. Il problema è che nessuno vuole affrontare le cause reali di una crisi che affonda le sue radici nella finanziarizzazione dell'economia

Con le big three di Detroit va in scena un copione già visto con le grandi banche americane: anche in quel caso, si è fatto passare un gigantesco pacchetto di aiuti pubblici a un settore in crisi, in cambio di alcune misure di regolamentazione. Ora come allora, un gruppo di senatori repubblicani ha affossato il provvedimento, proprio per contestare l'eccesso di intervento pubblico e l'introduzione di eccessive regole e vincoli al libero mercato: per questi pasdaran del verbo liberista, i fallimenti sono il risultato necessario, e persino auspicabile, della logica economica, e ogni intervento per limitarli, mitigarli o prevenirli, o addirittura per controllare l'operato delle aziende, impedisce il perfetto funzionamento del capitalismo avanzato.

Nel caso dell'industria automobilistica, il pacchetto di aiuti sarebbe accompagnato da un paio di misure di controllo apparentemente robuste: la nomina di uno "zar" che controllerebbe il processo di ristrutturazione, con un diritto di veto su ogni spesa oltre i 25 milioni di dollari e la formale rinuncia delle case automobilistiche a fare ricorso contro leggi che limitino l'emissione di gas serra. Si tratta di provvedimenti variamente aggirabili, ma è del tutto evidente che la formale messa sotto tutela del comparto automobilistico americano non è una faccenda che possa andar giù a molti lobbysti americani, mentre lo stato di emergenza delle tre grandi è tale da giustificare iniezioni di denaro pubblico per evitarne il crollo: la General Motors potrebbe avviare le procedure fallimentari già al prossimo gennaio, mentre Chrysler ha fondi per arrivare a fine mese, poi non sa come farà a pagare i conti. Mentre continua il dibattito parlamentare, è infatti già pronta la misura salvavita: si tratta di prelevare i 15 miliardi dal cosiddetto "fondo Paulson", vale a dire dai circa 200 miliardi di dollari messi da parte come riserva per salvare le banche.

Fin qui, si tratta di una questione tutta interna al sistema americano, che è interessante soltanto perchè mostra quanto possano spingersi oltre i paladini del liberismo, e quanto siano futili i tentativi di condurre a maggiore ragionevolezza le grandi aziende in cambio di vagonate di quattrini; ma l'analisi più interessante, che ovviamente non trova nessuno spazio nel dibattito pubblico corrente in Italia e negli Stati Uniti, riguarda le cause e la portata della crisi. A tutta prima, lo stato di prostrazione dell'industria automobilistica americana sembrerebbe la prova di come la crisi finanziaria si sia drammaticamente estesa alla cosiddetta "economia reale", come se vi fosse una reale differenza tra queste due sfere. In realtà la finanziarizzazione, vale a dire la maggior dipendenza del circuito economico dal capitale fisso rispetto a quello variabile, ossia da movimenti di denaro sotto varie forme, compresa la tecnologia, rispetto ai processi ad alta densità di lavoro, che sono i soli a produrre valore, è un processo di riorganizzazione generale del capitalismo moderno, che ne tocca in profondità ogni parte, e che non riguarda necessariamente più la finanza che l'industria; anzi, i confini tra settori e comparti produttivi, già

resi labili dalla nascita dei grandi conglomerati multinazionali, sono oggi puramente convenzionali.

Proprio questo è ciò che è successo alle tre grandi di Detroit, il cui business principale è ormai da anni più la vendita di servizi finanziari che di automobili: in altre parole, l'acquisto di un'auto serve essenzialmente a produrre un finanziamento, gestito da una banca direttamente controllata dalla casa automobilistica; a sua volta, il funzionamento dell'azienda è pilotato da dirigenti e azionisti il cui scopo è essenzialmente quello di massimizzare i profitti a breve termine, per sostenere il valore delle azioni e raccogliere capitali in borsa, da riutilizzare per gestire le operazioni finanziarie legate alla vendita di auto. In altre parole, le tre grandi vendevano auto a credito prestando soldi raccolti grazie alla quantità di credito vantato presso gli acquirenti e ai margini operativi su questi movimenti finanziari; come se non bastasse, i fondi previdenziali e sanitari dei dipendenti, amministrati dalle aziende stesse, agivano come ulteriori riserve finanziarie per tenere su tutta la baracca. Il risultato è un'esposizione debitoria senza fondo, mentre non ci sono stati reali investimenti nello sviluppo dei prodotti e delle strutture produttive; proprio questa combinazione di fattori fa sì che l'auto americana sia alla canna del gas, mentre le altre case automobilistiche mondiali, pur alle prese con una pessima congiuntura, navigano in acque decisamente più serene.

Anche la General Electric, un tempo il più grande produttore al mondo di elettronica di consumo, è ormai divenuta essenzialmente una società finanziaria, e non è impossibile che sia la prossima grande a crollare. Quello che sta andando a picco, insomma, è un modello economico che pretendeva di mettere la parola fine al capitalismo classico, trasformando i lavoratori in una minoranza residuale e inventandosi una fede cieca nella magia del capitale, che si moltiplicherebbe per virtù propria, in una società di proprietari e consumatori avviata verso una crescita senza fine e senza limiti. Ora che il giochetto è arrivato alla fine, la pretesa universale è di prendere quattrini a ufo e provare a vedere se la giostra riparte. Non ripartirà, e forse non ha mai davvero girato.