

Un punto sul mercato mondiale dell'auto - 28/12/2015 Prospettiva Marxista -

Il settore automobilistico ha vissuto una forte espansione negli ultimi anni, a ritmi crescenti seppur punteggiati da alcuni momenti di recessione.

La produzione di automobili a livello globale è passata dai 39,8 milioni del 1999 ai 44,5 del 2004 (+11,8%). Negli ultimi dieci anni è balzata agli oltre 77 milioni del 2014 (+73%). Per quest'anno si prevede il superamento della soglia degli ottanta milioni. Negli ultimi quindici anni c'è stato quindi un raddoppio di produzione a livello mondiale.

Il 2001 è stato anno di recessione (-3,4%), così come il 2008 (-3,6%) e il 2009 (-9,8%). In entrambi i casi ciò non ha comportato l'ingresso in una fase di stagnazione o contrazione, ma solo una battuta d'arresto all'interno della fase estensiva che caratterizza l'imperialismo dal 1945.

La diffusione delle automobili è un indice dell'ineguale sviluppo capitalistico: in alcuni Paesi si registra sostanzialmente solo un tasso di ricambio di vetture o poco più, mentre in altri è in corso un processo di motorizzazione di massa.

Consideriamo il numero di auto in uso nelle principali macroregioni e, in queste, dei principali Paesi. Nella tabella sottostante sono elencati solo i Paesi in cui ci sono attualmente almeno dieci milioni di automobili.

Altri Paesi sono mercati in espansione e promettono, grazie al loro bacino demografico, di arrivare presto a quella soglia: Turchia e Argentina, che si avvicinano già a quella cifra; Ucraina, Thailandia e Sud Africa, che hanno un parco macchine tra i 6 e 7,5 milioni. Altre nazioni sono in forte sviluppo ma sono solo agli inizi del processo di motorizzazione come il Vietnam, che ha quasi novanta milioni di abitanti ma appena 1,8 milioni di auto (ed erano solo 500 mila dieci anni fa) o la Nigeria (oltre 170 milioni di persone con appena 2,7 milioni di auto). Tra i Paesi non analizzati ve ne sono alcuni in sviluppo accelerato, ma privi di un grande bacino demografico, come è il caso di Kazakistan e Romania (17-20 milioni di abitanti con quasi 4-5 milioni di auto).

La maggior parte del mercato mondiale di consumo dell'auto è quindi così distribuito:

TAB.1: automobili in uso nel mondo. I dati sono in migliaia.

REGIONI e PAESI	2005	2013
UE a 28 + EFTA	234.676	256.531
FRANCIA	30.100	31.650
GERMANIA	46.090	43.851
ITALIA	34.667	36.963
SPAGNA	20.250	22.025
REGNO UNITO	30.477	32.103
POLONIA	12.339	19.389
RUSSIA, TURCHIA e altri europei	41.855	61.328
RUSSIA	25.570	37.420
NAFTA	165.333	166.296
CANADA	18.124	21.262

MESSICO	14.300	24.820
STATI UNITI	132.909	120.214
CENTRO E SUD AMERICA	36.611	59.869
BRASILE	18.370	31.339
ASIA, OCEANIA E MEDIO ORIENTE	157.377	293.402
AUSTRALIA	11.011	13.297
CINA	21.325	101.361
INDIA	7.626	19.095
INDONESIA	5.076	11.301
IRAN	6.500	11.400
GIAPPONE	57.091	60.035
MALESIA	6.552	10.634
SUD COREA	11.122	15.078
AFRICA	17.690	27.855
TOTALE	653.542	865.280

Note: I Paesi sono un “di cui” rispetto alle regioni di appartenenza (in grassetto).

L’EFTA è l’Associazione europea di libero scambio di cui fanno parte: Islanda, Norvegia, Liechtenstein e Svizzera.

I dati relativi all’Iran e quello di Cina 2013 sono una stima.

Fonte: Organizzazione Internazionale dei Costruttori di Automobili (OICA), <http://www.oica.net/>.

Il giudizio che possiamo dare, in estrema sintesi, è che il mercato mondiale ha spostato il suo peso prevalentemente ad Oriente. Più precisamente: è stata l’ascesa della Cina a determinare questo cambiamento epocale.

Dal 2009 la Cina è il primo mercato per numero di auto vendute, comprovando come si sia innescata una vorticoso spirale di boom economico interno. Se guardiamo alle sole immatricolazioni (31 luglio 2015, *Il Sole 24 Ore*, “*Sono le economie emergenti a trainare il mercato mondiale delle auto*”) la Cina al 2013 ha il 28,9% delle immatricolazioni mondiali, gli Usa sono al 12,1%, il Giappone al 7,3%, la Germania al 4,7%, il Brasile al 4,4%, la Russia e l’India entrambe al 4,1%, il Regno Unito al 3,6%, la Francia al 2,9% e, come fanalino di coda, l’Italia al 2,1%.

L’India, l’altro gigante demografico, ha un mercato ancora ridotto, analogo alla Polonia quanto a dimensioni, ma il canovaccio che seguirà sarà quello cinese, confronto al quale è in ritardo di una decina d’anni.

Il sorpasso del mercato orientale su quello occidentale è avvenuto e il divario non potrà che allargarsi. Ad attenuare questo quadro, a favore degli Usa, bisogna però accennare anche al mercato dei veicoli commerciali, sotto i quali in queste statistiche vengono considerati SUV e pick up, che hanno una grande diffusione negli Stati Uniti. Se al 2013 ci sono al mondo 318 milioni di veicoli considerati come “commerciali”, più di un terzo (132 milioni) sono nei soli Stati Uniti.

Il totale dei veicoli in uso diventa così di 250 milioni negli Usa e di circa la metà per la Cina.

Ad osservare bene altri dati si comprende come lo sviluppo del mercato automobilistico cinese sia ancora agli inizi e abbia ancora enormi potenzialità.

Possedere un'automobile in Cina è ancora simbolo di successo sociale. Secondo un calcolo su dati della Banca Mondiale e del centro statistico francese BIPE, considerando il costo di un'utilitaria Volkswagen Golf in ciascun Paese e il reddito procapite medio in ognuno di essi, risulta che per acquistarne una in Cina occorrono 5,2 anni di stipendio medio, in Brasile 2,4, in Italia 0,8, in Germania, Giappone e Francia 0,6 e negli Usa meno di cinque mesi (quindi per acquistare la stessa merce occorre uno sforzo medio 13 volte minore che in Cina).

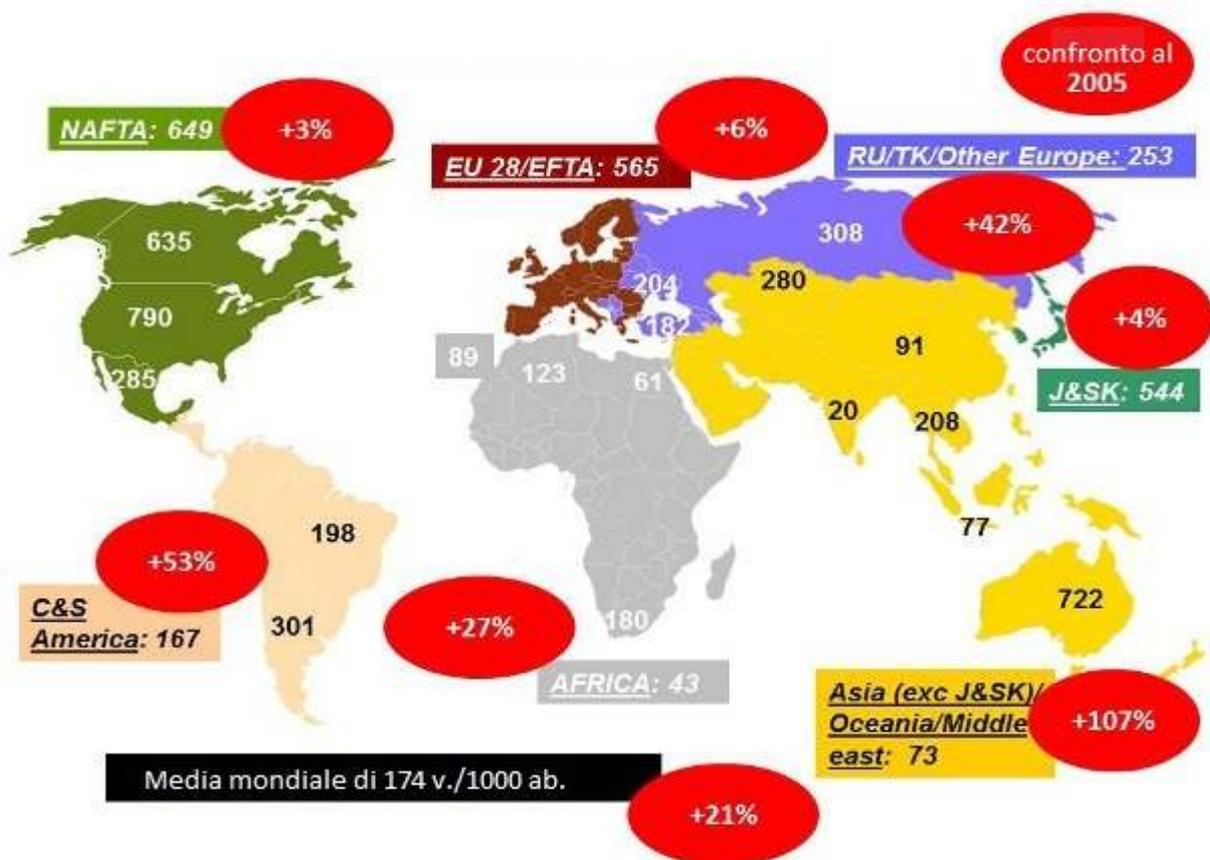
Al 2005 in Cina c'erano 16 auto ogni mille abitanti, al 2013 -ultimi dati certi- erano già 75/1000.

In Germania il dato era al 2013 di 544/1000, in Giappone di 471/1000, in Francia di 484/1000, nel Regno Unito di 501/1000. Nell'imperialismo italiano, pur minore e declinante, si è toccato il record nel 2011 con 625 auto ogni mille abitanti. Il Brasile è in anticipo rispetto alla Cina nella sua motorizzazione essendo a 157 auto ogni mille abitanti, mentre l'India in ritardo con solo 15 auto su mille abitanti.

Gli Usa, come detto, sono un mercato particolare. Se calcoliamo le sole auto si ha un tasso di motorizzazione di 380 auto su mille abitanti, ma se estendiamo la valutazione a tutti i veicoli questo dato diventa il più alto al mondo: 790 mezzi motorizzati su quattro ruote ogni 1000 abitanti.

Il grafico in TAB. 2 mostra i tassi di motorizzazione a livello mondiale con i differenti ritmi di crescita.

TAB.2: tasso di motorizzazione, comprensivo di ogni veicolo, al 2013

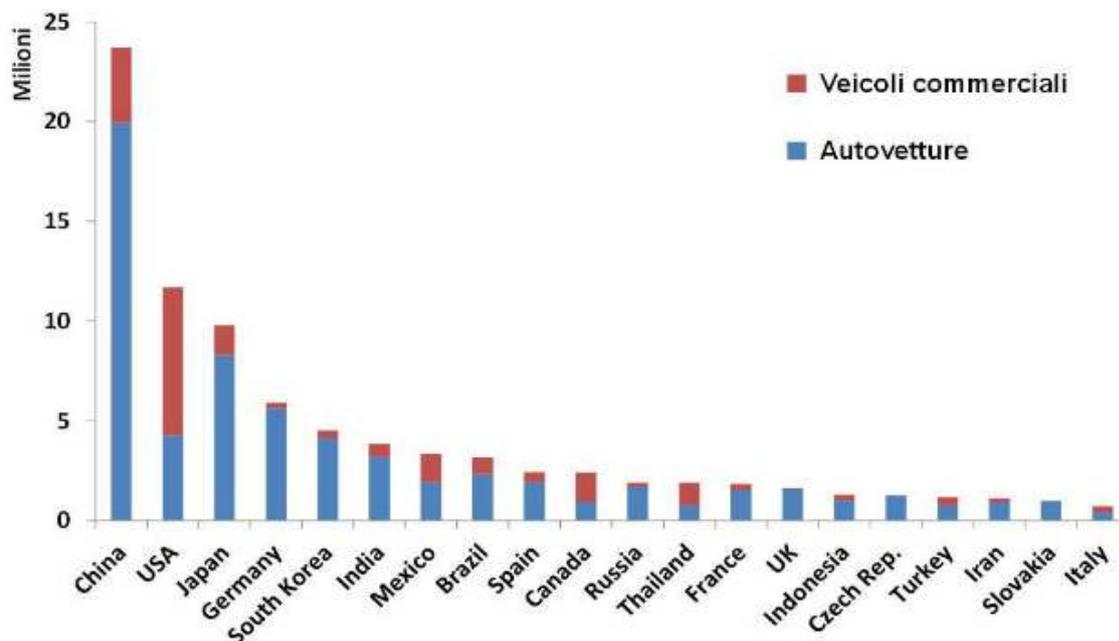


Fonte: Organizzazione Internazionale dei Costruttori di Automobili (OICA), <http://www.oica.net/>.

Anche a livello produttivo, di produzione di plusvalore quindi, lo spostamento dell'asse verso la Cina è già avvenuto. Senza scendere nel dettaglio della produzione di componentistica, che richiederebbe un'analisi minuziosa, possiamo prendere come probanti i dati dichiarati di auto prodotte all'interno di ogni singolo Paese, per cui risulta che, ad oggi, circa un'automobile su

quattro è prodotta in Cina, più di metà lo sono tra Asia ed Oceania, mentre l'Europa ne produce circa un terzo e le Americhe poco più del dieci per cento (gli Usa tengono però la leadership nella produzione di veicoli commerciali, come riportato nella TAB.3).

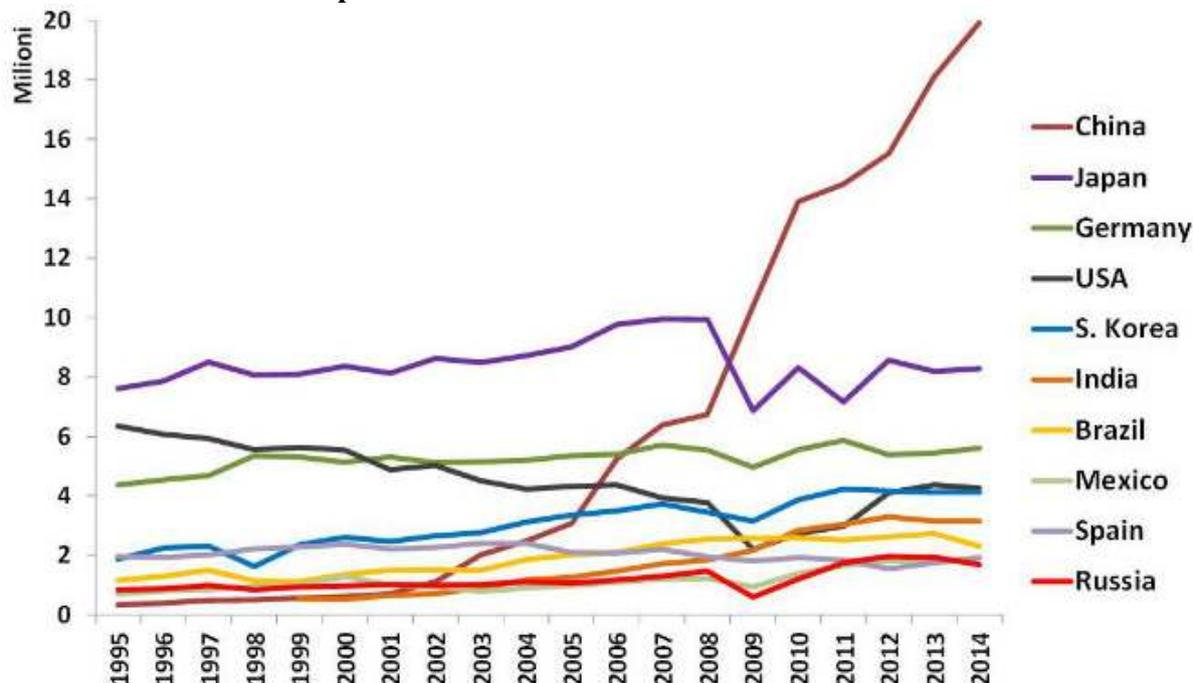
TAB. 3: produzione di autovetture e veicoli commerciali al 2014



Fonte: elaborazione da dati OICA

Senza entrare nel dettaglio delle cifre basta il grafico sottostante per registrare visivamente come sia, per ora, la sola Cina ad emergere prepotentemente. Tra il 2001, anno dell'entrata nel Wto, al 2008 sono state superate tutte le nazioni tranne il Giappone. Nella recessione del mercato auto del 2008-2009, vissuta dalla gran parte dei Paesi a più antica industrializzazione, Pechino ha staccato tutti raddoppiando in due anni la propria produzione.

TAB.4: evoluzione della produzione di automobili



Fonte: elaborazione da dati OICA e UNRAE

Come accennato in precedenza, è lo stesso mercato cinese interno che sta maturando, che ha compiuto un salto di qualità.

Il numero di auto prodotte in Cina corrisponde grosso modo alle immatricolazioni, anche se va detto che al tempo stesso vengono importate auto di gamma elevata ed esportate quelle di bassa gamma.

Ma non si può però fare un parallelo, tanto meno porre un'eguaglianza, tra sviluppo di un mercato nazionale con la forza della rispettiva borghesia.

Capire dove sono collocati i mercati di sbocco delle merci e dei capitali consente di comprendere dove si direzionano vendite e investimenti, dove potrebbe giungere un prossimo nodo nella saturazione di un settore, su quale comparto nazionale potrebbe farsi più accesa la concorrenza imperialistica. Analizzare invece i luoghi di produzione del plusvalore consente di capire dove si concentrano e come sono distribuite le forze della classe operaia e salariata.

Per confrontare invece i rapporti di forza tra borghesie nazionali è più calzante invece studiare i gruppi capitalistici in battaglia per la spartizione del mercato mondiale.

Il Giappone, dove l'automotive rappresenta il primo settore industriale, è un esempio di mercato molto chiuso: su 100 auto comprate nel Sol Levante 94 sono di case autoctone. In Germania il 57% delle immatricolazioni è di auto tedesche, in Francia il 53%, negli Usa il 31%, in Italia il 29% e in Cina il 28%. Per ora poco più di un quarto del mercato cinese è coperto da aziende locali.

L'imperialismo giapponese ha una capacità di controllo del proprio mercato automobilistico e di proiezione esterna senza paragoni, a seguire sono la borghesia sud coreana, tedesca, francese a mostrare maggiore capacità da predone imperialistico.

Il quadro più attendibile dei rapporti di forza tra gli imperialismi lo si ha analizzando la classifica dei principali produttori mondiali. Questa graduatoria rende evidente come siano i campioni di storici Paesi imperialisti a svolgere ancora la parte da leone.

TAB. 5: classifica mondiale delle case automobilistiche

Gruppo	Nazionalità	Vetture prodotte	
		2014	2011
Volkswagen	Germania	9.919.305	8.157.058
Toyota	Giappone	9.818.609	7.830.852
General Motors	USA	8.017.844	9.140.050
Renault-Nissan	Francia	7.947.606	7.404.951
Hyundai-Kia	Sud Corea	7.550.383	6.587.406
Ford	USA	5.912.591	4.806.660

FCA	Italia	4.558.007	4.286.505
Honda	Giappone	4.457.477	2.909.016
PSA	Francia	3.148.030	3.582.410
Suzuki	Giappone	2.908.126	2.725.899

Fonte: Organizzazione Internazionale dei Costruttori di Automobili (OICA), <http://www.oica.net/>.

La classifica dei primi dieci gruppi automobilistici mondiali vede gli stessi protagonisti al vertice rispetto ad un pugno di anni fa. Le due ultime fusioni-acquisizioni più ragguardevoli sono state quelle della francese Renault sulla giapponese Nissan (1999) e di Fiat sull'americana Chrysler nel 2009.

A seguito di questi dieci, troviamo altri quattro gruppi con produzioni comprese tra uno e due milioni di vetture: le tedesche BMW e Daimler (proprietaria del marchio Mercedes) e le giapponesi Mazda e Mitsubishi. Tra i grandi Paesi assenti va menzionato il Regno Unito e ovviamente l'assenza nei top players di aziende cinesi, che si rifanno nella parte bassa della graduatoria (a differenza del Brasile che è privo di gruppi nel settore).

Tra i produttori che si attestano tra le 100 mila vetture e il milione ci sono un nutrito gruppo di aziende, 24 per la precisione: di cui 15 cinesi (tra cui la prima è la Geely che nel 2010 ha acquisito la storica azienda svedese Volvo, nata nel 1927), due indiane (Tata e Mahindra), due iraniane, una russa, una malese, una taiwanese e, infine, ancora una per Giappone (Fuji) e Germania (Porsche, che è formalmente indipendente).

Se si sommano le auto prodotte da case automobilistiche cinesi presenti nella classifica di sopra, la somma totale arriva a 5,7 milioni, una cifra importante, paragonabile a quella della Ford, sesto gruppo mondiale, ma ancora distante dalla capacità produttiva, ad esempio, del singolo colosso coreano Hyundai-Kia (la prima acquisì la seconda a seguito della bancarotta causata dalla crisi delle tigri asiatiche del 1998. Entrambe erano le aziende storiche del capitalismo coreano: la Kia Motors fondata nel 1944 e la Hyundai nel 1947).

Sotto il profilo del settore automotive il capitalismo cinese è quindi più oggetto che soggetto nel quadro dell'imperialismo e non ha ancora una capacità di proiezione estera significativa.

Quindici gruppi capitalistici di dimensioni ridotte non possono generare capacità di ricerca e sviluppo per competere con i rivali più concentrati. La strada per ridurre il divario potrebbe essere quella intrapresa da Geely, ovvero le acquisizioni di gruppi più deboli, con il loro know how e staff tecnico. È nella logica delle leggi capitalistiche aspettarsi una concentrazione, che avverrà non gradualmente ma, dialetticamente, a salti, dei tanti gruppi dell'auto della borghesia cinese. Questo inasprirà la concorrenza e chiuderà spazi per l'esportazione di capitali da parte dei gruppi di nazioni imperialiste rivali. Concentrazioni, fusioni, fallimenti, ristrutturazioni saranno con forza all'ordine del giorno quando il capitalismo cinese comincerà a far maturare propri campioni imperialisti, che cominceranno a loro volta a spingere per esportare merci e capitali, o che semplicemente rivendicheranno a sé un maggiore controllo del proprio mercato interno (e in tal senso andranno monitorate le mosse del Governo centrale quanto a dazi e politiche protezioniste).

Al 2013 il primo gruppo estero in Cina era proprio Volkswagen con quasi 2 milioni e mezzo di auto vendute. Lo scandalo che sta colpendo ora il primo gruppo tedesco permetterà ai concorrenti sul suolo cinese, come Toyota, Hyundai e Ford (Fiat è più presente sul mercato americano e ha appena cominciato a mettere piede in Cina), ma anche alle stesse aziende cinesi, di recuperare posizioni sul mercato più prospero e trainante: per il 2015 la **China**

Association of Automobile Manufacturers stima una crescita del 7% con 25 milioni di nuove auto immesse sul mercato.

Il mercato capitalistico cinese sembra paragonabile alla corsa all'oro in California di metà Ottocento e già alle sue spalle si sta aprendo il mercato indiano con un potenziale di poco inferiore, anche se questo non ha ancora ingranato la marcia del ritmo cinese.

L'aprirsi di enormi mercati consente di regalare molti anni, se non qualche decennio (Venti? Trent'anni? Difficile pronosticarlo), di ossigeno ai gruppi automobilistici dell'imperialismo per dilazionare le enormi tensioni cui saranno sottoposti quando questi spazi inevitabilmente si chiuderanno.

Se il mercato dell'auto è indicativo di una tendenza generale possiamo ipotizzare che, quando i margini di estensione del mercato si restringeranno sensibilmente, è lecito mettere in conto un innalzamento del livello dello scontro imperialistico: i maggiori gruppi capitalistici di qualche rampante borghesia in ascesa, o di qualcuna declinante, premeranno sul rispettivo Stato di riferimento per distruggere capitali al fine di creare nuovi mercati, nonché per rompere gli equilibri politici costituiti.

Quello che gli apologeti del capitalismo non comprendono, è che in questo sistema è proprio lo sviluppo a generare la crisi. E l'unico dato positivo, sarà che con le crisi e le guerre imperialistiche tornerà ad affacciarsi alla Storia anche la concreta possibilità di una rivoluzione comunista.