l'Altravoce
il Quotidiano nazionale

Venerdì 28 marzo 2025
ANNO 25 - N. 86 € 1,00

Direzione: Edizioni Proposta sud s.r.l. Via Rossini, 2/A - 87040 Castrolibero (CS)
Redazione: Largo Augusto Imperatore, 32 - 00186 ROMA - Telefono 06 94415419 Fax 06 94415435
email altravoce@quotidianodelsud.it

diretto da Alessandro Barbano
ISSN 2499-300X [Online]
ISSN 2499-3441 [Cartaceo]

L'EDITORIALE

LE CATENE GLOBALI PIÙ FORTI DEI DAZI

di RICCARDO GALLO*

Grazie alla meccanizzazione delle lavorazioni com'è noto, a fine Ottocento negli Stati Uniti si affermò un processo di industrializzazione di prodotti standardizzati, detta produzione di massa. La prima grande industria fu quella dell'auto, era integrata verticalmente, realizzata in fabbriche di grande scala, con catene di montaggio ottimizzate, nacque il fordismo. Queste fabbriche non solo costruivano le automobili, ma producevano in casa anche le materie prime (carrozzeria, motori, batterie, ruote, parabrezza e vetri laterali) e le materie prime delle materie prime (lamiere, parti del motore, vetro, pneumatici eccetera), con processi produttivi brevettati (ricordo nel vetro piano il brevetto Libbey-Owens Ford). L'economista Marshall intuì che i singoli reparti avrebbero potuto evolversi in fabbriche separate di semilavorati, e sarebbero potute nascere Subsidiary Industries. Intuì insomma che ogni anello della catena di montaggio poteva essere disgiunto e assegnato all'impresa che per qualità, disponibilità locale di materie prime, energia, lavoro, costi, potesse svolgerlo in termini i più competitivi. Nel 1899 fu costituita la Fiat. Divenne la maggior casa di auto europea e la terza al mondo.

Segue a pagina VI

L'EDITORIALE

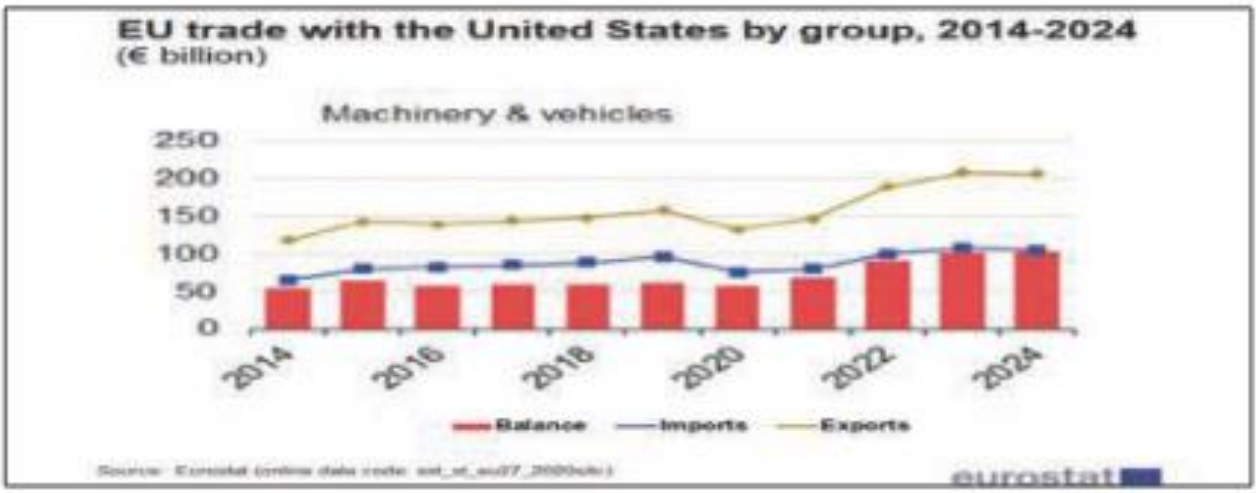
Le catene globali più forti dei dazi

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Sessant'anni dopo, per meglio soddisfare la mutevolezza della domanda mondiale di mercato e la voglia di altissimi standard qualitativi, in Giappone la Toyota sviluppò un modello industriale opposto, la produzione snella, disintegrò lo schema e si basò sull'assemblaggio di semilavorati ognuno proveniente dalla miglior azienda in rete, la quale a sua volta assemblava semilavorati provenienti da altre aziende in rete. Tutte queste aziende erano basate in Giappone.

Poi, si sono affermate le Catene Globali del Valore (GVC), i cui anelli sono stati allocati dove più conveniva per costi e qualità, senza guardare in faccia nessuno. Già da prima del Covid, la globalizzazione ha rallentato ma, contrariamente a quanto si pensasse, non è affatto finita.

La politica dei dazi adottata dall'Amministrazione Trump vuole colpire la globalizzazione, tornare a una integrazione sub-continentale, ovvero continentale attraverso l'incorporazione di Canada e Groenlandia, una sorta di neo-autarchia. L'industria dell'auto è ancora una volta protagonista. Se analizziamo le più recenti statistiche europee (come illustrato nel grafico in alto a destra), vediamo che nell'industria Machinery&vehicles nel 2014 gli Usa importavano dall'Ue per 120 miliardi di euro ed esportavano in Ue per 50 miliardi (nella figura le curve sono tracciate mettendosi nei panni dell'Ue, quindi l'import degli Usa è rappresentato come export dell'Ue). Dieci anni dopo, nel 2024 gli Usa hanno men che raddoppiato le importazioni, fino a 200 miliardi, e hanno raddoppiato le esportazioni in Ue fino a 100 miliardi. Dunque, da un lato è vero che in questo campo le importazioni degli Stati Uniti dall'Europa sono il doppio delle esportazioni e si capiscono i dazi, ma è anche vero che le prime stava-



no crescendo meno delle seconde, cioè le importazioni stavano rallentando già da sé. Nell'imporre i dazi e penalizzare l'import, Trump ha dimostrato di avere fretta.

Seconda questione. Nel voler colpire la globalizzazione, gli Usa devono gestire un transitorio, durante il quale le aziende americane fornitrici di componentistica meccanica agli anelli delle catene globali del valore allocate nei paesi colpiti dai dazi subiscono anch'esse le conseguenze dei medesimi dazi. Non sappiamo come possa evolvere il bilancio di questo interscambio di penalizzazioni, ma di certo non è a danno esclusivo dei paesi diversi dagli Usa. L'interdipendenza tra importazioni ed esportazioni, infatti, è una scommessa e dipende dalla sopravvivenza delle catene globali del valore. Che sia una scommessa, lo dimostra il fatto che, dopo che l'Italia nel 1951 liberalizzò gli scambi commerciali, le importazioni aumentarono molto ma le esportazioni crebbero ancor di più. Pochi ci avevano creduto. Che dipenda dalla sopravvivenza delle catene globali del valore lo vedremo nei prossimi mesi. In Italia per esempio, l'Istat pubblicherà in autunno una interessante indagine sulle GVC con una disaggregazione settoriale che scenderà fino al livello dell'industria dei Costruttori di mezzi di trasporto. Morti e feriti ce ne saranno purtroppo tanti, ma l'esito della guerra commerciale non è scontato e non lo è nemmeno quello della battaglia politica interna innescata da Trump.

RICCARDO GALLO
* Osservatorio Imprese
Università Sapienza, Roma