

Da Gangnam a Bruxelles

C'è voglia di liberalizzazione tra Asia ed Europa. L'abbattimento delle tariffe doganali? Un'auspicata soluzione per la maggioranza. Ma c'è già qualche avanguardista che propone soluzioni tecnologiche per il superamento delle tradizionali ricette economiche.

di Francesco Guarascio “Vengo a Seul per fare shopping, tutto costa meno e posso comprare marchi di qualità europei come Gucci o Louis Vuitton a prezzi più bassi che in Giappone”, racconta Rie Ichimura, una turista giapponese a Seul. Come lei, migliaia di giapponesi si aggirano per le strade della capitale.

A Gangnam, il quartiere di Seul che simboleggia il recente boom della Corea, e che è stato reso famoso dalla hit musicale mondiale del 2012 *Gangnam Style*, i marchi europei si sono moltiplicati nelle vetrine dei negozi di lusso. Questo fenomeno è cresciuto considerevolmente dopo l'entrata in vigore nel luglio del 2011 di un accordo di libero scambio tra l'UE e la Corea del Sud. Da allora i prezzi dei prodotti europei nel paese asiatico sono scesi significativamente con positive ripercussioni sui produttori del Vecchio Continente e sui rivenditori coreani.

Il patto con la Corea, il primo mai sottoscritto con un paese asiatico, ha spinto Giappone e Taiwan a muoversi nella stessa direzione. Per Tokyo, il deflusso di consumatori nella vicina Corea è solo uno dei motivi per premere per un'intesa con l'Europa. Ben più importante è la continua perdita di quote di mercato in Europa da parte di grandi gruppi come Sony e Toyota a vantaggio di concorrenti coreani come Samsung o Hyundai. L'onda liberalizzatrice non si limita alla Corea. A fine 2012 la Commissione ha concluso un accordo

anche con Singapore, e si discute seriamente di lanciare i negoziati per l'accordo degli accordi, quello tra UE e Stati Uniti. Qual è l'impatto di tali operazioni sull'economia e sull'occupazione nei paesi firmatari? Difficile dirlo, finora l'Europa ha siglato solo un'intesa di largo respiro, quella appunto con la Corea (vedi box). Ma di fronte ad un'economia mondiale che arranca, le voci favorevoli si moltiplicano. Molti settori dell'industria italiana si gioverebbero di accordi di vasta portata con il Giappone o gli Stati Uniti. “Innanzitutto ne beneficerebbe il comparto del lusso,” spiega un diplomatico italiano a Bruxelles. Come accaduto in Corea, il prezzo degli ambiti marchi italiani potrebbe calare considerevolmente anche in altri paesi se le tariffe doganali fossero riviste al ribasso. Il comparto agroalimentare è un altro potenziale beneficiario di tali aperture, anche se le resistenze rimangono molto forti nei maggiori paesi di possibile sbocco delle specialità italiane, e in particolare Stati Uniti e Giappone. Questa interpretazione positiva degli accordi di libero scambio cozza con la visione predominante in Italia. Le ondate di liberalizzazioni commerciali a livello mondiale degli ultimi venti anni hanno coinciso con la graduale perdita di quote di mercato da parte dell'Italia, con la conseguente perdita di posti di lavoro nella penisola che è in atto da ben prima dell'inizio dell'attuale crisi.

Significativo è il settore del tessile. Da leader europeo, l'Italia si è trovata nell'arco di due decenni ad assistere al graduale smantellamento di numerosi distretti produttivi, dalla lana di Prato alla seta di Como, incapaci di reggere alla concorrenza di prodotti a prezzi stracciati provenienti dall'Asia.

Le aziende italiane del settore hanno avuto il tempo di adeguarsi ai cambiamenti largamente preannunciati, ma non l'hanno fatto. Le responsabilità del declino del modello italiano basato sulla piccola e media impresa vanno ben oltre la scarsa lungimiranza dei nostri im-



PHILIP GOSTELOW / ANZENBERGER/CONTRASTO

prenditori. Contrariamente ai luoghi comuni che incolpano la concorrenza cinese o vietnamita del crollo del tessile italiano, sono stati invece grandi gruppi occidentali come H&M o Adidas gli artefici dello sgambetto all'Italia. Dopo aver spostato la loro produzione in Asia, hanno infatti fatto pressione per abbattere i dazi in modo da re-importare in Europa le loro gonne o scarpe firmate e poi rivenderle a prezzi imbattibili.

Reduce da questi smacchi e di fronte ad un'opinione pubblica per cui il lavoratore continua a contare di più del consumatore, è normale che in Italia il libero scambio sia stato spesso associato a connotazioni negative. È per questo che il defunto movimento anti-globalizzazione ha avuto in Italia una delle sue manifestazioni più intense del mondo occidentale. Ed è per questo che spesso posizioni protezionistiche anche grossolane, come quelle di cui si fa portavoce soprattutto la Lega Nord, trovano nel paese molti ascoltatori ancora oggi.

E tuttavia gli enormi cambiamenti in corso nell'industria mondiale potrebbero estinguere molti pregiudizi, rendendo obsoleta la tendenza alle delocalizzazioni. La scoperta di nuovi materiali, come il grafene o le terre rare, sta infatti creando le condizioni per il superamento della tradizionale catena di montaggio. Oggi è possibile produrre su misura e a distanza un numero crescente di prodotti, anche molto complessi, attraverso le cosiddette stampanti tridimensionali. Il graduale perfezionamento di questi strumenti, vere e proprie fabbriche personali, porterà a modificare significativamente i metodi di produzione. Molti già parlano dell'alba di una nuova rivoluzione industriale. I costi di fabbricazione delle merci caleranno, indipendentemente dal livello di sindacalizzazione della manodopera. Spostare gli stabilimenti in paesi remoti per avvantaggiarsi di lavoratori a costi ridotti diventerà sempre meno attraente. La Commissione europea ha già annunciato un incremento de-

gli investimenti per favorire metodi di produzione intelligenti, il che contribuirà ulteriormente a spingere il mercato in questa direzione.

D'altronde, le delocalizzazioni sono già state rimesse in discussione dall'aumento del costo dei carburanti e dalla rinascita della pirateria che stanno rendendo sempre più care le traversate oceaniche dei container. Il cosiddetto modello Zara è una realtà, da ben prima che le stampanti tridimensionali facessero la loro apparizione. Il marchio spagnolo di abbigliamento si è imposto sulla scena mondiale a partire dagli anni '90 utilizzando un *business model* molto diverso dai concorrenti specializzati nella delocalizzazione. Zara tende a produrre nella penisola iberica o nel vicino Marocco, e limita la produzione in Estremo Oriente alla vendita nei mercati locali. In conseguenza, i vestiti di Zara costano leggermente di più di H&M o Gap, ma arrivano sul mercato europeo prima. Questo è risultato vincente. Essendo più vicino ai suoi mercati di sbocco, Zara ha potuto imporsi su concorrenti più economici battendoli sul tempo.

Il modello basato su una produzione largamente locale sta riprendendo quota anche tra i politici europei, fino a poco tempo fa inclini a considerare le delocalizzazioni un'inevitabile conseguenza del progresso. Accanto alle pulsioni più liberiste, l'Europa sta sviluppando una crescente cura per l'industria continentale. Lo scorso autunno, la Commissione ha proposto di riportare il peso del settore manifatturiero ad almeno il 20% del Pil UE entro il 2020, ri-

spetto al 16% attuale. Un dettagliato piano per la reindustrializzazione dell'Europa mette nero su bianco che la produzione industriale crea lavoro e quindi è fondamentale per la ripresa economica.

Resta il dubbio legittimo di come conciliare nuove liberalizzazioni con il mantenimento della produzione in Europa. Al proposito è fondamentale guardare all'industria dell'automobile, un settore chiave per l'economia europea a causa dei milioni di lavoratori che impiega direttamente e per tutti i comparti che sostiene, dall'acciaio alla gomma. Nonostante forti critiche all'intesa con la Corea, il comparto non è in principio contrario ai nuovi accordi, "purché si applichi una piena reciprocità nell'eliminazione delle barriere," con i partner selezionati, secondo una nota di Acea, l'associazione dei produttori di auto europei. E in alcuni casi l'industria vede negli accordi di libero scambio una possibilità per creare nuovo lavoro e non soltanto una concorrenza nefasta. Per l'amministratore delegato di Fiat e Chrysler, Sergio Marchionne, un'intesa con gli Stati Uniti "sarebbe molto utile", anche se resta scettico su un eventuale accordo con il Giappone o l'India. "L'eliminazione dei dazi sui componenti di auto renderebbe più competitiva la produzione dei modelli Fiat e Chrysler nelle fabbriche italiane," commenta un esperto del settore. Dopo aver evocato a più riprese la concorrenza asiatica tra le origini dei suoi mali, che sia proprio un'apertura agli scambi globali a riportare la Fiat su un percorso di produzione in Italia? **E**

↳ L'accordo è fatto, ma funziona davvero?

L'accordo di libero scambio con la Corea del Sud è la più importante intesa commerciale mai siglata dall'Unione europea, e la prima in assoluto raggiunta con un partner asiatico. Un accordo modello per quella che dovrebbe essere una nuova ondata di patti bilaterali basati su una quasi completa liberalizzazione degli scambi e sull'eliminazione delle barriere non tariffarie e degli ostacoli alla partecipazione alle gare per gli appalti pubblici. Dopo due anni di negoziati, la Corea e l'Unione europea si sono impegnate ad eliminare il 99% dei dazi doganali, rendendo di fatto la Corea un membro dell'area di libero scambio europea. L'accordo è entrato in vigore nel luglio del 2011. Dopo un anno e mezzo, i suoi effetti sono ancora sotto analisi sia a Bruxelles che a Seul. Complice la crisi economica dell'eurozona, gli scambi tra i due blocchi non hanno conosciuto l'incremento previsto. L'Ue calcola comunque un aumento del 19% dell'export verso la Corea nel primo semestre del 2012, rispetto allo stesso periodo del 2011. Le esportazioni coreane verso l'Europa sono aumentate del 6% nello stesso semestre. I coreani presentano invece altri numeri e lamentano un calo del 3,6% dell'export verso l'Europa nei primi nove mesi dall'entrata in vigore dell'accordo. Gli sbandierati effetti positivi sul lavoro e sulla crescita mancano anch'essi all'appello. In Europa, l'industria automobilistica non perde occasione per denunciare le ripercussioni dell'accresciuta concorrenza. I due principali gruppi coreani, Hyundai e Kia, stanno ampliando costantemente la loro quota di mercato in Europa, a scapito dei concorrenti nel segmento delle utilitarie, in particolare Fiat, Renault e Peugeot. Anche in Corea si fanno sempre più insistenti le voci critiche all'accordo con l'Ue, specialmente nel settore agroalimentare, tra i produttori di latticini, liquori e carni. Ma non ci sono solo ombre. I dati coreani ed europei concordano quando si prendono in esame solamente le merci sulle quali i dazi sono stati eliminati dopo l'accordo. La crescita degli scambi di

questi beni è doppia rispetto ai prodotti per i quali le tariffe sono rimaste invariate. Il commissario Ue al commercio Karel De Gucht calcola che per queste merci l'Europa ha registrato un incremento dell'export verso la Corea pari ad un miliardo di euro. Anche i dati per il settore automobilistico non sono solo negativi. Alla crescita dei gruppi coreani nei mercati europei ha fatto da contraltare un aumento altrettanto significativo della quota di mercato dei produttori europei in Corea. Inoltre, molte delle auto coreane vendute in Europa sono prodotte nel Vecchio Continente, dove i coreani impiegano decine di migliaia di lavoratori.



DAVIDE MONTALEONE/CONTRASTO