

In Michigan, storicamente lo stato dell'industria automobilistica, ha vinto Donald Trump, una

vittoria sbandierata come il vessillo della conquista del bastione del Partito democratico e del sindacato. In effetti, l'ultimo candidato a vincere nello stato dei Grandi laghi fu George H. Bush, nel 1988. Trump ha vinto anche in Ohio, al secondo posto tra gli stati produttori di automobili. Ha vinto in Indiana. In Kentucky. E poi Alabama, Tennessee e Missouri. Insomma, tranne in Illinois, ha vinto in sette degli stati più importanti per l'auto industry.

Tra gli iscritti al sindacato, l'ancora potente United Auto Workers (UAW), molto legata al Partito democratico, Hillary Clinton ha goduto di un vantaggio su Trump di solo otto punti, quando quello a favore di Obama, rispetto al suo avversario repubblicano, fu di 18 punti nel 2012. Si è trattato del sostegno più basso mai registrato da un candidato democratico tra gli iscritti all'UAW. In Ohio, Trump ha anzi ottenuto il 52 per cento del voto tra gli operai sindacalizzati (37 per cento per Mitt Romney nel 2012). I sondaggi interni della UAW, prima del voto, dipingevano tutt'altro scenario, con un misero 28 per cento per Trump.

Un successo che è frutto di una campagna diretta contro il settore industriale che più di altri ha delocalizzato gli impianti, in particolare in Messico. Trump è stato martellante contro il NAFTA*, considerato il responsabile principale dello spostamento dei posti di lavoro oltre frontiera. In effetti, la Ford intende fabbricare in Messico il grosso dei suoi modelli più piccoli, che hanno margini di profitto bassi rispetto ai modelli più alti e che quindi rendono particolarmente conveniente la loro produzione oltre frontiera dove è minore il costo del lavoro. Lo scorso settembre ha annunciato che produrrà in Messico tutte le sue utilitarie, in uno stabilimento nuovo su cui investirà 1.6 miliardi di dollari.

Fiat Chrysler Automobiles ha stabilimenti in Canada e in Messico. E nel campo delle compact produce la Chrysler 200 e la Dodge Dart in due impianti in Michigan e in Illinois, ma ora è alla ricerca, senza successo finora, di una partnership con un'altra casa automobilistica per la produzione di vetture medio-piccole. Se non andrà in porto alcun accordo, lo scenario si fa buio. Ma questi piani si scontrano con quanto ha promesso Trump in campagna elettorale, annunciando un aumento fino al 35 per cento delle tasse d'importazione sulle auto provenienti dal Messico. Dopo la vittoria di Trump, la Ford ha fatto marcia indietro, facendo sapere con una nota che "è

davvero importante unire il paese, e pertanto contiamo di lavorare insieme per sostenere la crescita economica e l'occupazione".

In cambio l'industria dell'auto chiede alla nuova amministrazione più flessibilità e più tempo per l'applicazione dei limiti nelle emissioni volute dall'attuale amministrazione, come ha fatto sapere l'Alliance of Automobile Manufacturers, la "confindustria" americana dell'auto, nell'evidente sforzo di trovare un terreno comune con Trump. E dove se non sulla libertà di inquinare? Non è forse Trump che più volte sostenuto che il cambiamento climatico è una "bufala", dicendosi pronto ad alleggerire le norme dell'Agenzia Usa per l'ambiente, al cui vertice avrebbe già designato un suo uomo di fiducia. Più tempo, dunque, per elaborare in sintonia una via comune su emissioni, efficienza (per i veicoli leggeri Obama chiedeva 54,5 miglia per gallone di benzina entro il 2025), sicurezza e tecnologie legate alla guida autonoma. Le norme volute da Obama avrebbero infatti comportato un aumento dei prezzi delle automobili. Inoltre, una normativa meno stringente sulle emissioni rallenterebbe la corsa all'auto elettrica che sta seminando il panico a Detroit nelle tre grandi dell'auto, ancora impreparate alla sfida.

Marchionne ha goduto di fiducia e di sostanziosi appoggi dall'amministrazione Obama, e non ha fatto mistero di preferire Hillary Clinton rispetto a Donald Trump. Lo scorso giugno prese apertamente posizione contro un'eventuale elezione di Trump, dicendo che "dovesse chiudere i confini con Canada e Messico, le implicazioni sarebbero negative per tutti i Paesi". Con il Canada, poi, "sarebbe anti-storico". Nel corso della campagna elettorale FCA ha finanziato più Hillary che *The Donald*. I contributi sono tuttavia modesti. A Clinton sono stati versati 9.929 dollari e a Trump in extremis 879 dollari. Però era ancora più evidente il timore di una vittoria di Trump nelle donazioni offerte nel corso delle primarie repubblicane, quando furono dati cinquemila dollari a Marco Rubio e 2.470 dollari a Ted Cruz.

Ma adesso che Obama è in uscita e che Hillary non ce l'ha fatta, non è detto che l'elezione temuta di Trump non porti qualcosa di buono nelle tasche dei big dell'auto, e chi se n'è importa del clima e dei polmoni dei cittadini. Tenuto conto delle varie poste in gioco - da un lato basso costo del carburante che avvantaggia la produzione di Suv e di auto di alta cilindrata e allentamento delle norme anti-inquinamento e dall'altro aumento del costo del lavoro in rapporto al ripristino delle produzioni in fabbriche americane - forse l'*auto industry*, con l'obamiano Sergio in testa, può considerare provvidenziale la vittoria di *The Donald*. E in questo sorprendente, ma fino a un certo punto, giro di valzer l'immobiliarista di Manhattan potrebbe trovare dalla sua parte anche la UAW.

**Il North American Free Trade Agreement (Accordo nordamericano per il libero scambio), conosciuto anche con l'acronimo NAFTA e, nei paesi di lingua spagnola, come TLCAN (Tratado de*

Libre Comercio de América del Norte o più semplicemente TLC), è un trattato di libero scambio commerciale stipulato tra Usa, Canada e Messico e modellato sul già esistente accordo di libero commercio tra Canada e Stati Uniti (Fta) a sua volta ispirato al modello dell'Unione Europea.