

Qui a fianco, la Trabant 601, la vettura con cui i tedeschi orientali sono stati motorizzati fino alla caduta del muro di Berlino

**F**uori dubbio che la Trabant, piccola automobile in plastica con un motore di motocicletta con cui i tedeschi orientali sono stati motorizzati fino alla caduta del muro di Berlino, rappresenti un po' il simbolo estremo di un'industria automobilistica, quella dei Paesi dell'ex blocco comunista, che si è dovuta arrendere alla superiorità economica e tecnologica della realtà occidentale. L'industria automobilistica dell'Europa ex comunista si è quindi dimostrata in gran parte da reinventare.

Il processo di democratizzazione ha finito per coinvolgere anche l'industria automobilistica occidentale che si è trovata davanti a una realtà produttiva in cerca di alleati o acquirenti disposti ad investire su un futuro che ancora oggi resta tutto da definire.

Certi di poter contribuire all'occidentalizzazione dei mercati dell'Est, i più rapidi a muoversi in



STRATEGIE • LE CASE AUTOMOBILISTICHE E I NUOVI MERCATI

## Fa sempre gola il «miele» dell'Est

di PAOLO BEDUCCI

quella direzione sono stati Volkswagen e Fiat. I primi si sono accaparrati il controllo della cecoslovacca Skoda, i secondi hanno puntato per il momento sulla polacca Fsm che già produceva le «126», e dalle cui catene di montaggio escono oggi le «Cinquecento». Con la Polonia s'appresta a colla-

borare anche la Rover che, in tre anni, fornirà alla Fso sedicimila motori di 1400 cc per equipaggiare la Polonez.

La scorsa settimana inoltre è cominciato a Karczew, nei pressi di Varsavia, il montaggio di vari modelli di auto Mercedes che già da un anno monta, a Lodz, camionci-

ni per uso commerciale.

Le motivazioni che spingono l'industria europea dell'auto verso Est sono facilmente intuibili: costi produttivi contenuti e possibilità di utilizzare i nuovi insediamenti come teste di ponte verso mercati dalle potenzialità più che interessanti. A Tychy, sede dei nuovi impianti di

produzione Fsm, ad esempio, il costo del lavoro incide sul totale di quelli aziendali in misura inferiore al 15%. Mentre la Skoda rappresenta per la Volkswagen un trampolino verso quei mercati da sfruttare non appena si dovessero concretizzare quelle che oggi sono solamente timide speranze.

L'industria automobilistica creata in decenni di comunismo reale non è però solo Skoda o Fsm. In Polonia, ad esempio, esiste la Fso (Fabrika Samochodow Osobowich), che la Fiat ha più volte cercato di portare nella propria orbita, proponendo al governo locale l'installazione degli impianti per la produzione della «Tipo» e della «Uno».

Una strada differente invece pare la stia percorrendo la russa Zil, che produce le mastodontiche berline di rappresentanza, usate dalla nomenclatura sovietica da Leonid Breznev in poi. Proprio nello scorso mese di marzo è

contingentamento.

iniziata la collocazione, con grande successo, di azioni Zil ai privati cittadini russi. L'azienda moscovita è infatti considerata da sempre uno dei baluardi dell'industria meccanica nazionale. Questo, comunque, non esclude in futuro l'arrivo di un partner occidentale anche per questa realtà, come del resto per altre grandi aziende russe, quali la Azk Moskvich e la Avto Vaz. La Moskvich, in particolare, attraversa una fase drammatica della propria esistenza.

Dopo aver accumulato un debito di oltre un miliardo di rubli con la Umz di Ufa (Repubblica autonoma di Bashkiria), che la rifornisce di motori, negli ultimi sei mesi la Moskvich è stata costretta a interrompere più volte la produzione. Motivo: la Umz ha a sua volta contratto debiti per 35 miliardi di rubli con i propri fornitori, che hanno interrotto gli approvvigionamenti.