

SE LA CINA VIAGGIASSE COME NOI

di Oscar Marchisio

Il boom della motorizzazione cinese disegna un futuro incompatibile con la sopravvivenza del Pianeta e manda in soffitta un'idea di mobilità e di felicità che si è rovesciata nel suo contrario. Da qui bisogna ripartire per costruire un futuro possibile

Con l'entrata in pista dello sviluppo della Cina costruito sull'asse auto-petrolio si apre una nuova fase del capitalismo. O meglio, la dimensione «quantitativa» del mercato auto cinese cozza contro i limiti fisici del globo, sia per le riserve del petrolio, sia per la crescita esponenziale della CO2. In questo scenario, la crisi capitalista assume i toni e i ritmi di crisi del «dispositivo» di valorizzazione: questa filiera auto-petrolio non garantisce più la valorizzazione del capitale, si apre una crisi strutturale tra macchina produttiva e estrazione del «plusvalore».

Siamo in una situazione «prerivoluzionaria», ma lo sbocco non è chiaro e, soprattutto, il soggetto antagonista è molto ondivago. Dobbiamo leggere la crisi dell'auto e sviluppare una vera e propria «auto-critica». Sia relativa all'auto-immobile, sia relativa alla sinistra che arriva ai problemi solo alla fine della crisi capitalistica. E vive tranquilla come sempre la subalternità del modello auto-petrolio, come regola del globo. L'Apti, ovvero l'Auto Termica a Proprietà Individuale rappresenta ormai un «sistema tecnologico e finanziario» obsoleto e capitalisticamente debole, un vincolo normativo alla libera mobilità personale.

Si tratta proprio di ribaltare la progettazione «del veicolo», partendo dal «tempo della mobilità, invece che dalla presunta autonomia e velocità che dovrebbero essere veicolate dall'auto e che al contrario l'attuale parco macchine italiano e mondiale tende a negare per la sua stessa dimensione, che esaurisce e satura città e rete stradale. Ancor prima di affrontare il drammatico nodo scorsoio determinato dal modello «auto-petrolio», il sistema dell'auto a proprietà individuale si sta bloccando, e nega le premesse per cui è nato, ovvero il desiderio di libertà rispetto allo spazio, la possibilità di viaggiare e percorrere autonomamente il mondo. Infatti l' Apti determina un fortissimo «inquinamento spaziale» prodotto dal parco circolante: ormai in Italia vi sono 35.297.600 veicoli, e il mix parco-velocità ci riporta a velocità commerciali (15 km a Milano, 5 km a Napoli) inferiori al traino animale ottocentesco.

A questo scenario dell'inquinamento spaziale che nega strutturalmente i vantaggi del trasporto tramite Apti, dobbiamo aggiungere quelli fondamentali derivanti dall'estensione del modello auto-petrolio a livello mondiale. Poiché, come sempre, il capitale sfrutta sino al limite del disastro la filiera «teco-finanziaria» su cui si è alimentato sinora, ci stiamo avvicinando allegramente a questo stadio. Infatti il ciclo auto-petrolio, attorno al quale si è costruita la fabbrica fordista prima e toyotista e quindi la forma della metropoli, è quello che viene delocalizzato per accelerare la valorizzazione capitalistica nei nuovi paesi come Cina, India, Brasile, Vietnam, Indonesia...

Con questo processo, applicando il tecno-sistema auto-petrolio alla Cina, si innesta il solito giochino della quantità che diventa qualità. Anche in questo caso si manifesta la solita profezia di Marx, che noiosamente amava ripetere il ritornello della quantità che diventa qualità. Abbiamo raggiunto infatti nel 2007 una produzione in Cina di 8.882.456 veicoli (dalle motociclette alle auto, dai furgoni ai pullman), a fronte di una produzione nel 1997 di 1.579.699, mentre in Italia nel corrispondente periodo siamo passati da 1.827.592 nel 1997 a 1.284.312 nel 2007. Ovvero, fatto cento la produzione nel 1997, abbiamo questo scenario:

Prod. 1997 Prod. 2007

Cina 100 562

Italia 100 70

La crescita della filiera automotive cinese non solo modifica il peso della Cina come produttore

auto, ma soprattutto apre il ridisegno di una nuova geografia della divisione internazionale del lavoro, con le imprese cinesi molto aggressive verso i mercati d'origine del settore auto. Nella città costiera di Ningbo, infatti, incontriamo la Huaxiang Company che rappresenta bene sul piano micro quello che sta avvenendo nel settore delle auto parts in Cina e dunque nel mondo. La Huaxiang, nel fatturato del 2005 ha avuto ben il 20% di export, come precisa Xu Peiqi e inoltre ha aperto una branch a Wolfsburg, sede della Volkswagen in Germania. La Cina, da acquirente di componenti per auto è diventata nel 2005 esportatrice con saldo positivo. Questo sorpasso rappresenta una svolta nella qualità e il riconoscimento sul piano mondiale della qualità della manifattura cinese.

Il 2005 rappresenta un anno importante, sia perché si conferma un nuovo livello della geografia industriale della Cina, sia perché tende a modificarsi la dinamica fra assemblatori e componentisti. Ancora pochi anni fa, uno dei problemi dei produttori di auto in Cina era il basso tenore della qualità dei componenti e quindi se ne doveva acquistare la stragrande maggioranza all'estero, annullando in parte i benefici del low cost del lavoro. Ciò determinava una catena del valore con più del 70% del valore importato e questo distorceva prezzi e geopolitica del valore per il sistema industriale cinese. Di questa contraddizione si lamentavano sia i produttori stranieri che quelli locali, anche se i primi maliziosamente favorendo la catena del valore dei propri fornitori nazionali. Ora sta cambiando radicalmente il panorama, coinvolgendo sia le grandi multinazionali come Delphi e Bosch, sia i fornitori cinesi nel nuovo contesto produttivo, modellato dalla crescita esplosiva dell'auto in Cina.

La Huxiang rappresenta la punta di un iceberg che oramai sta mutando le strutture del settore con la costituzione di numerose aziende cinesi world class manufacturing, che stanno realizzando il sorpasso dell'esportazione sull'importazione dei componenti auto, nonostante la violenta crescita della produzione finale dei veicoli. Il 2005 esprime per un settore delicato come le componenti, il riconoscimento dei mercati esteri della raggiunta maturità dei fornitori cinesi. In questo periodo la Cina diventa il paradigma della crisi del dispositivo auto-petrolio. Infatti, nonostante la crescita enorme della produzione nei dieci anni appena passati, si è comunque a una penetrazione di 14,3 auto per 1000 abitanti, di fronte a una nostra di 606 auto. Se si sviluppa e cresce il rapporto auto-abitanti sino ad arrivare al nostro livello, si potrà determinare una domanda di auto simile alla nostra. In questo scenario, data la popolazione cinese, si prevederebbe un numero assurdo di più di 700-800 milioni di auto solo per il mercato cinese, nettamente superiore ai 664 milioni del parco veicoli circolante attualmente nel mondo.

Auto-per 1000 ab. nel 2000 Auto-per 1000 ab. Nel 2007

Cina 5,9 14,3

Italia 546 606

Tale proiezione, assolutamente ipotetica ma coerente con il modello in essere in Cina, rende evidente come la relazione auto-petrolio sia alla fine. O meglio, come l'asse auto-petrolio con l'entrata in gioco della Cina, dell'India e di tutti gli stati in via di sviluppo su tale dispositivo, entri in rotta di collisione con le risorse energetiche del pianeta. Si pone quindi con disastrosa razionalità la questione che da qualche parte del pianeta si inizi a ri-pensare il rapporto mobilità-libertà, mobilità-auto. Ri-progettare il rapporto fra auto-immobile e mobilità personale significa affrontare un cambio di paradigma, mettendo al centro il tempo speso per muoversi, diciamo il costo-km piuttosto che l'hardware, l'auto. Significa affrontare la forma dell'urbano e la macchina energetica, nonché il rapporto fra spazio e telecomunicazioni. E perché tale luogo non potrebbe essere l'Italia, le mille città italiane come laboratori della mobilità sostenibile? Perché no, visto che proprio dalle città italiane, trasformate in cantieri metropolitani possiamo ri-progettare: 1) lo spazio delle strade; 2) i materiali dei veicoli; 3) le tipologie della trazione; 4) i servizi tlc; 5) i servizi finanziari; 6) le regole/norme.

Si tratta di disegnare il veicolo a partire dall'urbano e dalla qualità della vita ovvero della qualità dell'aria, per questo nella progettazione della mobilità dobbiamo riattraversare i saperi e rimettere in testa correttamente valori e competenze coerenti. Se il tecno-sistema auto-petrolio con l'inserimento di Cina ed India è destinato a schiantarsi, noi dobbiamo scendere e prefigurare un altro modello di

vita, di qualità urbana e di qualità della mobilità e dunque di libertà e autonomia. Per questo il cantiere Italia deve iniziare a riprogettare il veicolo partendo da: ecologi-meteorologi, architetti, ingegneri telecomunicazioni, esperti finanza e leasing, ingegneri dei materiali, ingegneri elettrici, meccatronici. E soprattutto utenti, cittadini, vigili urbani e bambini e anziani. E classe operaia che riprenda la critica del come e del cosa produrre.

Sì, del cosa produrre, cosicché uscendo dall'auto, si esca anche della crisi capitalistica. Solo con tale ribaltamento che rimette in testa al progetto la qualità dell'aria e dell'urbano, possiamo ricollocare motori e veicoli nella corretta postura di mezzi orientati al piacere degli uomini, e non viceversa degli uomini come servi dei motori. Dobbiamo ripensare la mobilità costruita sul tempo e sull'acquisto non di hardware e veicoli ma di software, cioè di «carta della mobilità». L'obiettivo è la riduzione del parco veicolare, quindi del costo complessivo finanziario ed ecologico, e con la carta della mobilità accedere ai diversi e svariati veicoli, ibridi o elettrici o metano, accrescendo l'autonomia personale e riducendo i costi complessivi del parco veicoli e del loro inquinamento. Innovazione, dunque tecnologica nel veicolo, innovazione finanziaria con l'auto a scheda, innovazione nei comportamenti collettivi, innovazione nella progettazione degli spazi urbani, innovazione nelle tlc per la gestione del parco veicolare, innovazione nei controlli e nel sistema informativo urbano, ovvero il cambiamento del veicolo, dunque una trasformazione del sistema urbano e un ridisegno interagente della strada e delle sue funzioni, nonché un nuovo ruolo della città come «integratore intermodale» tra i vari flussi di traffico.

Naturalmente, mentre cambiamo il sistema della mobilità, dobbiamo aprire e ridisegnare la forma della fabbrica, rompendo i vincoli della catena di montaggio, cosicché ribaltiamo l'auto, la sua fabbrica e i suoi stanchi e immobili padroni.