

# Sovvenzionare l'auto? No, grazie

GUIDO VIALE

DA "IL MANIFESTO", 26 NOVEMBRE 2008

L'automobile ha dominato l'evoluzione economica, sociale, ambientale e culturale del secolo scorso: paesaggi ormai tutti segnati da viadotti, svincoli, nastri di asfalto, stazioni di servizio; vita urbana che trascorre in mezzo a ingorghi e tempi morti e solitudine imposti dal traffico; aria infestata dai miasmi degli scappamenti e dal rombo dei motori e il frastuono dei clacson; salute minata dall'inquinamento e dagli incidenti stradali; bilanci comunali prosciugati dalla gestione di circolazione e servizi di trasporto pubblico imprigionati da auto in sosta e in movimento; bilanci familiari divorati dalla spesa per mantenere una, due, o tre auto. L'auto è penetrata fin dentro l'immaginario individuale e collettivo e continua a essere l'oggetto dei desideri di chi già ce l'ha, di chi non l'ha ancora e di chi non la potrà mai avere; dal primo al quarto mondo. Perché realizza un sogno antico come il mondo: non essere più fante ma cavaliere.

Ma l'automobile ha improntato anche l'organizzazione del lavoro del secolo scorso (non a caso è stata chiamata fordismo) e tutte le strutture sociali e politiche che il fordismo ha prodotto direttamente o reso possibili indirettamente: dequalificazione e parcellizzazione del lavoro; separazione tra esecuzione, direzione e controllo; piena occupazione e alti salari (o quasi) e consumi di massa; welfare state e dilatazione della spesa pubblica. E poi, ipertrofia dei settori a monte della sua produzione: siderurgia, meccanica, elettronica, gomma, ecc.; di quelli impegnati a farla circolare: costruzioni, riparazioni, marketing; e dell'industria del petrolio: prospezioni, estrazione, navigazione e cantieri navali, raffinazione, ecc.. Per tutte queste connessioni l'automobile rischia di essere la palla al piede della irrinunciabile transizione a un mondo che dovrà fare a meno dei combustibili fossili.

Palla al piede perché dal lato del consumo, l'automobile ha da tempo cessato di essere un fattore di sviluppo della mobilità; da soluzione ne è diventata il problema principale. Da promessa di libertà (partire e arrivare quando e con chi si vuole: cioè, dicono le statistiche, per lo più da soli) è diventata ostacolo: ingorghi, inquinamento, costi insostenibili: un rebus di cui trasportisti e assessori non riescono a venire a capo, perché non hanno coraggio, cultura, o capacità di «prendere il toro per le corna». Perché il «toro» non è il traffico, o la qualità dell'aria, o la mancanza di parcheggi, sottopassi o semafori «intelligenti», o la larghezza delle strade, ma la proliferazione dei veicoli, che rubano spazio alla vita e alla socialità e che, anche nell'orizzonte temporale di una politica lungimirante, continueranno ad andare a petrolio, o con derivati dei combustibili fossili. Per mandare avanti una flotta di auto come quella attuale con idrogeno o elettricità prodotta da centrali nucleari, ce ne vorrebbero altre 5.000; oggi nel mondo ce ne sono meno di 450! E continueranno a emettere gas di serra e particolato: non solo dagli scappamenti, a cui guardano tutti, ma soprattutto per l'attrito di miliardi di ruote contro il fondo stradale, di ganasce sui dischi dei freni e dal continuo sollevamento del pulviscolo prodotto. Dal lato della produzione, l'automobile, nonostante continui a fagocitare tutte o quasi le innovazioni che elettronica, telematica, chimica, fisica, metallurgia, robotica e design le mettono a disposizione, ha cessato da tempo di essere motore di innovazione. Ma è rimasta con un carico sovrabbondante di lavoratori in produzione e nell'indotto che la corsa alla delocalizzazione è riuscita solo in parte a ridurre; e con un pugno di «case automobilistiche» che non riescono più a far quadrare i bilanci e che oggi, nonostante la contrapposizione tra la «materialità» delle loro produzioni e la volatilità dell'alta finanza, rappresentano una minaccia per la stabilità del sistema anche maggiore di quella provocata dal default di borse, banche, assicurazioni e fondi vari. Così oggi in tutto il mondo, e con tanta più arroganza quanto più è stata coccolata e

foraggiata nei decenni trascorsi, l'industria dell'auto esige dai bilanci degli stati e, attraverso questi, dai cittadini-contribuenti, un tributo che estrarra forzatamente dalle loro tasche una integrazione del fatturato che il cittadino-consumatore non è più in grado di garantire con i suoi acquisti. E' sensato assecondare queste pretese? No.

L'automobile è ormai un pozzo senza fondo e gettarvi sempre nuove risorse non contribuisce né a salvaguardare l'occupazione, né a promuovere l'innovazione, né a migliorare la vita urbana. Perché le automobili sono ormai troppe: la superficie terrestre e lo spazio urbano non sono più sufficienti a ospitarle e a rifornirle di strade e carburante; i redditi privati e i bilanci pubblici sono sempre meno in grado di sostenerne i costi. Ma soprattutto le spese di famiglie, amministrazioni e stati convogliate a sostenere l'industria dell'auto non fanno che sottrarre risorse agli usi alternativi che dovrebbero garantire la transizione all'era post-fossile: innanzitutto all'industria energetica basata su fonti rinnovabili ed efficienza; impianti solari, termici e fotovoltaici, turbine eoliche e marine, pompe geotermiche, cogenerazione diffusa, coibentazione degli edifici: tutte alternative occupazionali e tecnologiche alle attività oggi congelate nell'industria automobilistica.

Il riassetto del territorio - contenimento del dissesto geologico, riqualificazione di edifici e tessuto urbano, ricostruzione di una rete idrica che dissipa la risorsa più preziosa - è un'alternativa altrettanto valida, per il settore delle costruzioni, alla moltiplicazione di strade e parcheggi per far posto a un traffico che li satura prima ancora che siano completati.

Ma il mondo continuerà comunque ad aver bisogno di viaggiare e spostarsi - il diritto alla mobilità è da tempo una componente della cittadinanza - e quindi di veicoli: nel trasporto terrestre c'è bisogno di treni e tram lungo le linee di forza degli spostamenti; e di trasporto flessibile, cioè di veicoli da condividere (car-pooling, car-sharing, trasporto a domanda, taxi collettivo) negli spostamenti erratici, nelle ore di «morbida», nelle aree a bassa densità abitativa, nelle attività saltuarie che lo richiedono. Anche questo è un settore che assorbe investimenti e occupazione sia nella produzione di veicoli che nella gestione dei servizi.

Pensare che una transizione del genere possa essere affidata alla «mano invisibile» del mercato, scongiurando un intervento diretto dei poteri pubblici senza destinare ai settori chiave della transizione all'era postfossile le risorse da mobilitare per far fronte alla crisi è pura utopia, o grave irresponsabilità. Eppure gli stati maggiori del liberismo, a partire dall'Economist, tetragoni nelle loro statuizioni persino di fronte al fragoroso collasso dei mercati, ci ripetono che gli incentivi destinati alle energie rinnovabili «distorcono il mercato». Ma di fronte al disastro che incombe, per non affondare insieme all'auto, non c'è forse bisogno proprio di una «distorsione» del genere?