

Da Parigi a Pechino. E ritorno

Da Parigi a Pechino. E ritorno

[Guglielmo Ragozzino](#)

Un'auto ogni 8 persone al mondo, finirà per consumare tutto il territorio; un'auto ogni 1,6 abitanti, in Italia, lo ha già consumato. Adesso l'industria dell'auto ha bisogno degli stati. Ma di quale industria dell'auto abbiamo bisogno noi? E dove sarà localizzata?

La capacità mondiale di produrre automobili nel 2009 sopravvanzerà di molto la capacità mondiale di assorbirne. Sarà necessario distruggere un bel po' di capitale incorporato nell'auto per riportare il sistema a profitto. L'operazione sarà costosa e sarebbe meglio farsi finanziare la riconversione da qualcuno di molto ricco. Banca e finanza sono state abitualmente, nelle crisi precedenti, le candidate naturali alla bisogna; tanto insieme che separatamente, secondo i casi. Ora però anch'esse sono alla ricerca di aiuti consistenti. Dicono quelli grossolani che sono in braghe di tela. Resta lo stato, gli stati. Avuti i quattrini, si può anche scegliere come cambiare, per tornare al profitto. Alcune case automobilistiche scelgono di puntare su una riduzione dei costi e di acquistare il lavoro dove costa meno. In questo finiscono per urtare l'afflato sociale dei governi che pensano con preoccupazione alla propria *constituency* che va a ramengo. Altre case puntano invece a una modifica graduale dei motori, cambiando tipo di combustibile fossile o aumentando l'uso di elettricità nella propulsione. Il petrolio, preoccupato, o inviperito, ancora non si sa, ha dato una risposta terribile: in pochi mesi ha diviso per quattro il suo prezzo, sogghignando: "e adesso provate ancora a parlare di *mio* 'picco', di necessità di sostituirmi. Pensavate davvero che volessi finanziare il mio funerale?". In effetti gli osservatori più tranquilli ammettono che sarà più difficile sostituire il petrolio, attività di per sé difficile e costosa, con prezzi del petrolio che non valgono neppure il nolo della petroliera.

In questo quadro confuso, compaiono grandi scritte sui muri. Un'auto ogni 8 persone al mondo, finirà per consumare tutto il territorio; un'auto ogni 1,6 abitanti, in Italia, lo ha già consumato

E ancora.

La produzione annua delle automobili nel mondo è pari al 10% sul parco esistente. Quella possibile, data l'industria del ramo, è anche più alta. La rottamazione incentivata come unico stratagemma per tenere in piedi la baracca sembra davvero un'esile soluzione. L'alternativa, il passaggio all'auto meno inquinante, sembra lontana. Il 2007 è stato l'ultimo anno "normale" prima del disastro: prima della caduta furibonda del mercato di massa. Un esame del 2007 : produzione, immatricolazioni, paesi, case automobilistiche, non è risolutivo, ma può servire; se non altro, per avviare una discussione.

Si può cominciare con un'osservazione di George Monbiot: la Ford T nel 1907 (quindi il prototipo, perché la produzione vera e propria cominciò nel 1908) aveva consumi di 20 mpg, miglia per gallone. Nel 2007, proprio cento anni dopo, una automobile Usa consuma in media 25mpg. La riduzione dei consumi e quindi dell'inquinamento da combustibili non è stata al centro dei pensieri di progettisti, case automobilistiche, legislatori e governanti. Quando riaffiora un programma del genere, bisogna stare molto in campana: l'industria vuole soldi, il governo getta polvere negli occhi, quanto all'ambiente da salvare il risparmio nei consumi, le importazioni di petrolio da ridurre.. Fingono tutti.

Un'auto ogni dieci persone è ormai una barriera superata di slancio. Ora nel mondo esiste un'auto ogni nove persone e si prevede che ce ne sarà una ogni otto ben presto. Così l'altissimo prezzo del petrolio raggiunto a metà dell'anno scorso deve essere stato imposto da chi speculava sul greggio, spingendone in alto il prezzo, convinto che la domanda fosse rigida

Sedici sono i paesi che avevano una produzione superiore a un milione di autoveicoli nel loro territorio. Il diciassettesimo forse ci è arrivato nel 2008, visto che l'Iran è ai margini del mercato e dei suoi contraccolpi. Insieme i 16 producono 63 milioni di auto su poco più di 75 milioni complessivi. La produzione si è spostata.

Tav. 2 Produzione e immatricolazioni di auto per paese (in migliaia di esemplari)

paesi	produzione	immatricolazioni	immatricolazioni
	Autoveicoli (suv compresi)	autoveicoli	solo autovetture
Giappone	11.596	5.354	4.400
Usa	10.781	16.460	7.629
Cina	8.882	8.857	6.369
Germania	6.213	3.482	3.148
Corea	4.086	1.219	986
Francia	3.019	2.584	2.065
Brasile	2.971	2.463	1.976
Spagna	2.890	1.939	1.615
Canada	2.578	1.688	841
India	2.307	1.990	1.511
Messico	2.095	1.100	641
Regno unito	1.750	2.796	2.404
Russia	1.660	2.885	2.502
Italia	1.284	2.766	2.404
Tailandia	1.238	631	170
Turchia	1.099	641	357
Iran	997	â€¦	â€¦
Triade*	37.532		
Asia**	30.205		

La tavola 2 indica produzione e immatricolazioni nei vari paesi con industria automobilistica eminente: oltre un milione di esemplari prodotti. (* Unione Europea, Stati Uniti, Giappone; ** Asia emergente)

Si può riflettere sull'Italia che importa più del doppio di quante auto produca e sulla Cina che pareggia esattamente la produzione e il consumo. Su Germania, Giappone e Messico che producono il doppio delle auto consumate, pur con condizioni di reddito diversissime.

Si possono fare molte osservazioni.

L'ultima è quella del confronto tra la Triade (Europa ricca, Usa, Giappone) e l'Asia emergente. E' un esercizio un po' forzato, in cui il Giappone compare due volte e la distanza tra Turchia e Cina è davvero abissale; ma la strada è tracciata. E dove c'è strada, le automobili si addentrano.

Si