

La crisi dell'auto occasione per il tpl di Maurizio Sgroi

La prospettiva della bancarotta del settore automobilistico americano segna una volta per tutte la fine di un'epoca. Quella in cui la mobilità privata, sostenuta a spese dei contribuenti con le varie rottamazioni, ha dettato le linee dello sviluppo. Si sono costruite molte più autostrade che linee ferroviarie, per dirne una. E si è arrivato al paradosso che un Paese come il nostro, una penisola, trasporti la stragrande maggioranza delle sue merci sui tir invece di sfruttare i corridoi marittimi. D'altronde il Novecento è stato il secolo il cui si diceva che quello che andava bene per la General Motors o per la Ford andava bene per l'America. Quindi non bisogna stupirsi se insieme alla Coca Cola abbiamo importato l'adagio adattandolo alla nostra Fiat. Che oggi viene addirittura chiamata da Obama a fare il cavaliere bianco per gli ex giganti Usa. Verrebbe da ridere se non fosse tragico. Grazie alla crisi, è venuto fuori quello che sapevano tutti: un settore che per avere efficienza economica deve produrre centinaia di migliaia di automobili al giorno è di per sé malato. Perché a cascata deve venderle, e non ci può essere, nel lungo periodo, una domanda capace di sostenere questa ipercapacità produttiva. Anche perché le auto costano, e neanche poco. Conclusione: si devono produrre meno auto e possibilmente più economiche. Pare facile. Smontare un cinquantennio di cattive abitudini richiederà grossi sacrifici e uno sforzo di fantasia. Intanto per sostituire la fetta di Pil che viene a mancare con un'altra. E poiché la gente deve comunque spostarsi, non può che essere la mobilità pubblica il naturale succedaneo di quella privata. Purché ci si pensi, però.

