

## La crisi e globale, intervenga la Bce

di Mario Deaglio

**S**arebbe un grave errore considerare la vicenda Stellantis come una crisi prevalentemente italiana o franco-italiana, risolvibile con interventi di puro sussidio decisi da governi già molto fortemente indebitati.

La crisi, infatti, riguarda, con maggiore o minore intensità e con caratteristiche in parte diverse, tutta l'Europa, il Giappone, il Nordamerica, ossia le grandi aree che hanno finora trainato l'economia mondiale. È dovuta, prima di tutto, a fattori strutturali che rendono inutile, o addirittura controproducente, l'azione non coordinata di singoli governi.

Il primo di questi fattori è di natura demografica: è noto che nei paesi ricchi la popolazione sta invecchiando sempre più rapidamente e che gli anziani riducono le proprie ore di guida e, con l'avanzare dell'età, giungono al punto di non guidare affatto. Il mutamento dei gusti, legato anche alla crescita dei divari di ricchezza e reddito, è il secondo di questi fattori. Negli Stati Uniti, tra i giovani di età tra i 20 e i 24 anni, uno su cinque non ha la patente, mentre quarant'anni fa si trattava di uno su dodici; e non ha la patente perché imparare a guidare costa e molto spesso perché né lui né la sua famiglia sono in condizioni di dotarlo di un'automobile.

Infine, le grandi metropoli si stanno “chiudendo” pressoché ovunque, ossia rendono più difficile e carissimo l'uso dell'auto nelle zone centrali, costruite in passato per un traffico molto diverso: a Parigi il parcheggio di un Suv non solo sarà portato a 18 euro per la prima ora, ma aumenterà progressivamente con l'aumento del tempo di parcheggio fino a raggiungere 225 euro per sei ore continuative di sosta. Non fa meraviglia che molti parigini si siano comprati la bicicletta e la usino per spostarsi in città, come del resto succede, tra l'altro anche in Italia e altrove. Va inoltre considerato che Internet sta riducendo sensibilmente, a parità di altre condizioni, la domanda di trasporti: è possibile lavorare parzialmente da casa e fare riunioni di lavoro senza lo spostamento di alcuno dei partecipanti.

L'auto appare quindi avviata a un ruolo secondario nel panorama economico del futuro, anche se nessuno può essere del tutto certo di quale futuro ci attenda per i nostri spostamenti. Questo mutamento strutturale che pareva avviato ad assomigliare a un lento, e magari glorioso, tramonto, ha subito un'accelerazione pericolosa per il tentativo di introdurre con estrema rapidità tipi di veicoli





non inquinanti. Dotare le strade europee della rete di servizi legati al rifornimento delle auto elettriche richiede tempo certamente misurabile in un numero di anni superiore a quello finora concesso. Si deve inoltre aggiungere che le auto elettriche non sono il sostituto perfetto di quelle oggi operanti con i normali combustibili: devono fare un numero di soste superiore a quello del passato e con tempi decisamente più lunghi.

Un mutamento di struttura tecnologica, economica e sociale del tipo di quello che si sta prospettando non può certamente essere gestito in maniera tradizionale. È necessario partire precisamente da questi allungamenti dei tempi e prevedere un'azione concertata a livello di grandi aree, ossia, nel nostro caso, a livello europeo. Oltre che maggiore tempo, l'uscita da questo tunnel richiede anche denaro, molto denaro. E queste risorse finanziarie non possono che essere fornite a livello europeo. Il che chiama in causa non solo il Parlamento ma anche la Bce. Non si esitò a sostenere l'economia con nuove risorse finanziarie durante il Covid, ora bisognerà fare altrettanto. Va detto molto chiaramente che questa cura non è una passeggiata, ha i suoi limiti e i suoi pericoli: una politica europea finanziata a livello europeo con denaro "nuovo" può creare spinte inflazionistiche estremamente importanti. Le spinte legate al Covid sono state assorbite abbastanza bene negli anni successivi ma non c'è alcuna certezza che la stessa cosa possa riuscire questa volta. Nessun governo ha la bacchetta magica.

Va inoltre considerato il "fattore Cina": i cinesi hanno percepito prima di noi le novità tecnologiche che ora ci stanno investendo e hanno potuto contare su due fattori a loro favorevoli. Il primo è la grande disponibilità di "terre rare" necessarie per le auto elettriche; il secondo la scarsità delle auto "tradizionali" nel paese, mentre noi dobbiamo "convertire" molte decine di milioni di auto già esistenti. La cosa migliore sarebbe probabilmente una collaborazione su larga scala, ancora tutta da determinare. È chiaro in ogni caso che non si tratterà di un compito facile e che il problema auto richiede che non ci siano ostacoli di altro tipo, ossia che nel mondo le pulsioni belliche vengano spente. Anche questo è necessario perché i motori rimangano accesi. E senza più inquinare. —