


Consumi

Il prezzo degli incentivi tutti i settori esclusi pagheranno il conto

■ di GIAMPAOLO FABRIS

Quando la rottamazione è a senso unico – destinataria, da sempre o quasi, l'industria dell'auto – chiedersi se gli incentivi statali servano davvero ad aiutare la ripresa economica non è un interrogativo impertinente. Anche se, a prima vista, potrebbe apparire pleonastico. Perché, quello dell'auto, è un settore labour intensive, sia come numero di lavoratori impiegati che per il vastissimo indotto che genera: e la ripresa si giocherà in larga misura proprio sul tavolo dell'occupazione. Perché si sostituiscono modelli di altre generazioni da un punto di vista dell'inquinamento – anche il ricorso al termine "ecoincentivi" contribuisce a creare tutto attorno un alone verde – con altri più puliti. Certamente anche più sicuri. Da non sottovalutare inoltre che a beneficiarne sarà soprattutto, date le quote di mercato e l'accentuata competitività di Fiat, l'industria nazionale.

Quindi molteplici vantaggi. Ma quali sono le conseguenze su tutti gli altri comparti laddove l'acquisto comporta un importante esborso economico? L'acquisto dell'auto è, dopo quello della abitazione, il più impegnativo per una famiglia. Dirottare quindi adesso, in un periodo a redditi decrescenti, su questo settore una parte tanto importante delle disponibilità significa necessariamente sottrarre, ad altri settori merceologici, le risorse che li alimentano. E' corretto che sia il settore del mobile con tutte le sue

In un periodo di crisi concentrare la spesa delle famiglie su un solo prodotto penalizza tutti gli altri

diverse declinazioni, le cucine, gli elettrodomestici, le apparecchiature hi-fi sino all'industria delle vacanze a pagare questo pedaggio? Settori forse meno glamour ma non per questo meno importanti per l'economia del Paese: tra l'altro anche per molti di questi sarebbe auspicabile la transizione ad una produzione più rispettosa dell'ambiente. In un periodo storico in cui, da più parti, si sente l'esigenza di ripensare ad un diverso modello di consumo – che non sia peraltro nemmeno soltanto quello della compatibilità ambientale ma tenga conto anche e soprattutto della qualità della vita – c'è da chiedersi se attribuire all'auto questo indiscusso vantaggio competitivo sia davvero da valorizzare e da perseguire. La diffusione dell'auto ha ormai raggiunto livelli tali da far ritenere che – anche a parte le emissioni, le polveri sottili, l'inquinamento acustico, il tasso di incidenti mortali (analoghi ad un conflitto a medio raggio ogni anno) – un'ulteriore espansione non contribuisca più ad un miglioramento del benessere collettivo. Il traffico, la congestione, l'occupazione di gran parte degli spazi urbani sta seriamente compromettendo la vita nelle città e le attività ad essa connesse. Non si tratta certo di demonizzare l'auto. Bensì di consentire l'esistenza di altre funzioni urbane: ugualmente importanti rispetto al traffico automobilistico. Restituire – a chi nella città vive, ai city user – nuove condizioni di vivibilità significa anche incidere sulla tendenza centrifuga dalle grandi realtà metropolitane.

Ancora una considerazione. C'è da attendersi al termine del periodo degli incentivi (statali) un forte ridimensionamento nella domanda di auto. A testimonianza che il mercato non può essere violentato più di tanto anche se nell'immediato un settore, l'auto in questo caso, può ricavarne tangibili vantaggi. Anche prescindendo dagli effetti inquietanti che genera, per sottrazione di risorse, ad altri settori già nel breve/medio termine il prezzo che l'auto dovrà pagare per le vendite drogate del 2009 sarà molo elevato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

