

# Blackout sull'asfalto

Se nei paesi emergenti si raggiungessero i livelli di motorizzazione occidentali, ne conseguirebbe una carestia planetaria. Parola di ambientalista  
colloquio con **Lester Brown** di **Paolo Pontoniere**



Una scommessa difficilissima», secondo Riccardo Monti, amministratore delegato di Boston Consulting Group, colosso mondiale della consulenza per l'alta direzione, che ricorda: «In realtà un tentativo in questa direzione c'è già stato, quello di Nicolas Hayek.

Il proprietario della Swatch aveva pensato a una SwatchCar, colorata e a prezzo contenuto, però da solo non ce la poteva fare e ha dovuto cercare un alleato. Si rivolse alla Mercedes e dalla macchina Swatch si passò alla Smart, che Mercedes sviluppò di fatto senza alcuna comunanza, quindi nessun risparmio, con altre vetture. Così è venuta a costare troppo ed è diventata tutt'altra cosa: una macchina di moda, in certi mercati, ma certo non low cost. La svolta vera si avrà solo se qualcuno riuscirà a proporre un'auto sicura e piacevole alla vista. E che costi al massimo 4.999 euro». Chi arriverà primo in questo particolare gran premio? La solita Toyota, il vulcanico Ghosn e la Fiat di Marchionne insieme agli indiani della Tata sembrano tra i candidati messi meglio. Però tutte e tre vendono già centinaia di migliaia di auto a prezzi intorno ai 10 mila euro.

Il rischio di cannibalizzazione è obiettivamente elevato. Però, secondo indiscrezioni di stampa giapponese, il prototipo della Toyota low cost è pronto e qualcuno prevede che la produzione della vettura, inizialmente indirizzata alla Cina e con un prezzo vicino ai 4.500 euro, scatterà a fine 2010. Non sarebbe una "paella" in stile Renault, ma un sushi in salsa Toyota, destinato forse a sconvolgere i connotati della fascia bassa del mercato. ■

**L**a migliore automobile possibile è quella che non si dovrà mai costruire. È la tesi di Lester Brown, fondatore dell'Earth Policy Institute, che parafrasa così il grande stratega militare cinese Sun Tzu. Per lui, gli industriali dell'automobile si illudono se pensano che, riducendo le dimensioni degli autoveicoli e aggiungendo un pizzico di efficienza qua e là, si possa continuare a produrre macchine all'infinito. Dagli attuali 800 milioni di veicoli circolanti, il parco automobilistico si appresta a raggiungere rapidamente il miliardo di unità, il massimo sostenibile dal pianeta secondo l'analista statunitense. Quindi anche se si riducono le dimensioni e si migliorano le prestazioni energetiche, è arrivato il momento di scegliere tra la macchina e la sopravvivenza della specie umana. Autore di oltre 50 libri (di cui il più recente è "Plan B 2.0 - Rescuing a Planet under Stress and a Civilization in Trouble"), Lester Brown è l'ideatore del "Rapporto sullo stato del mondo" e il fondatore del World Watch Institute. È ritenuto uno dei maggiori studiosi di ambiente.

**Ottocento milioni di macchine in circolazione e l'industria automobilistica continua a sfornare. Fino a quando?**

«Non a lungo. Non credo che arriveremo oltre il miliardo di macchine, e questo nemmeno tanto presto, probabilmente tra dieci anni».

**Negli Usa ci sono tre auto ogni quattro persone. A quel ritmo, se ci si mettono i cinesi e gli indiani, il miliardo lo superiamo di gran lunga e in pochi anni.**

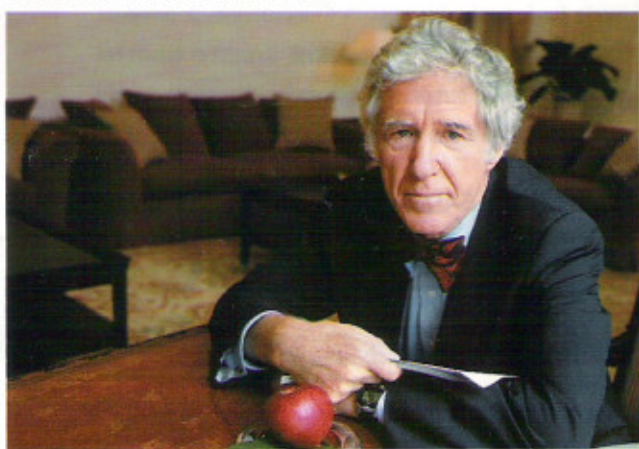
«Vede, venti anni fa, quando si facevano le proiezio-

ni del consumo di tabacco a livello mondiale, si prevedeva una crescita esponenziale. Oggi è ormai fatto accertato e accettato universalmente che fumare uccide, così il consumo delle sigarette sta crollando. Lo stesso accadrà con le automobili. Detroit si comporta come faceva l'industria del tabacco, cerca di darci un'immagine edulcorata del futuro dove tutto va bene e dove la crescita è una linea retta che tende all'infinito. Ma Londra tassa le macchine che vanno in centro. New York sta considerando misure simili, in California hanno imposto la riduzione delle emissioni. A Copenaghen, Amsterdam ed altre città europee, aumenta la circolazione delle biciclette. Anche negli Stati Uniti nelle aree urbane, quelle nelle quali vive la maggioranza della popolazione, sta aumentando il numero di coloro che scelgono il trasporto pubblico. L'era del trasporto individuale sta tramontando e soprattutto nel primo mondo, che è quello che produce e consuma il maggior numero di automobili».

**Già. Ma se il mondo emergente, Cina e India in testa, tendono agli standard statunitensi, la situazione non cambia, anzi peggiora.**

«Dia credito ai cinesi e agli indiani per favore. Sono persone intelligenti e si rendono conto benissimo che solo per far posto a un parco automobilistico comparabile a quello statunitense dovrebbero asfaltare una porzione di territorio uguale a quella che ▶

Lester Brown. In alto: traffico a Delhi



## La Terra non può reggere più di un miliardo di veicoli. E siamo già a 800 milioni



Un ingorgo a Xianmen, in Cina

E allora qual è la soluzione possibile?

«Quella indicata dalla California, per esempio: imporre l'aumento

adesso utilizzano per coltivare il cibo. Un'ipotesi francamente improponibile. Ne discutevo l'anno scorso con gli studenti dell'Università di Pechino e convenivano con me che piuttosto che essere un sogno quello della macchina di massa in Cina può diventare un incubo».

**Ma con l'introduzione di veicoli ultraleggeri, compatti e con pochi consumi, non si potrebbe far di meglio?**

«Guardi che 800 milioni di macchine sono già tantissime e il miliardo non è che sia una cifra auspicabile. Bisogna rendersi conto che si deve cambiare la mentalità, che il futuro dell'umanità sta nel trasporto di massa, non nella macchina privata. L'economia, dopo gli eccessi della globalizzazione a tutti i costi, sta diventando più locale. La gente torna a consumare merci prodotte nel proprio circondario e questa nuova mentalità impatterà fortemente anche il quadro del trasporto commerciale: spingerà i consumatori a viaggiare di meno e a farlo con mezzi il cui consumo energetico è più efficiente, mezzi di massa e di basso impatto. Per intenderci: treni, autobus, tram, veicoli elettrici e biciclette».

**La Casa Bianca e Detroit puntano sull'etanolo e i biocarburanti. Anche i petrolieri abbracciano l'idea dei carburanti alternativi. Le paiono alternative praticabili?**

«È un discorso complesso. Ci avviciniamo a un punto in cui il prezzo del grano si approssima a quello della benzina alla pompa e anche l'etanolo sta aumentando tantissimo. Questo scatena una competizione tra il consumo alimentare e quello energetico. Le masse dei paesi emergenti rischiano di fare la fame. L'aumento del costo dei prodotti alimentari incide sul tasso di malnutrizione della popolazione e sul tasso di povertà».

**E che ne è dell'auto a idrogeno?**

«La sua stella è tramontata. È di difficile realizzazione, costosa e inefficace».

della circolazione degli ibridi, veicoli che seppure utilizzando carburanti tradizionali producono zero emissioni. Quello di Londra, di tassare l'uso dell'automobile in zone ristrette della città. Quella di Copenaghen, di favorire l'uso delle biciclette. Non esiste una soluzione universale, si tratta di adottare una serie di misure produttive, commerciali, di ricerca e politiche che si muovono tutte nella direzione di ridurre la produzione automobilistica e l'uso di autoveicoli a propulsione tradizionale».

**E che faranno i produttori di macchine?**

«Costruiscano ibridi. Producano batterie che si riciclano meglio. Sviluppano nuovi sistemi di trasporto di massa. C'è tantissimo da fare. La voglia degli ibridi gli sta indicando la strada, che la seguano».

**Ma perché dovrebbero farlo? In fondo si parla da tempo di crisi energetica, ma le file al distributore non si vedono ancora.**

«Che non si vedano adesso non esclude che non le vedremo nel prossimo futuro. Una crisi energetica di dimensioni drammatiche nei prossimi anni è inevitabile. Ora non si può dire con precisione che forma assumerà, ma quella crisi ci spingerà a prendere contromisure drastiche. Adesso possiamo attendere la catastrofe e cercare di correre ai ripari con misure rigide, oppure possiamo scegliere di fare della prevenzione. Nel caso delle sigarette si fa prima a smettere di fumare che cercare di curare il cancro dei polmoni. Con le macchine è meglio limitare la loro circolazione che cercare di riparare i guasti ambientali che causano». ■

**Il bioetanolo non è una soluzione. Toglierebbe risorse all'alimentazione**