

C'è stato un malinteso: l'auto europea finirà in rovina

Riccardo Ruggeri, 24/10/2026

Il titolo si ispira a una frase di Franz Kafka: C'è un malinteso e per causa di esso finiremo in rovina.

Alcuni anni fa, a Roma, partecipai a una importante conferenza sull'auto elettrica e intervenni con una relazione che portava quel titolo, basata sul mio solito ragionamento, non da analista, ma da scenarista.

L'incipit fu: *"Nel 1992 Deng Xiaoping si inventò la via comunista al capitalismo"*.

Lo fece anche trasformando la gracile industria cinese dell'auto attraverso un diktat strategico: *"Non avendo la Cina neppure una goccia di petrolio, dobbiamo creare una filiera basata sulle terre rare"*.

La prima parte del percorso la fecero in joint-venture con i Big dell'auto europei-americani-giapponesi.

Quando ritennero di aver assorbito tutto il know-how occidentale del caso, imposero una rigida normativa, con tanto di date fisse, per arrivare al full electric, attraverso:

- la predisposizione di una ottimizzata filiera nazionale;
- la nascita di agili e innovative aziende dell'auto private (modello Tesla) però cinesi al 100%;
- il ridimensionamento delle esistenti joint-venture;
- la costruzione di una trentina di centrali elettriche a carbone (sic!).

Nel frattempo, UE aveva scelto per la transizione climatica di puntare tutto sull'auto elettrica, pur sapendo di non possedere quelle tecnologie e neppure le terre rare che le supportavano, per non parlare delle centrali elettriche.

In quella conferenza mi lasciai sfuggire una frase, forse non gradita agli organizzatori: *"L'auto elettrica europea, progetto 2035, sarà l'ennesimo bagno di sangue politico, economico, culturale di questa Europa"*.

Col passare degli anni andò sempre peggio, l'auto europea era ormai diventata un grande problema per Francia (Renault e Stellantis) e per Germania (VW).

Friedrich Merz e Emmanuel Macron nell'accordo appena firmato ora lo definiscono *"...favorevole al pragmatismo economico contro l'idealismo climatico"* (sic!).

Proprio in quella conferenza a Roma mi ero anche lasciato andare a una previsione: *"Per governare l'ovvia crisi che sarebbe seguita ci sarebbe stato, prima, un accordo difensivo fra i due Paesi – proprio quello avvenuto la scorsa settimana – quindi, una fusione tri-societaria fra sconfitti per permettere alla burocrate Ursula von der Leyen di dire, un giorno, fassinianamente, "Abbiamo l'auto europea!"*.

Merz e Macron, e l'intero establishment europeo, ancora oggi, fingono di non capire che il riferimento strategico, di questo settore proiettato al XXI secolo:

- è la guida autonoma, non l'auto elettrica;
- è il robot umanoide non il lavoro umano.

Entrambe le tecnologie sono sostanzialmente cinesi e americane.

Sul robot umanoide una chiosa, perché è qui che si annida il malinteso più grande.

Nel Novecento l'industria dell'Auto godette di privilegi incredibili, e di ogni tipo, perché occupando milioni di persone aveva un potere politico-ricattatorio immenso, qualsiasi fosse il regime politico al potere.

Il robot umanoide è un'invenzione americana - Tesla, NVIDIA, Meta, Agility Robotics — sono loro che hanno aperto le danze. Ma come già avvenne con l'auto elettrica, è la Cina a raccogliere frutti e allori e a realizzarne l'industrializzazione e fare le conseguenti economie di scala.

Un robot umanoide prodotto in Cina costava \$ 35.000 nel 2025. Bank of America (BofA) Global Research stima che scenderà a \$ 17.000 entro il 2030. È la stessa curva dei costi dell'elettrico.

Stesso film, stessi attori, stesso finale.

Le fasi dell'adozione sono già tracciate:

1) entro il 2027, industria e logistica. 2) entro il 2034, servizi e istruzione. 3) dal 2035, nelle nostre case.

BofA prevede che entro il 2060 ci saranno 3 miliardi di robot umanoidi in circolazione — quasi la metà della popolazione mondiale, più delle automobili esistenti oggi sul pianeta.

Entro il 2027, il 72% di tutte le installazioni di robot umanoidi sarà concentrato in magazzini, logistica, automotive, manifatturiero generico.

Merz e Macron nel 2026 (!) si stanno accordando per salvare un'industria che produce oggetti fisici — automobili — nello stesso momento in cui il valore si sposta altrove. Non più nel veicolo, ma nel software di guida autonoma. Non più nell'operaio, ma nel robot umanoide che lo sostituisce.

L'accordo franco-tedesco è la falange politica schierata in campo aperto di cui a un Cameo precedente. Imponente, costosa, molto fotogenica, ma obsoleta, fin dalla nascita.

I plebei europei — quelli che lavorano nelle fabbriche di Wolfsburg, di Sochaux, di Mirafiori — lo stanno già pagando.

I patrizi europei che hanno firmato l'accordo a Parigi, per ora no.

Il malinteso kafkiano non è sull'auto elettrica.

È più profondo; è credere che il problema sia la motorizzazione, quando il problema è chi sarà a produrre il veicolo, e chi lo guiderà.

Oggi, queste non portano il timbro europeo.

Purtroppo, c'è stato un malinteso. E per causa di esso finiremo in rovina. Prosit!

Post Scriptum

Trovo curioso come le élite europee affrontino il problema con questa modalità, che sarà devastante proprio per quella classe medio-alta su cui poggia il loro potere

© Riproduzione riservata

Link della pubblicazione:

<https://zafferano.news/rubrica/il-cameo/z361-ce-stato-un-malinteso-lauto-europea-finira-in-rovina>