

# è ora!



## BISOGNI E MERITI

ORGANO DEL NUOVO PSI

12 MARZO 2016

Direttore Responsabile **GIANFRANCO POLILLO** - Direttore Editoriale **MARIA BALDARI**

ANNO III N.48

Mezzi di trasporto e inquinamento

# IL FUTURO DELL'AUTOMOBILE

di **Vincenzo Papadia**

Non possiamo non chiederci alla luce dei problemi dell'inquinamento e della crisi economica diffusa e del rallentamento del Pil dei Paesi del BRICS se l'automobile avrà un futuro e quali problemi si connettono con tale futuro.

Sicuramente automobili, tir, camion, pulman, autobus, ecc formano da oltre 100 anni in qua punti sostanziali di riferimento per capire quale tipo di sviluppo gli esseri umani hanno voluto che si sviluppasse sulla terra. Però tale sviluppo contestualmente ha apportato l'inquinamento dell'aria, del suolo e dell'acqua potabile e del mare. Solo da circa poco più di 20 anni la questione ecologica è divenuta coscienza di massa, anche se il Club di Roma agitava tali questioni già oltre 50 anni orsono.

Ora il quadro che si presenta all'umanità è squilibrato perché in USA su 100 abitanti vi sono 90 automobili, in Europa 80/100 ed in Italia 64/100. Ma in altri Paesi meno sviluppati sviluppati come la Cina il rapporto è al 32% per cadere in India al 28% ed in Africa centrale orientale e occidentale al 12%.

Se il punto di picco USA fosse il punto di riferimento l'industria dell'automobile avrebbe ancora grandi margini di crescita, investimento, sviluppo, lavoro, Pil.

Allo stato attuale nel mondo con 7,5 miliardi di abitanti circolano 1,2 miliardi di autoveicoli. L'Europa e gli USA cercano di frenare l'inquinamento con varie iniziative volta a ridurre l'inquinamento atmosferico della CO2 che porta al surriscaldamento del clima della terra. Ma tale sensibilità non emerge a tutti i meridiani e paralleli perché i Paesi in via di sviluppo non sono così morigerati ed attenti al destino del globo terrestre.

Comunque sia non vi è solo da vedere il numero assoluto dei mezzi circolanti ma anche la dimensione, poiché in circa 50 anni i motori sono stati potenziati del più del doppio e la loro dimensione è cresciuta più del triplo mediamente, ponendo sia problemi urbanistici di allocazione nei garage e nelle autorimesse che nei diversi capannoni sia alla struttura delle strade da percorrere non più capienti ad

esempio per i tir doppio snodati che da soli coprono i circa 6,5, metri delle strade degli antichi romani definite consolari che sono per carreggiata di oltre 2000 anni orsono (Aurelia, Cassia, Flaminia, Appia, Salaria, Tiburtina, Prenestina, Casilina, ecc.). Ciò in Italia ma anche in Europa in Nord Africa e Medio Oriente per i tracciati che fece l'Impero romano. Uniche novità odierne nel mondo sono le autostrade figlie del cemento compresso e dei nuovi sistemi di asfalto.

Pertanto vi sono due problemi immediati: adeguare la viabilità per finirla con ingorghi e code chilometriche e l'altro da cambiare i sistemi di alimentazione delle automobili, passando ai sistemi ad idrogeno, ad aria compressa, ad elettricità, a pile, ecc. Ma questo è un aspetto che i fabbricatori di auto non si pongono abbastanza se continuano a produrre auto sempre più veloci (e poi non si può correre per i limiti posti dal codice della strada) con alimentazione a benzina o nafta o gas, da mandare su strade sempre meno percorribile, per tutti i guai anzidetti e per la carenza di manutenzione da parte di gestori pubblici e privati e dove le morti per incidenti stradali sono superiori ad ogni previsione degli infortuni mortali sul lavoro pericoloso.

Ma tutto ciò premesso e precisato, si deve dire che a determinate condizioni l'auto privata che da la libertà e l'autonomia di movimento a uomini, donne e minori, sia per lavoro o per svago ha un suo futuro anche nei Paesi emergenti del BRICS e nei Paesi in via di sviluppo. Tutto ciò atteso che nel continente antico ed in USA si tratta di procedere non a incrementi da anni 1950/1970, ma a rinnovamento del parco automezzi con un turnover logico fisiologico, che deve tenere conto però dei redditi da lavoro.

In Italia ed in Europa la sciocca austerità ha frenato salari e prezzi ai livelli del 2007/8 e quindi ha fatto perdere potere d'acquisto ai ceti medi e agli operai delle grandi fabbriche il 25/30% del loro potere di acquisto, quindi, non ci si potrà aspettare grandi incrementi, se non minimi e fisiologici e marginali, secondo le teorie di Alfred Marshall.

Per questi motivi occorrerà rivolgersi ad

altri mercati se si vuole che ancora l'automobile abbia un futuro. Certamente i limiti della crescita e dello sviluppo globale sono un freno che non aiuta a bene sperare nel breve periodo. In tale quadro un nuovo mercato potrebbe aprirsi in Iran, dopo l'accordo con l'Occidente, a condizione che ci sia un forte intervento strutturale sulla viabilità di quel grande Paese, cinque volte l'Italia che ha le materie prime quali petrolio e gas e, quindi, mediante strumenti quali le raffinerie in loco potrebbe essere un volano per la conquista di nuovi mercati.

Comunque gli esperti ipotizzano che nel 2035 circoleranno 2 milioni di veicoli, con un incremento di più centomila l'anno e che nel 2050 tali veicoli potrebbero essere 5 milioni. Ma allora saremo già 9,1 miliardi di persone sulla terra. Dato l'andamento demografico le etnie europee, poco fertili, si ridurranno di moltissimo e quelle Medio orientali, Orientali ed Africane più fertili, cresceranno di molto; sicché una forma di meticcio prenderà il loro posto in Europa.

Se non sarà modificata la tendenza dell'auto a petrolio, l'inquinamento costringerà gli esseri umani a circolare con le maschere antigas per il forte inquinamento atmosferico causato dagli scarichi dei 3/5 milioni di auto che circoleranno nel mondo.

Ma allora non sarà più l'Europa ad avere lo scettro dell'antica centralità, né gli USA a possedere la maggior potenza nei rapporti internazionali bensì la Cina, se procederà ai tassi di sviluppo odierni anche se un poco più contratti di qualche anno fa, ma l'incremento del Pil cinese di un anno ne vale almeno 10 anni di lavoro dell'Italia. La Cina in vent'anni è cresciuta del più del 160% del suo Pil. È sicuramente il nuovo mercato dell'auto per i prossimi 20 anni. Allora conviene ancora studiare meccanica, elettronica, elettrotecnica, robotica industriale, ecc.? Almeno in una proiezione ventennale occorre essere assertivi. Poi il resto va assegnato all'intelligenza umana se non vuole far perire se stessa.

Se la Cina e l'India scegliessero i nuovi sistemi di alimentazione per la trazione dell'auto farebbero un grande regalo al mondo ed a se stessi, ma se non lo faranno sarà un disastro ecologico per tutti.

Il bello ed il buono non dovrebbero sempre viaggiare insieme allo sporco, brutto e cattivo.

Con un poco di raziocinio ed un poco di buona volontà si potrebbero salvare la crescita, lo sviluppo, il progresso ed il lavoro per la vita e la dignità degli esseri umani.

## è ora!

Direttore Responsabile  
**Gianfranco Polillo**

Reg. Tribunale di Benevento n.1013/14  
Dep. in Cancelleria il 23/06/2014

c/o Avv. R. Tibaldi  
C.so Garibaldi, 82 - 82100 Benevento  
Via Archimede, 10 - 00197 Roma  
Tel.: 391.3762521

on-line: [www.eorasocialista.it](http://www.eorasocialista.it);  
e-mail: [nuovopsi@arubapec.it](mailto:nuovopsi@arubapec.it)

stampato in proprio