

AMBIENTE VIZIATO

# Auto: vita, morte e rinascita

Giuseppina Ciuffreda

Se a Houston, in Texas, fai una passeggiata, la polizia accosta e ti chiede se hai un problema. Perché camminare non è normale: esci e prendi l'auto. Non è un caso isolato quando la vita sociale dei cittadini è decisa dagli ingegneri del traffico. L'auto davvero ecologica non è dunque una macchina meno inquinante ma una grande trasformazione che muta radicalmente l'organizzazione e i prodotti dell'industria, ridisegna la forma delle città e sposa una mobilità diversificata basata sui trasporti pubblici.

Alexander Langer la chiamava "conversione" della produzione e degli stili di vita e per i centri di ricerca che studiano l'eco-efficienza, dal Wuppertal Institut di Wolfgang Sachs al Rocky Mountain Institute di Amory e L. Hunter Lovins, al Natural Capital Institute di Paul Hawken, è la "terza rivoluzione industriale" ed investe tutti i settori produttivi.

Le prime analisi controcorrente, che mettono in discussione la civiltà dell'auto risalgono agli anni Ottanta (Sachs, "Die Liebe zum Automobil"), poi

si intensificano. Danni ambientali e sociali, saturazione del mercato occidentale, una congestione del traffico tale da porre fine a un'idea di libertà nata con l'auto stessa (Guido Viale, "Vita e morte dell'automobile"). Di fronte alla crisi del settore è compito della politica cambiare la mobilità e riportare in vita l'urbanistica per riconsegnare ai cittadini strade e piazze, mentre l'industria automobilistica deve reinventarsi. Lo può fare guadagnando, sostengono i Lovins e Paul Hawken, ambientalisti favorevoli al mercato, ma per questo deve cambiare mentalità e abbandonare l'uso antieconomico delle risorse ("Capitalismo naturale", ristampa 2011 **Edizioni Ambiente**). Seguire principi biologici, riusare materiali, eliminare sostanze inquinanti e smetterla di accanirsi contro gli operai, puntando piuttosto sulla produttività delle risorse, scelta

che consente di «ottenere lo stesso lavoro utile da un prodotto o da un processo usando meno materiali e meno energia», liberando grandi quantità di capitale. «Ottimizzare la qualità invece di aumentare i prodotti» (Wup-

pertal Institut).

Se si vuole salvare l'auto bisogna dire la verità, riconoscere che il modello concettuale dell'industria automobilistica è superato, e superate sono le vetture che produce. Veicoli pesanti, dispendiosi, spreconi, rumorosi e inquinanti, pronti oggi a far danno anche nei Paesi emergenti. Innovazione è progettare modelli radicalmente diversi: più leggeri, aerodinamici, ibridi-elettrici. Un prototipo esiste già dal 1991 ed è l'Iperauto, creato dal Rocky Mountain Institute, non brevettabile, a disposizione della ricerca. Perché non si cambia? Secondo Hawken l'ostacolo maggiore è culturale. I manager non comprendono i sistemi viventi e i rendimenti che derivano dal risparmio. Bisogna mostrare loro i calcoli e se ancora non capiscono che l'eco-efficienza riduce i costi operativi e fa guadagnare più che aumentando la produzione di auto obsolete o tagliando il lavoro, «cambiare in fretta un management inefficace». Negli ultimi dieci anni Daimler-Benz, Ford, GM, Volkswagen, Toyota, Renault-Nissan hanno cominciato a progettare vetture diverse. Ma non Fiat.

