

## È AUTUNNO, CADONO LE FOGLIE...E LE AUTOVETTURE!

Sergio Carrà

La frode perpetrata dalla Volkswagen sul controllo delle emissioni delle autovetture fa affiorare la prospettiva che l'intero settore automobilistico possa subire una completa ristrutturazione, coinvolgente gli aspetti sociali, ambientali ed economici del nostro modo di vivere. Merita pertanto un approfondimento. Personalmente sono convinto che il gruppo Volkswagen sia maestro nel costruire automobili di qualità. Tuttavia ha raccontato bugie, e quindi, come tale, va punito.



Tali vicissitudini mi ricordano però il film "Baciami stupido", di Billy Wilder. Si tratta di una commedia brillante dove i personaggi coinvolti in intrighi di amore, ed altro, si imbroglia a vicenda nel modo più spregiudicato.

Sul primo numero del mese di ottobre dell'*Economist* [1] in un editoriale intitolato "Dirty secrets", impietoso nei riguardi della VW, si afferma "Volkswagen's falsification of pollution tests opens the door to a very different car industry".

Mi piacerebbe sapere quali saranno queste nuove vetture: quelle elettriche? quelle della Google senza guidatore? quelle della Apple che si sta buttando nello stesso business? Oppure i milioni di vetture cui la VW dovrà apportare enigmatiche modifiche? Nasce purtroppo l'impressione che ai responsabili stiano sfuggendo le dimensioni dei problemi che devono affrontare.

Nel caso specifico si ritiene che il grande colpevole sia il motore Diesel per il quale, sempre sull'*Economist*, si afferma "Diesel vehicles can be very economical on fuel (and thus emit relatively little carbon dioxide) but often (quindi non sempre, nota personale) at the cost of increased NO<sub>x</sub> emissions".

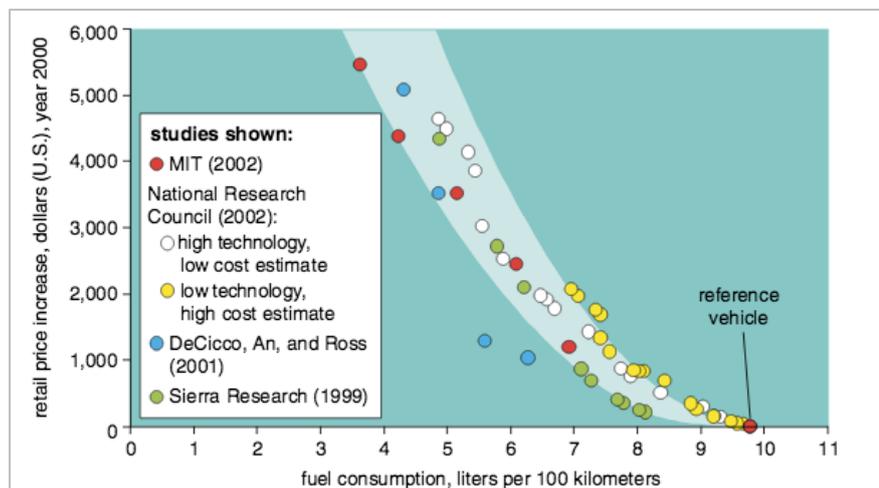
Immagino che il suo avvicendamento con i motori ad accensione tornerà gradito ai petrolieri poiché vedranno aumentare i consumi degli idrocarburi che potranno estrarre dal sottosuolo con dovizia, essendosi dissolta la bufala del picco del petrolio. Comunque è curioso che le accuse vengano da un Paese, gli USA, che sino ad ora si è sottratto ai vincoli sulle emissioni della CO<sub>2</sub>, ovvero della maggiore responsabile del riscaldamento globale, e che esercita con disinvoltura l'arte del fracking altrettanto colpevole in tale direzione. In realtà, amaramente, non si può fare a meno di sospettare che troppi interessi stiano inficiando le iniziative sui problemi ambientali, come ha dimostrato il giornalista Mc Kenzie Funk nel libro: "Windfall, the booming business of global warming" [2].

"Ambiente ambiente, quanti misfatti vengono compiuti in nome tuo" viene voglia di affermare. Compreso il fatto di aver fatto emergere un'ossessiva volontà di abbattere gli inquinanti anche se la loro emissione nelle condizioni operative attuali sta raggiungendo il limite delle possibilità tecniche.

A questa tendenza non sfugge l'economia che propone un criterio di compra e vendita di crediti di carbonio, le cui

virtù nel conferire slancio alle attività produttive risultano sfuggenti. Inoltre come evidenziato nella enciclica "Laudato si" [3] tale strategia può far sorgere nuove forme di speculazione tali da non aiutare a livello mondiale la riduzione dell'emissione dei gas inquinanti.

Dalla Figura riportata a lato [4], sintesi di un'analisi che, pur essendo stata condotta da diverse società, ha portato a risultati concordanti, appare che aumentando di circa 8.000 dollari il costo di una



autovettura si dovrebbe poter dimezzare il suo consumo di combustibile e di conseguenza anche gli inquinanti emessi. In altri termini un salutare ritorno alle ricerche, con particolare riferimento al settore della termo fluidodinamica, potrebbe restituire spessore e dignità alla attività in corso senza atteggiamenti da apprendisti stregoni. E se l'aumento di prezzo scoraggerà qualcuno a possedere una automobile, niente di male, poiché si abbasserà il numero di quelle circolanti nel mondo (circa un miliardo) ponendo un limite alla maggiore causa dell'inquinamento atmosferico.

In realtà se decidiamo di accettare i pericoli del *global warming* dobbiamo anche accettare l'onere non indifferente di avviare una rivoluzione epocale, che richiede tecnologie non ancora commercializzate ed un profondo coordinamento degli investimenti [5]. In questo quadro il trasporto si trova nell'occhio del ciclone, anche perché le attuali autovetture costituiscono un prodotto maturo per cui sono richiesti cambiamenti radicali riguardanti sia la loro tecnologia che la gestione del trasporto stesso includendo le corrispondenti infrastrutture. Benvenute quindi Apple a Google, che potranno portare nuove idee e competenze, ma se sperano di cavarsela con qualche aggiustamento temo che andranno incontro a delusioni.

Per finire con una nota di ottimismo ricordo che la commedia di Wilder si conclude nel migliore dei modi. La moglie gaudente vive una avventura con un affascinante cantante ed il marito tontolone si consola con una professionista (una Kim Novak mozzafiato) che grazie all'introito per la sua prestazione acquista una nuova automobile (forse una VW?).

Auspico quindi che la Volkswagen paghi, tanto non le mancano i quattrini, e che i, tanti, cultori dell'automobilismo grazie alla tecnologia vengano ricompensati dalla fruizione di rinnovate autovetture. In caso contrario si creerebbe una preoccupante situazione con conseguenze simili alla soppressione dei campionati di calcio.

---

### BIBLIOGRAFIA

<sup>1</sup>*The Economist*, n. 8957, October 2<sup>nd</sup> 2015.

<sup>2</sup>Mc Kenzie Funk, "Windfall", The Penguin Press, 2014.

<sup>3</sup>Papa Francesco, "Laudato si", Enciclica sulla cura della casa comune, Edizioni San Paolo, 2015.

<sup>4</sup>A. Schafer, H.D. Jacoby, J.B. Heywood, I.A. Waitz, *American Scientist*, 2009, **97**, 476.

<sup>5</sup>S. Carrà, G. Seminara, "Ambiente, disastri naturali e sviluppo sostenibile", Atti dei Convegni Lincei, **281**, pag. 106, Roma, 2014.