



Luigi Agostini e Marcello Malerba

38. Note critiche **Il rosso e il verde**

Energia, cambiamenti climatici, mobilità, ambiente e salute.

“È la somma che fa il totale” (Totò)

“Il lavoro è il padre e la natura la madre della produzione di ogni ricchezza.”

Con questa fulminante frase Karl Marx riassume la concezione, già presente negli economisti che lo avevano preceduto, che l'intervento umano produttivo per soddisfare i propri bisogni non poteva semplicemente subordinare la natura al proprio servizio ma doveva misurarsi con le trasformazioni che vi determinava al fine di ricostruire nuovi processi dialettici fra la produzione umana e la sua base naturale per conservare, seppure in forma nuove, la circolarità dei processi a cui si andava a dare vita.

Fuori da ogni retorica vi era già qui la fondamentale intuizione della contraddizione drammatica che, a causa della sua natura anarchica, la nascente società capitalistica con il suo potente sviluppo delle forze produttive, (che Marx perfettamente riconosceva), andava aprendo con la dimensione ecologica della vita e dei suoi processi di riproduzione.

L'anarchia del processo di produzione capitalistico, nel quale concretamente si esercita e si organizza il lavoro umano, e la subordinazione di tutto questo alla pura legge del profitto dell'impresa in competizione mortale con la sua concorrenza, o, se in monopolio o quasi, con l'interesse del capitalista ad estrarre il maggior guadagno possibile dal processo di produzione e circolazione delle merci, portava e porta ineluttabilmente con sé, dunque, la rottura con i processi di circolarità che devono caratterizzare l'incontro del lavoro e della natura nel processo produttivo, per non tradurre questo in una devastante rapina e distruzione delle sue stesse basi. E di quelle della vita.

Contemporaneamente all'intuizione “ecologica” di Marx e alla natura che questa avrebbe assunto non nell'astratto esercizio del lavoro umano per soddisfare i suoi bisogni ma nel processo produttivo concreto, che deriva da una precisa organizzazione sociale (quella capitalistica), vi era in Marx una concezione della storia nella quale lo sviluppo delle forze produttive tendeva all'estremo (quasi come la guerra in Von Clausewitz) e decretava, se del caso con la forza, il fallimento delle società e delle forme sociali che rimanevano indietro.

In questa concezione, il socialismo stesso si sarebbe reso necessario per superare i limiti di sviluppo delle forze produttive di una società capitalista che tanto dilapida e lascia inutilizzate enormi possibilità e risorse umane.

Non può sfuggire che l'insieme di queste concezioni porta il pensiero sulla realtà verso intrecci sofisticati. Come conciliare ecologismo, natura, circolarità, lavoro, bisogni umani, sviluppo tendente all'estremo delle forze produttive? Occorre sbarazzare il campo da alcune questioni.

Innanzitutto non va assolutamente confuso lo sviluppo delle forze produttive con il consumismo e il feticismo delle merci che caratterizza il rutilante modello capitalista attuale.

Un esempio concreto: prendiamo il caso del bisogno di spostare un oggetto o una persona, da A a B; lo sviluppo delle forze produttive ha per primo problema lo stabilire se questo spostamento può essere evitato o sostituito da altro senza creare una perdita per il bisogno o addirittura con un vantaggio per i bisogni umani stessi; una volta stabilito che è effettivamente necessario si porrà il problema di quale modalità può permetterlo con il minor dispendio di energia e lavoro sulla base dello stato delle tecnologie attuali e, se del caso, di nuove da progettare.

Nel rispetto delle necessità di circolarità e riproducibilità del processo; o, almeno, del non danno: la libertà individuale, che questo approccio sembra intaccare, non c'entra nulla in quanto non verrebbe danneggiata da questa concezione che si occupa del sistema e della sua organizzazione e non del vietare

una scelta individuale.

Il consumismo fornirà una automobile o un camion allo scopo e considererà ricchezza la sua rapida sostituzione. Chiederà allo Stato di costruire più strade e ai produttori di petrolio di fornirne in maggiore quantità e trasformerà, con abili tecniche pubblicitarie, in feticcio da adorare ogni mezzo e parte del processo al fine di far dimenticare, che, lo scopo iniziale era di andare da A a B. Per convertirlo in quello del possesso o uso di una merce. Su cui fare profitto. La visione di insieme e i costi indotti sono espulsi dalla valutazione.

Non è solo teoria

Si pensi alla discussione sulla TAV. Nella relazione di valutazione presentata dalla commissione nominata dal governo si sostiene, fra l'altro, che essa sarebbe antieconomica in quanto, nei costi, andrebbero considerati i mancati introiti dei pedaggi autostradali e delle accise sui carburanti che il passaggio delle merci, e delle persone, dalla strada al treno determinerebbero. Il fatto che il treno sia, dopo la nave, il mezzo di gran lunga meno inquinante e a minor impatto ambientale per tonnellata trasportata non rileva. O se rileva è per i mancati introiti del sistema esistente. La questione climatica – che riguarda la vita o la morte del futuro dell'umanità – viene del tutto ignorata.

Un'altra questione sono i bisogni umani. Essi non sono solo un prodotto naturale e esigenze di sopravvivenza. Sono anche un prodotto sociale determinato dal modo in cui viviamo e lavoriamo, sono organizzati nel processo produttivo e dal modo in cui sono organizzati e prodotti i processi culturali. Esistono poi ragioni politiche, geopolitiche, perfino militari che pesano in modo decisivo. Nella Germania di Bismark l'ultima parola sulla costruzione della rete ferroviaria-a scartamento ridotto- spettava allo Stato Maggiore, data la necessità eventuale di spostare rapidamente le truppe dal fronte orientale al fronte occidentale. Il treno ha una gittata più lunga del cannone, porta più lontano - ripeteva sempre Moltke il vecchio.

Quando fu costruita, nell'Ottocento, la ferrovia americana quale valutazione economica la giustificava? Guardando al passato e al suo presente nessuna. Il mercato chiedeva cavalli e mandrie da macellare. I cow boy non avevano nessuna intenzione di perdere il lavoro che compivano nell'accompagnare le mandrie nei luoghi di consumo. Degli indiani non serve dire.

Quella ferrovia era una idea dettata dalla strategia. Pensiero strategico che travalica l'orizzonte di una commissione di "costi e benefici." Unificò la nazione, creò lungo i suoi percorsi poli di sviluppo e creò nuove opportunità e bisogni. Disegnò un futuro.

La geopolitica di oggi dice che il tempo delle singole nazioni è finito, sepolto dallo sviluppo delle forze produttive già avvenuto.

Potenza di calcolo, Internet, commerci e mezzi di comunicazione, diffusione dello sviluppo, crescita della scienza e delle sue scoperte, scala degli eventi, compreso quello enorme dei cambiamenti climatici, rendono urgente la costruzione di nuove entità almeno a scala continentale al fine di poter prendere decisioni della portata necessaria alle nuove sfide.

Se si sceglie l'Europa, gli Stati Uniti di Europa, come nuova entità democratica da costruire allora serve un sistema di trasporti moderno che la unifichi. E di tutti i sistemi il treno, allo stato attuale, è quello che ha minor impatto ambientale, con meno consumi energetici, e rischi per le persone che si spostano. Certo, possiamo sognare un mondo a chilometro zero, dove "chi se ne frega di andare a Lione", dove non intacchiamo il "diritto alle valli" dei nostri valligiani.

Ma nella realtà si faranno invece nuove autostrade su cui circoleranno ancor più veicoli con motore a scoppio e con sempre più effetto serra e costi ambientali.

Senza contare che il "diritto alle valli" potrebbe tramutarsi nel "diritto alla guerra". Inevitabile e regressivo esito del tentativo illusorio di "fermare il mondo" e salvare la propria identità.

Il localismo –diceva Napoleone – è il primo nemico della costruzione delle grandi entità statuali. Quale identità poi?

Che dire poi di come fronteggiare il più grande progetto di sviluppo su scala mondiale, ma innanzitutto eurasiatica e africana, che si sia mai visto nella storia deciso dalla politica? Parliamo del progetto della via della seta lanciato dalla dirigenza comunista cinese nel quale la ferrovia è asse portante. Non è un progetto solo finalizzato alla costruzione di vie di esportazione del surplus produttivo cinese. Al contrario, è funzionale, perfino nel nome dato nella loro lingua, a disegnare percorsi di sviluppo lungo il cammino. Una via, una cintura attorno alla quale rendere possibile lo sviluppo.

Dal chiuso delle valli vedi solo l'invasione. E la guerra per difendertene. Dalla dimensione europea

vedi l'enorme e inusitata opportunità. Perfino di ridisegnare l'Africa che, senza sviluppo, sommergerà il mondo con la sua travolgente crescita demografica. E il portato di migrazioni e guerre che trascinerà con sé.

Una riflessione poi forse andrebbe fatta sullo stesso concetto di "inquinamento" e "inquinante".

Se escludiamo il facile e scontato parallelismo fra natura di un prodotto chimico e sua nocività alla vita, che è sempre necessario avere presente naturalmente, ci accorgiamo che la semplice produzione quantitativa può tramutare in inquinante, e gravemente dannoso per l'ambiente e la vita, ciò che potrebbe non esserlo o addirittura non lo è. Si pensi alla plastica. Un prodotto dagli innumerevoli vantaggi che diventa devastante nel momento in cui è sottoposto e trasformato in consumismo di massa. Gli stessi idrocarburi: è pensabile un modo che ne possa mettere al bando l'uso? La verità è che l'unica via di uscita realistica è la programmazione economica tesa al loro ridimensionamento.

Prima di tornare su queste questioni un ultimo punto: come è stato possibile che una sinistra nata da una cultura così sofisticata sul rapporto fra natura, lavoro, ambiente e vita e rapporti sociali abbia potuto degenerare al punto attuale e portare a movimenti separati, a volte perfino opposti o contrapposti?

Che cosa ha dato vita alla separazione del rosso dal verde?

Ad Oriente le rivoluzioni socialiste e anticapitaliste è stata la scelta della produzione al fine di superare in modo rapido, e spesso forzato, l'arretratezza dei loro sistemi produttivi, ereditata dai regimi precedenti, e incapace di soddisfare perfino i bisogni primari dei loro popoli. Con a disposizione una natura vasta e sconfinata non sono andati spesso per il sottile. La natura non imponeva con urgenza i suoi limiti e questi sono stati messi in secondo piano. Le esigenze militari hanno fatto il resto. Solo ora una nuova sensibilità ha portato a porsi il problema ambientale. La cosa curiosa è che appare più sensibile a questi temi la Cina governata dal partito comunista della Russia nazionalista del nuovo corso post comunista.

In Occidente, le forze di derivazione socialista hanno finito per rinchiudere il loro ambito di azione sugli aspetti distributivi della ricchezza e sulla costruzione del Welfare State.

Non sono mancate ambizioni e velleità di intervento sugli aspetti produttivi e di organizzazione del territorio; si pensi alle nazionalizzazioni della produzione di energia degli anni '60 o ai tentativi di regolare il regime dei suoli condotti a partire da quegli anni. Ma poi il cedimento alle logiche di mercato è stato sempre più inarrestabile. Sino al punto di teorizzare che lo Stato deve regolare l'economia ma guardarsi bene dal gestire attività. Né, tanto meno, fare scelte produttive.

Una teoria, questa, come perfetto esempio della rinuncia ad ogni autonomia di pensiero per la sinistra. Di totale capitolazione all'avversario. Come se si potesse saper regolare senza saper gestire. E come se il potere vero non fosse esattamente quello di chi fa. La teoria dello Stato della sinistra si è ridotta a quella del pensionato che, ormai espulso dal processo produttivo, si ferma, mentre passeggia stancamente, col naso su ogni cantiere che incontra commentando il lavoro di chi fa. Negli occhi la stessa tristezza e rimpianto verso i tempi nei quali all'ambizione del pensiero seguiva l'azione.

La chiusura nell'ambito redistributivo e fiscale ha portato allo scivolamento verso logiche corporative; anche quando si rappresentava il lavoro.

La contraddizione ambientale si è separata dal lavoro e dall'organizzazione del processo produttivo per riemergere come sensibilità verso "l'inquinante", concepito nella sua natura fisica e chimica, staccata dai rapporti di produzione che la connotano. Sensibilità innanzitutto degli strati sociali più colti e urbanizzati, spesso indisponibili a cambiare la sostanza dei rapporti sociali ma desiderosi di vivere bene. Nel contesto esistente. Per cui si può essere verdi perché contro la TAV ma non fare nulla contro l'autostrada che si costruisce in alternativa.

Una forza che voglia tornare alle origini del pensiero socialista e della sua potenza nel comprendere il mondo deve dunque tornare a riunificare tutti questi aspetti e non cedere a chi li separa e compartimentalizza.

Si è rossi perché si ha una visione di insieme dello sviluppo umano e dei suoi rapporti con la natura. Sviluppo che ha connotazioni socialmente determinate. E l'ambizione che possano essere gestite nelle loro interconnessioni e scelte produttive. Con la piena assunzione di responsabilità degli indirizzi e delle scelte produttive che si intendono fare.

La sinistra di oggi, quando va bene, chiede investimenti; quando va' ancora meglio elenca esigenze e bisogni, ma raramente indica come raccogliere le risorse, come gestirle e da chi, e quali scelte produttive effettivamente fare. Se si è rossi non serve essere verdi.

Tuttavia, la sensibilità verde è una grande risorsa perché eleva all'attenzione l'evolversi ormai dram-

matico della contraddizione con la natura raggiunta dall'attuale modello produttivo e di vita.

La questione della produzione dell'energia e del suo rapporto con il cambiamento climatico è in cima alle questioni.

L'energia oggi serve a soddisfare almeno tre grandi esigenze:

- i. l'organizzazione dei processi produttivi
- ii. i bisogni residenziali
- iii. le esigenze di mobilità

Potremmo poi distinguerla nelle sue due principali forme: la produzione elettrica e quella termica. Anche se la produzione elettrica dipende in modo preponderante dai cicli termici tuttavia non vi coincide e può non coinciderci ancora di più in futuro. Una valutazione realistica della questione permette di avanzare alcune previsioni per pura forza del concetto, non essendo noi dei ricercatori di mestiere.

Innanzitutto lo sviluppo inarrestabile delle forze produttive a cui tende il sistema spinge verso una domanda crescente dei consumi energetici nei processi produttivi.

Lo sviluppo dell'automazione, in sostituzione del lavoro umano, e le esigenze di migliorare le condizioni di vita di tante parte della popolazione del mondo fornendo loro i prodotti di cui hanno bisogno spingono verso una inarrestabile domanda crescente di energia. L'accelerato sviluppo delle reti comporta crescenti consumi di energia e maggiore inquinamento.

I miglioramenti di efficienza tramite nuove tecnologie nei processi produttivi certamente esistono e vanno incentivati ma non invertiranno la tendenza. Oggi questo tipo di energia necessaria è innanzitutto sotto forma elettrica.

La sua produzione dipende dalle fonti fossile per circa l'ottanta per cento.

Se escludiamo piccole nazioni come Svezia o Norvegia, dotate di importanti risorse idrauliche al punto da puntare a fonti fossili zero, in Europa il fossile la fa da padrone mitigato dal nucleare. Le rinnovabili, eolico, solare, e geotermico sono crescenti ma ancora marginali.

Importanti declami, in particolare tedeschi, parlano di abbandono del nucleare e del carbone.

Ma la realtà è che stanno semplicemente spostando in Polonia e negli altri territori di nuova egemonia nei paesi dell'Est la produzione della elettricità di cui abbisognano. E questi aprono nuove centrali a carbone. Spesso del peggiore.

Occhio non vede verde non duole.

Cosa possiamo fare in Italia? L'andamento dei consumi energetici elettrici conferma le previsioni crescenti sopra avanzate.

Le nostre risorse rinnovabili, tolte le idroelettriche sulle quali rimane poco da allargarsi, e qualche spazio nel geotermico, sono l'eolico e il solare. A sua volta distinto fra fotovoltaico e a concentrazione. È nostra opinione che qui molto si può fare alla condizione di scelte oculate e di razionalità economica.

Il solare fotovoltaico, per esempio, andrebbe incentivato con particolare attenzione ai suoi rendimenti. Montare un pannello fotovoltaico in pianura padana o in Puglia o Sicilia non è la stessa cosa. Il suo rendimento in KW cambia radicalmente perché cambia la insolazione a cui è sottoposto. Sotto le nuvole o la nebbia un pannello fotovoltaico non produce niente. In più, occorre incentivare davvero il solare diffuso e attrezzare la rete per la sua diffusione e limitare il consumo di territorio agricolo con enormi impianti gestiti centralmente.

Il solare a concentrazione, dopo il primo esperimento nella centrale di Adrano in Sicilia, non ha visto sviluppi produttivi. Eppure il nostro miglior fisico, Carlo Rubbia, ha progettato un'innovativa centrale solare a concentrazione dagli straordinari rendimenti. È stato licenziato da Berlusconi ed è andato a realizzare centrali solari in Spagna. Eppure, il Sud è la nostra miniera energetica solare.

Analizzando i dati di capacità produttiva elettrica dati da TERNA emerge come proprio le regioni del Sud, ad eccezione della Calabria, siano quelle più deficitarie rispetto ai loro stessi consumi nella produzione di energia elettrica, così come sono deficitarie regioni del Nord come il Veneto, con ben altra industrializzazione.

Andrebbero create incentivazioni dedicate al Sud che colleghino insediamenti industriali, realizzazioni di campi fotovoltaici, realizzazione di centrali solari a concentrazione, diffusione del fotovoltaico nelle abitazioni, al fine di cambiare ad un tempo il mix nazionale di produzione elettrica, la distribuzione del tessuto industriale, e il sostegno al sud. L'adozione delle tabelle di insolazione (già esistenti) come criterio di assegnazione degli incentivi nel solare diventerebbe al contempo criterio di efficacia economica dei soldi investiti nel solare e una politica per il Sud non assistenzialistica.

Lo sviluppo dell'eolico purtroppo cozza anche contro il devastante impatto visivo ambientale. Ma i gas serra sono peggio.

Il consumo di energia residenziale è soprattutto quello dedicato al riscaldamento-raffrescamento. Uno termico l'altro prevalentemente elettrico. Per quanto riguarda quello termico esiste già una legislazione a sostegno della riconversione abitativa verso la riduzione dei consumi da ottenere con adeguati interventi di isolamento delle dispersioni. Purtroppo essa ha il limite di non risolvere i casi di controversia negli stabili con più condomini.

È necessario stabilire per legge che non possono essere invocati diritti fondiari e estetici del condominio per impedire la realizzazione del cappotto termico.

Nel gergo tecnico si dice che "il cappotto non fa spessore". Va in sostanza stabilita la priorità dell'interesse collettivo alla riduzione dei consumi energetici sui diritti di proprietà che oggi sono usati per dar vita a contenziosi "estorsivi" fra condomini.

Il risparmio energetico nelle abitazioni ha un valore strategico nella riduzione del consumo dell'energia fossile. Va perseguito come priorità. L'abbinamento con il fotovoltaico può trasformare l'abitazione da consumatrice di energia a elemento della sua produzione.

Un altro elemento di rilevante importanza, in particolare nella pianura padana, è il riscaldamento ottenuto tramite la combustione della legna. Questa tecnica di generare calore ha il pregio della circolarità del processo dal punto di vista ambientale ma purtroppo avviene troppo spesso sulla base di tecniche di combustione quasi primitive che sprecano l'energia contenuta nella legna e contribuiscono ad aumentare inquinanti e polveri sottili.

Nella pianura padana il consumo e le emissioni, sono pari a quello generato dal trasporto su gomma. L'Italia ha una ottima industria che produce efficientissime stufe e camini dai rendimenti strepitosi, vicini al 90%, e dalle emissioni estremamente contenute. Il tutto a una frazione di un quinto del costo di una utilitaria da cambiare per rottamazione.

Costerebbe meno regalare, da parte dello Stato, un moderno termocamino per ogni famiglia della pianura padana che la dissennata politica di incentivi e rottamazione che si sta perseguendo.

Già sono previsti importanti incentivi in materia ma purtroppo sono poco usati. Contano legami e tradizioni ancestrali. Forse è necessario sottoporre i camini a legna e le stufe ad un criterio di controllo come quello che già funziona per le caldaie a gas.

Comunque, la situazione della pianura padana richiede una politica organica a sé che lega vari aspetti: l'inquinamento, il risparmio energetico, le fonti rinnovabili, la mobilità, di cui diremo fra poco, la produzione di energia.

In sostanza, si tratta di adottare una politica per il Sud da trasformare nella nostra miniera energetica e una reindustrializzazione a questa legata. Una politica per il Nord: la pianura padana concepita come una grande area urbana, che affronti con visione unitaria i drammatici problemi di inquinamento e riorganizzazione del territorio che si sono aperti e che vedono la questione dell'inquinamento e del ruolo della mobilità in generale, e del trasporto merci in particolare, come problema che richiede una strategia di lungo periodo.

Solo così si tiene unito il Paese. Solo così si tiene in equilibrio la Questione settentrionale e la Questione meridionale.

Il corridoio ferroviario europeo a sud delle Alpi è la nostra piccola Via della seta con la quale far entrare il Nord, e con esso l'Italia, nell'asse dello sviluppo europeo e in una moderna mobilità basata sulla ferrovia e il trasporto collettivo e pubblico.

Una politica per il Sud, una per il Nord, da contrapporre alla tragica via imboccata dal patto scellerato in via di formazione fra le regioni del nord, Emilia Romagna compresa, che, se applicato, dissolverà la nazione e separerà, segregando, i ricchi dai poveri.

Per quanto riguarda la mobilità, la pubblicità canta la libertà di muoversi, in solitaria, in strade senza nessuno, trasfigurando la realtà. Il motore a scoppio, alla base dei sistemi di trasporto su gomma, invece, inquina e nuoce gravemente alla salute. Lo si sapeva. Lo si è sempre saputo. Fin dai suoi albori, all'inizio del 900, nessuno che non volesse suicidarsi ha mai pensato di farsi un aerosol con un tubo di scappamento.

Ora l'Organizzazione mondiale della sanità ha bollinato le emissioni come gravemente nocive per la salute.

Il diesel innanzitutto, ma anche la benzina in secondo ordine.

Si ammette che le ricerche rendono difficile distinguere le differenze di nocività tra i due tipi di carburante in quanto molte delle emissioni riconosciute come cancerogene e nocive per il sistema

respiratorio e cardiocircolatorio sono comuni ai due tipi di carburante e alla combustione degli idrocarburi in genere.

A danno del diesel, in particolare, le polveri sottili. Emesse comunque anche dai motori a benzina in grande quantità. Tanto è vero che tra due euro 5, benzina e diesel, emette più polveri (da 10 a 20 volte in più seconda della temperatura ambiente) la benzina in quanto senza filtro antiparticolato.

Si avverte, in questo pronunciamento, anche la pressione nord americana interessata alla sua guerra commerciale all'Europa, maggior produttrice di motori diesel. In Europa si stimano in almeno 600.000 le morti annuali premature dovute al nostro sistema di trasporto su gomma.

In effetti, da un tubo di scappamento escono molti veleni. Ossido di carbonio; ossidi di azoto; ossidi di zolfo; polveri sottili; idrocarburi incombusti, composti da una vasta famiglia di prodotti come il benzopirene, prodotto anche da sigarette, stufe e camini, il benzene, altri idrocarburi policiclici aromatici, tutti caratterizzati da alta capacità cancerogena.

Oltre ad altri composti. infine c'è, forse, il più importante: la CO₂ o anidride carbonica.

Se infatti gli altri prodotti della combustione uccidono l'individuo, la CO₂ uccide l'ambiente, vedi i disastri meteo sempre più frequenti, e il pianeta, in quanto gas serra che cambia il clima dalla Terra. Per ogni litro di carburante consumato vengono emessi circa 2,5 chilogrammi di CO₂ (media sommaria fra i vari tipi di carburante, GPL e metano compresi).

Nonostante si sapesse che le cose stavano così e che i gas serra avrebbero cambiato il clima della Terra (gli scienziati lo dicono da almeno 50 cinquanta anni e si sono sbagliati nelle previsioni per eccesso di ottimismo) e nonostante ora si avanzino previsioni catastrofiche (bruciate in peggio dallo sviluppo dei fatti) in base alle quali l'innalzamento del livello dei mari getterà la pianura padana sotto acqua entro la fine del secolo, uno sputo di tempo che coinvolgerà i nostri nipoti e ci riporterà tutti alle palafitte, il nostro Paese, in particolare, ha continuato, e continua imperterrita, nel potenziamento del trasporto su gomma con motori a combustione a danno di altri sistemi rimasti del tutto marginali.

Le grandi città europee, da Parigi a Mosca, hanno sviluppato sistemi di trasporto collettivo, i Metró in particolare, di superficie o sotterranei, di grandissima efficacia senza i quali sarebbe impensabile lo stesso funzionamento di quelle città.

Nel nostro Paese prendere un mezzo pubblico vuol dire, nel caso estremo, rischiare letteralmente il rogo; vedi la nostra capitale. Ormai di fronte alla innegabile evidenza si è aperto un dibattito e si prendono provvedimenti.

Vediamoli. Da una parte si è aperto un processo contro i diesel. Se ne vuole da parte di molti la messa al bando. Nessuno che faccia la domanda più semplice. Un barile di petrolio, 159 litri, quando finisce in raffineria produce vari composti fra cui, per più di metà, benzina e gasolio per autotrazione. che cosa ne facciamo del gasolio se non lo consumiamo? O torniamo a seppellirlo oppure lo termo valorizziamo. Cioè lo bruciamo. Parliamo di milioni di tonnellate. Non riusciamo a termo valorizzare i rifiuti figuriamoci il resto. In ogni caso, vi sarebbe un aumento dei costi che probabilmente raddoppierebbe il costo della benzina sul quale cadrebbe il costo del restante gasolio non utilizzato.

La verità è che si possono ridurre i consumi di gasolio solo se si riducono anche quelli degli altri composti, benzina compresa, che escono dalla lavorazione del barile. Decretare la morte del solo diesel è impossibile. Altri puntano sulla riconversione verso l'elettrico dei veicoli su gomma. Anche qui nessuno fa la domanda di fondo.

Con cosa produciamo la elettricità per caricare le batterie di tali veicoli? E quanta ne serve? Oggi la percorrenza media di un'auto è di 12.000 km anno. Calcolando una potenza media bassa, 60 kW, (più o meno un 1248 cc diesel o benzina) e un parco veicoli a motore in Italia di quasi 50 milioni di veicoli, di qui almeno 38 milioni automobili, dovremmo raddoppiare la produzione di elettricità nazionale oggi fatta da quasi duecento centrali elettriche, conteggiando solo quelle sopra i 10 mega watt.

Senza contare che bisognerebbe riciclare letteralmente miliardi di batterie e che le riserve di litio mondiali non sarebbero sufficienti.

Impossibile, per ragioni di potenza, peso, ed autonomia, sarebbe poi trasformare ad elettrico i camion. E comunque non basterebbe. Ci sono quasi 5 milioni di veicoli commerciali e la potenza media effettiva in kW è molto più alta.

Gli stessi "ambientalisti" fautori del passaggio all'elettrico correrebbero lesti a occupare il sito della prima centrale di nuova costruzione.

Senza contare che della elettricità oggi consumata in Italia il 15% viene da centrali nucleari estere e più del 60% viene dalla combustione di idrocarburi; cioè petrolio e gas. Entrambi produttori di gas serra

secondo le proporzioni sopra dette.

Nessuno ha il coraggio, e l'onestà intellettuale, di ammettere che l'auto elettrica è oggi un buon investimento in marketing delle case automobilistiche, che si rifanno il look, e uno *status symbol* per benestanti signori *political correct* delle zone ZTL ma non potrà andare oltre una percentuale da prefisso telefonico rispetto al consumo di mobilità. L'Unione europea ha indicato nuovi obiettivi di diminuzione delle emissioni. Ma lo ha fatto indicando una percentuale di riduzione delle emissioni per km da raggiungere da calcolare sulla media dei veicoli prodotti. Per le case automobilistiche produrre auto elettriche serve ad abbassare questa media fregandosene di dove viene l'energia, in quanto il dato non rileva ai fini della direttiva da rispettare.

SUV utilitarie ed elettrico in questa logica pari sono. Chi ha i soldi può così continuare a comprare il diritto di inquinare. E nel frattempo le infrastrutture stradali del nostro Paese, i suoi ponti, cadono a pezzi. Le nostre infrastrutture sono, in parte importante, da rifare per fine ciclo vita.

Che cosa si può fare

Innanzitutto bisogna ammettere che liberarsi dai combustibili fossili in autotrazione non è facile, se non impossibile, allo stato attuale delle tecnologie energetiche.

Anche l'auto ad idrogeno richiede che si produca l'idrogeno, processo energeticamente molto costoso in termini di consumo di energia. Anche qui non si va oltre la nicchia.

Inoltre, un litro di benzina ha un valore energetico pari a 10 kg di tritolo. Avete letto bene. Non ci viene in mente perché dimentichiamo che il tritolo esplose a velocità supersonica mentre la benzina brucia molto più lentamente. Ma è la quantità di energia che muove il motore.

E ad oggi non ci sono prodotti alternativi agli idrocarburi con questa efficacia. Lo sviluppo di tecnologie che migliorino il rendimento dei motori e le loro emissioni sono una strada inevitabile che va perseguita. Ma per quanto essa possa essere spinta in avanti ha dei limiti fisici e chimici non oltrepassabili. Per esempio la CO₂ per litro combusto non è riducibile. Inoltre questo sviluppo interesserà anche le auto a benzina, in realtà inquinanti come il diesel, e sarà un lungo calvario di passi successivi e normative che si superano con rapidità.

Una tecnologia a portata di mano e di grande efficacia è quella dei motori ibridi. La combinazione di motore a scoppio con generatore di corrente che alimenta i motori elettrici sulle ruote permette rendimenti e riduzioni di consumi strepitose.

Servono scelte politiche che supportino questa direzione e la accelerino fornendo direttive e certezze all'industria privata del trasporto. Il tutto almeno a scala europea.

Ma rimanendo nell'ambito attuale non se ne esce.

Se vogliamo letteralmente sopravvivere dobbiamo ridurre il consumo di mobilità su mezzi individuali. E dobbiamo portare su ferrovia e nave il grosso del traffico commerciale.

Non abbiamo molto tempo. Serve una politica complessiva in materia e direzioni certe.

La prima è la programmazione del territorio; un esempio per tutti: ormai si fanno solo ipermercati. Ogni ipermercato è un colossale creatore di traffico, e di inquinamento. Serve una politica della distribuzione commerciale che esca dalla subalternità alla grande distribuzione e programmi la distribuzione dei centri commerciali più in vicinanza ai quartieri, dove si possa andare a fare la spesa in bicicletta. Oggi i margini di guadagno della grande distribuzione sono pagati dai cittadini in termini di salute e ambiente e di costi di trasporto.

Programmare il territorio e la distribuzione di servizi e attività produttive è la prima fonte di risparmio energetico.

Anche la mobilità abitativa va aiutata e non resa costosa come è oggi

In Cina, per cambiare proprietà della casa basta andare in comune dove, davanti ad un funzionario pubblico, venditore e compratore firmano il passaggio senza spendere un centesimo.

Il catasto, altra pena italiana, sarebbe aggiornato e controllato in automatico. Anche a sinistra si chiedono più treni per i pendolari in alternativa alla TAV. Meglio sarebbe considerare il pendolarismo come la patologia di un sistema di produzione anarchico dove le rigidità e i costi del cambio di residenza e il pessimo incontro fra offerta e domanda di lavoro determinano un ulteriore affaticamento umano per lavorare. E un costo ambientale per spostare ogni giorno i pendolari.

Serve poi interrompere senza indulgenze il sostegno alla mobilità su mezzo individuale.

Gli incentivi alla rottamazione vanno combattuti in quanto enorme spreco di denaro pubblico con risultati effimeri. E spesso a vantaggio dei più benestanti.

In pianura padana, a cominciare dalle grandi città lungo l'asse autostradale, va costruita una rete di metrò di superficie che porti queste città a livello delle migliori città europee.

In città ci si deve poter muovere salendo su un metrò elettrico dalla frequenza tale che non bisogna neanche guardare l'orologio per sapere quanto passa.

Succede già a Parigi, a Praga o a Mosca.

Questa politica, sì, avrebbe enormi effetti sui consumi di idrocarburi! sull'inquinamento, sul pianeta, sulla salute, sugli incidenti stradali. Non si dimentichi che l'80 % degli incidenti stradali avviene in strade urbane.

Allo scopo serve un grande piano finanziario, non c'è dubbio. Dove trovare le risorse? E cosa si sta facendo oggi in realtà?

I provvedimenti presi a seguito dell'accordo fra Ministero dell'ambiente e regioni del nord Piemonte, Lombardia, Veneto, ed Emilia Romagna sono scoraggianti e al limite del ridicolo.

Si è stabilito che le vecchie automobili sono il problema e che ne va vietata la circolazione.

Una automobile in Italia ha una durata media di 168.000 km. Poi finisce al macero. Una parte del parco auto (euro 0-1-2-3-4) ha almeno da più di 20 anni ad almeno una decina. Se sono ancora in circolazione, visto che nessuno sostituisce più il motore, vuol dire che i proprietari fanno chilometraggi annuali bassissimi. Molto inferiori alla media dei 12.000 km.

Quanti sono i pensionati o gli anziani o semplicemente chi muove poco l'auto, in questa situazione nei comuni interessati ai provvedimenti di limitazione della circolazione? Parliamo di almeno un milione di veicoli su un parco totale. Per queste regioni, di quasi 20 milioni di veicoli, commerciali compresi. In grande difficoltà inoltre vengono a trovarsi artigiani e professioni che usano mezzi commerciali per l'espletamento della loro attività.

Prendiamo un artigiano edile ad esempio. Spesso ha un camion con gru che usa per recarsi in cantiere e movimentare il materiale. Il chilometraggio effettuato è molto basso, paragonabile alla percorrenza media di un'auto, il costo del mezzo è elevato, anche 100-150.000 euro visto l'allestimento necessario. Ora costui, se vuole lavorare, si trova a dover rottamare il mezzo, in perfette condizioni anche dopo 10 anni.

Si dice che questo parco veicoli è troppo inquinante in proporzione ai nuovi mezzi. In verità, nel corso degli anni i motori sono diventati più efficienti ed "ecologici" ma si dimentica di dire che è aumentata anche, e di molto, la potenza media dei veicoli, il loro peso, e dunque il loro consumo effettivo, soprattutto a bassa velocità media.

Se consideriamo che la velocità media di un mezzo nel traffico del nord è di 29 km orari (dati da scatole nere montate su molti veicoli dalle assicurazioni), è facile capire che l'aumento di potenza dei nuovi mezzi unito alla diminuzione delle velocità effettive comporta in realtà un aumento reale dei consumi di carburante pur in presenza di mezzi più recenti. Dal 1990 ad oggi più 30% di emissioni, gas serra soprattutto.

Insomma, si comprano mezzi sempre più potenti per andare alla velocità di una bicicletta.

Ovunque capita di vedere nuovi veicoli non con uno ma con due o quattro tubi di scappamento. Ci sono SUV che scaricano bambini davanti a scuola la mattina oppure li trovi davanti al supermercato, che hanno una potenza pari a quella di un carro armato T34 con il quale i Russi combattevano i Tigre nazisti.

Come si fa a dire ad un pensionato con la sua utilitaria da 20 km con un litro che non può circolare perché il suo motore inquina troppo quando mostruosi pickup, sul cui pianale potrebbe essere installata tranquillamente una artiglieria antiaerea di grosso calibro a quattro canne, sono usati per andare all'ipermercato al quale non può andare colui che viaggia poco e fa durare la sua utilitaria?

Quanto costa la politica adottata dalle regioni del nord? Si vuole la rottamazione di un milione di veicoli. Per cominciare.

Consideriamo che ognuno di questi proprietari si converta al massimo della parsimonia e compri una utilitaria con una media di 15.000 euro di spesa. Parliamo di un totale di 15 miliardi di spesa (a cui vanno aggiunti quelli della svalorizzazione della macchina rottamata, forse almeno altri 5 miliardi), tutti verso le case automobilistiche, per comprare una automobile che non verrà utilizzata se non in modo molto limitato. E non potrà neanche essere utilizzata dagli eredi perché, se ne può stare certi, nuove normative si succederanno a decretare il superamento tecnologico di questi veicoli e la loro nuova necessità di rottamazione. Senza considerare che anche produrre queste auto ha effetti inquinanti. Serve infatti energia, e tanta, per farlo. Quantizzabile dal 5 al 10 per cento della CO₂ emessa nella intera vita del veicolo. Oltre al resto.

La verità è che si è deciso un enorme atto di esproprio a danno in generale dei più poveri e di chi viaggia meno.

Siccome il parco veicoli aumenta, aumentano potenze, pesi e dimensioni dei veicoli, aumentano i consumi, si è deciso che chi ha soldi per stare al passo con le normative in rapido cambiamento circola, e inquina quello che vuole con il suo SUV, e ai disgraziati togliamo più di un anno di pensione costringendoli a cambiare la macchina anche se non ne hanno bisogno, pena il non poter neanche andare a fare la spesa o in ospedale in caso di necessità. Tanto per le direttive UE conta la media.

Una colossale distruzione di ricchezza.

Se si dovesse utilizzare la teoria dei vantaggi marginali, tipica dei liberali, per valutare questa operazione, mai si è speso così tanto per ottenere così pochi vantaggi. In più a danno di chi svolge attività artigianali e di cittadini che lavorano e a minor reddito in generale.

L'ambiente e l'inquinamento sono oggi un terreno di lotta di classe

Quella di chi sta bene contro gli altri. Con la scusa dell'ambiente e indisponibili a ridiscutere modelli di vita e di organizzazione che non si vogliono cambiare, si scaricano i costi sulle classi inferiori. Liberali e, magari, ecologisti per sé. Espropriatori di poveri per gli altri.

Quello che colpisce è che ciò avviene nel silenzio delle organizzazioni della sinistra, dei sindacati dei pensionati, quando non con la sua più stupida solerzia come dimostra il caso Emilia Romagna dove si sono bloccati anche gli euro 4.

L'errore di Macron e delle élite europee è di pensare che se si aumentano i costi dei carburanti se ne consumerà di meno. E così si combattono le emissioni. Fanno finta di non sapere che alcuni potranno scaricare dalle tasse tali aumenti e i più deboli, coloro che devono senza possibilità di scelta usare la macchina per recarsi al lavoro, o fare le cose indispensabili per vivere, non avranno altra alternativa che impoverirsi.

Sono stati il "libero" mercato, i poteri forti industriali e la subalternità della politica ad essi, a portare a questa situazione. Non saranno loro a tirarcene fuori.

Come si fa poi a stupirsi dei gilè gialli francesi e della loro rivolta?

Dove trovare le risorse per una vera politica ambientale sul trasporto alternativa all'attuale? A dire la verità, programmazione e innovazione normativa richiedono scelte politiche non capitoli di spesa.

Un nuovo sistema di trasporto richiede invece grandi investimenti.

Avanziamo una proposta. Discutibile e perfettibile.

Si ponga fine alla politica dei divieti di circolazione che porta ad un enorme spreco con pochi risultati. Anzi, con il risultato di dirottare risorse preziose pubbliche verso le case automobilistiche in crisi da sovraccapacità produttiva. Perpetuando così il dominio del trasporto individuale.

Si ipotizzi di istituire un contributo di mezzo euro all'anno a carico di ogni chilowatt di potenza dei mezzi posseduti. Parliamo di un bollo aumentato per un possessore di una utilitaria di 30, 40 euro l'anno. Di più pagherebbe ovviamente chi ha una macchina potente. Oltre una certa soglia potrebbe esserci anche una progressività della tassa maggiore.

In cambio, le regioni della pianura Padana forniscano al proprietario del veicolo col bollo aumentato l'equivalente in biglietti gratis per mezzi pubblici di trasporto. Considerando 20 milioni di veicoli, si incasserebbe almeno un miliardo e mezzo di euro l'anno che andrebbero dedicati totalmente alla costruzione di metrò di superficie sulle più importanti città del nord e su altri mezzi di trasporto collettivo.

Le risorse raccolte per anno sarebbero sufficienti alla realizzazione di un piano di grande efficacia. La spesa sarebbe un decimo dell'attuale, si creerebbe occupazione e lavoro, il PIL salirebbe di un fattore molto superiore all'investimento, non si romperebbero le scatole a nessuno, in tempi ragionevoli ci sarebbero veri effetti ambientali, sulla salute e sugli incidenti stradali.

Chi consuma di più per inutile sfoggio di potenza pagherebbe di più. Tutti riceverebbero indietro i soldi anticipati con la tassa sotto forma di diritto al mezzo pubblico che, a questo punto, sarebbero incentivati ad usare.

Lo Stato e le regioni non ci rimetterebbero niente in quanto già ora spesso i mezzi pubblici girano parzialmente pieni, o vuoti. Dunque sarebbe solo una saturazione della disponibilità di trasporto collettivo a parità di costi. La bilancia dei pagamenti avrebbe enormi benefici per la diminuzione del consumo di carburante importato e per la diminuzione degli acquisti di auto estere, che non avverrebbe nel caso della sostituzione del veicolo oggi imposta di fatto.

Ma, soprattutto, si darebbe una risposta di sinistra e in difesa dei meno abbienti, a un tipo di problemi che sempre più è destinato a sfociare in rivolte - in vere e proprie jacquerie - e in facili adesioni alla destra

populista da parte dei ceti sociali più deboli, lasciati a sé stessi, senza alcuna protezione.

Una politica per la pianura padana non può prescindere da una politica di riorganizzazione del trasporto a questa scala e oltre. Una riorganizzazione del trasporto non può prescindere dalla dimensione collettiva e questa impone di trovare forme di socializzazione dei costi della infrastruttura necessaria.

Le moderne tecnologie informatiche vengono in soccorso fornendo grandi opportunità.

Un'idea potrebbe essere di unificare il sistema di contribuzione ai costi oggi basato sui biglietti. Si immagina una tessera magnetica che si acquista, con la quale si accede indifferentemente a tutti i mezzi collettivi di trasporto, con l'addebito elettronico del relativo costo e la ripartizione all'ente fornitore del servizio di competenza.

Di quanto abbasserebbe le barriere all'accesso al servizio pubblico? Potrebbe anche essere la via per una socializzazione di base dei costi, di una riconversione del trasporto in pianura padana. Ma altre idee sono possibili. La sinistra deve avere una politica per il Nord non in risposta subalterna al leghismo ma in come risposta di sviluppo alle problematiche che connotano questa area.

La crisi del 2008 continua la sua marcia: mette in movimento interessi, forze, radicalizzazione di comportamenti, modalità di azione, che saltano facilmente i canoni consolidati in questi decenni.

La crisi del 2008 decreta la fine del "capitalismo mite".

Una eventuale ricaduta nella crisi, nel 2020 - come sostiene N. Roubini, l'unico economista che prevede la crisi del 2008 - non farà che accentuare tali fenomeni e renderli sempre più esplosivi.

In questi anni tutto è rimasto pressoché come prima del 2008: anzi sono diminuite le tasse per i ricchi, si sono tolte le patrimoniali, si vuole la flat tax, si sono tolti servizi alle classi più basse. Sono rimasti intatti persino i paradisi fiscali. Non sarà più possibile in tale eventualità, ripetere l'operazione di accollare i fallimenti delle banche al debito degli Stati.

I gilè gialli ci dicono che comunque la bonaccia è finita.

Estote parati - siate pronti, siate preparati - direbbero i padri gesuiti, dall'alto della loro sapienza storica.

A noi non resta che raccomandarci a Prometeo, santo protettore di chi vuole cambiare il mondo.

18 febbraio 2019
Codice ISSN 2420-8442