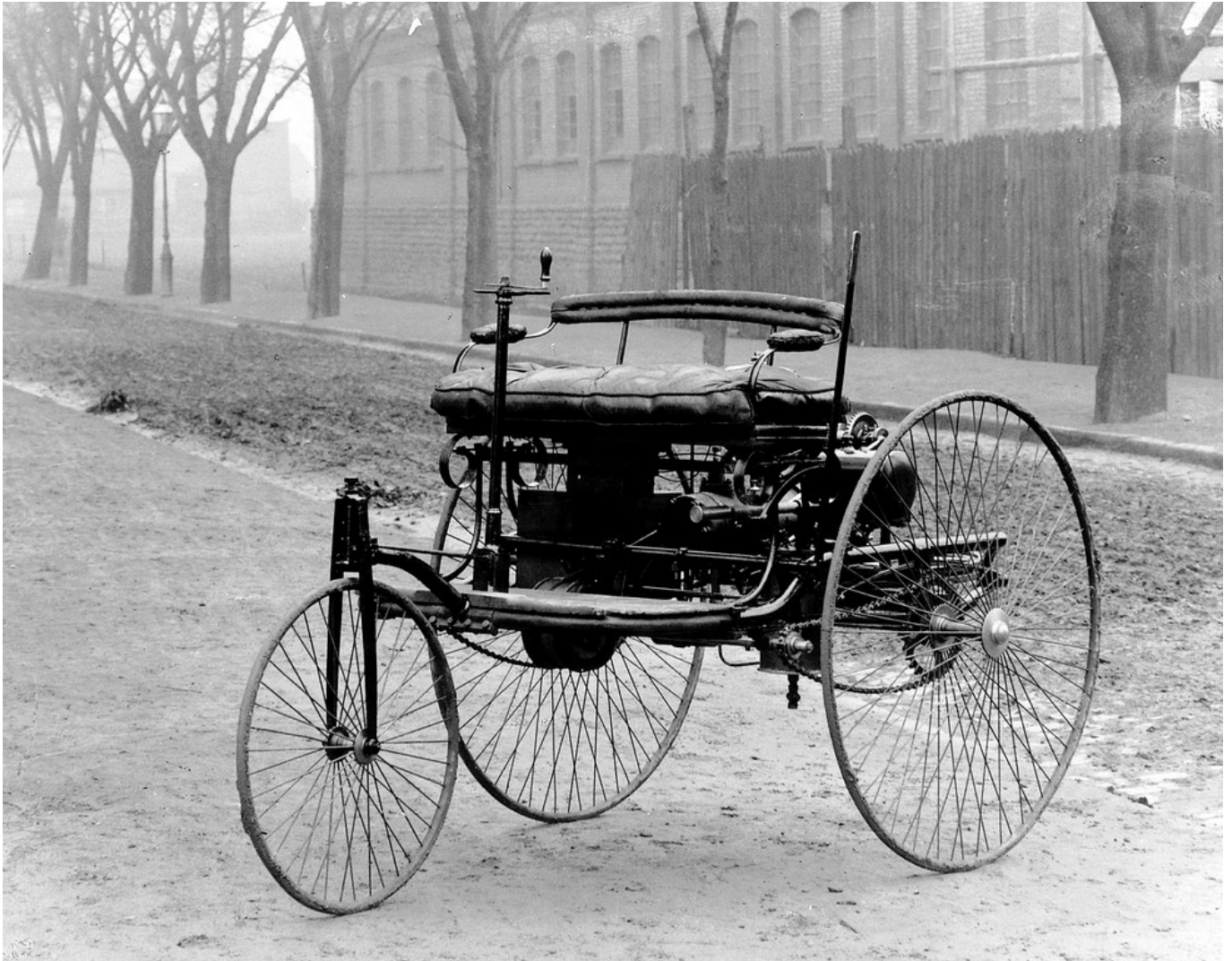


Possiamo ben dire che oggi la massima preoccupazione per la salute mondiale derivi dal tentativo di scrollarci di dosso il pericolo di influenza da Covid-19: uno dei problematici effetti che ne possono conseguire è però anche quello di una spinta al travaso di migliaia di persone dall'impiego del trasporto mediante i servizi pubblici (ritenuti a ragione un pericolo di infezione non facilmente eludibile) al trasporto privato e individuale, accentuandone così il già concreto pericolo per l'avvenire, o quantomeno per il benessere, del genere umano. Se ne può trarre ragionevole motivo per esaminare sin da ora l'esigenza di rifiutare che l'autovettura sia pur sempre la migliore alternativa alle necessità del trasporto, per guardare invece a come eliminarne la dannosità, pur continuando ad adeguarvi le nostre modalità di vita.

Nella seconda metà del Diciannovesimo secolo i tentativi di realizzare un veicolo stradale a carattere industriale erano fermi alla motrice a vapore ideata da Watt, che traeva forza dalla trasformazione dell'acqua in vapore utilizzando l'energia prodotta dalla combustione del carbone, ed era quindi condizionata dall'esistenza di un'apparecchiatura esterna produttrice di vapore d'acqua, per trasformare l'energia chimica del carbone in energia meccanica.



La Benz Patent Motorwagen è stata la prima autovettura nella storia con motore a scoppio

Ma anche con l'adozione di ulteriori dispositivi che miglioravano il rendimento del complesso, si riusciva a produrre dal carbone una percentuale utilizzabile dell'energia disponibile non superiore al dieci per cento, il restante quantitativo venendo disperso nell'ambiente senza la produzione di lavoro.

Appariva pertanto incongruo operare con tale dispersione delle possibilità di impiego delle caratteristiche dei combustibili utilizzati e si poneva agli studiosi il problema di trovare una diversa e più favorevole modalità per ottenere rendimenti più elevati di quelli conseguibili dalla macchina a vapore, dato che al momento si aveva come alternativa praticabile solo la carrozza trainata da cavalli.

Soltanto dopo diverso tempo si ebbero le prime applicazioni dei cosiddetti motori endotermici, che utilizzavano energia trasformata all'interno del meccanismo.

La storia dell'automobile, che nel secolo scorso ha portato all'avanzato sviluppo economico della

società e a nuovi usi e nuovi modi di vivere, con l'utilizzo del petrolio e la produzione di massa con l'introduzione della catena di montaggio, può dunque iniziare con il motore a benzina, piccolo, leggero ma potente, brevettato da Daimler, che lo pensava non tanto per la costruzione di veicoli personali quanto per la dotazione a mezzi di trasporto pubblici, terrestri, acquei e anche aerei come il dirigibile.

Il motore a gas di Benz venne invece concepito per l'uso anche privato e si può quindi ritenere il vero e proprio capostipite della generazione delle automobili, cui diede seguito l'invenzione di Diesel: il nuovo veicolo venne quindi in produzione a carattere artigianale in Europa nei primi anni del Novecento, quando la Ford Motor studiò in America le procedure standardizzate scientificamente per la sua produzione economica, secondo tempi e modi che rapidamente presero piede nel mondo produttivo.

Oggi, però, dopo soltanto un secolo durante il quale l'automobile è divenuta quasi condizione di vita per l'uomo moderno, occorre forse ripensare a come il suo impiego condizioni, positivamente ma anche negativamente, il genere di vita dell'umanità.



La Cita n° 25, più conosciuta come La Jamais Contente, è un'auto elettrica costruita nel 1899, entrata nella storia per essere stata la prima autovettura a superare la velocità di 100 km/h.

Sono fuori discussione i grandi, forse inizialmente impensabili, obiettivi resi raggiungibili dall'uso del veicolo motorizzato, in un mondo in cui per larga parte della popolazione l'uso quotidiano dell'automobile sembra rendere impossibile il solo pensare alla rinuncia della libertà di movimento che l'autoveicolo consente, mentre tra le frazioni di popolazione in cui tale uso non ha ancora totalmente permeato il vivere quotidiano questa conquista pare essere uno dei più desiderati traguardi da raggiungere.

Cominciamo però a renderci conto che non sempre la nostra esistenza è avvantaggiata dalla grande comodità di lasciarsi trascinare dal progresso, e che dobbiamo pensare con un minimo di preveggenza a quello che sarà il futuro che ci attende.

Già oggi nei grandi complessi metropolitani la circolazione stradale, nelle cosiddette ore di punta, ma anche al di fuori di esse, è tale che la scorrevolezza del movimento è spesso un beneficio dei tempi andati: le ore di tempo perdute nelle gigantesche code di veicoli intrappolati nel traffico cittadino sono ormai divenute motivo di disappunto comune e addirittura di sprone all'uso della bicicletta.

Ed è anche motivo di ripensamento di questa abitudine dell'uomo progredito la ormai diffusa presa di coscienza che parte consistente dell'ammorbante atmosfera delle nostre città è da attribuirsi all'eccessivo numero di veicoli motorizzati circolanti nelle vie cittadine, che sono nate per facilitare la mobilità personale con il presupposto, sempre più disatteso, di spostarsi in un'atmosfera non pregna di veleni. Il che è vero, anche se la massima colpa dell'inquinamento atmosferico non può essere attribuita all'automobile che, come spesso accade, è soltanto il più immediato e facile capro espiatorio di una situazione che ha altre assai più gravi fonti di inquinamento nel nostro modo di produrre, consumare e vivere.

Comunque, rimane indispensabile ridurre la quota parte di responsabilità nell'inquinamento a carico dell'umanità cosiddetta progredita, comprendendovi quella dipendente dalla polluzione aerea dell'autovettura propulsa dai derivati dal petrolio. Anche perché non possiamo trascurare che, oggi e nei primi decenni a venire, questa situazione non verrà radicalmente modificata dall'auto a propulsione elettrica, la cui fonte primaria di energia rimarrà ancora a lungo da attribuirsi alla combustione di prodotti chimici.

Non pare quindi dover preoccupare tanto la situazione presente quanto il fatto indiscutibile che i grandi attori che organizzano e condizionano il nostro comportamento non sembrano avere compresa l'esigenza di pensare già oggi a quello che sarà il domani, quando il provvedere a

una inevitabile crisi richiederà tempo e capacità che potrebbero costringerci a sopportare per un periodo inaccettabilmente lungo una situazione di generale malessere.

Perché se già oggi percepiamo questa situazione di disagio, che cosa ci presenterà un futuro che si annuncia comportare un sensibile incremento della popolazione, con aumentate esigenze di consumo in nuove formicolanti metropoli abitate da milioni di cittadini aspiranti a migliorare le proprie condizioni di vita? Si potrebbe quindi pensare di porre all'attenzione generale il provvedimento più semplice: togliere dall'uso indiscriminato il veicolo automobilistico.

Questa misura radicale, non suscettibile di interventi parziali e superficiali, richiede la proposta di mezzi alternativi di trasferimento e la modifica complessiva dell'attuale modello di vita, in un contesto, tuttavia, che potrebbe ragionevolmente consentire di affrontare e risolvere il problema nel giro di neppure una generazione - ed ecco il motivo per cui ci si deve pensare già oggi.



La Ford Model T è stata la prima vettura prodotta in grande serie

Sin dai suoi primordi la civiltà umana è stata improntata dalla realizzazione di strumenti che rendevano non solo possibile, ma anche sempre meglio vivibile l'esistenza, anticipando anche i principi scientifici che li qualificavano: le macchine terrestri sono state prodotte senza conoscere la meccanica e il volo si realizza oggi pur non essendo ancora stati perfettamente definiti tutti i principi aerodinamici. Perché, pur non potendosi attribuire un valore positivo al momento

drammatico che stiamo attraversando, la forzata rarificazione dei trasporti pubblici e privati non ci dovrebbe fornire indicazioni preziose in ordine a un futuro più sicuro e migliore?

Dar corso a questa idea d'innovazione radicale sarebbe un salto all'indietro e un ostacolo allo sviluppo o non piuttosto la constatazione di una capacità di progresso dell'umanità, quali che fossero le proposte che ne scaturirebbero?



Grazie al tuo sostegno

*ytali* sarà in grado di proseguire le pubblicazioni nel 2020.

Clicca [qui](#) per partecipare alla raccolta fondi.

Your support will give *ytali* the chance to carry on in 2020.

Click [here](#) to contribute to the fundraising.

*Votre soutien donnera à ytali la chance de continuer en 2020.*

Cliquez [ici](#) pour contribuer à la collecte de fonds.

