

TESTATA: la Repubblica
DATA: 19/1/1991
PAGINA: 9

TITOLO: HO SOGNATO UN' AUTO ELETTRICA

AUTORE: Paolo Sylos Labini

TESTO:

Di recente il Comune di Milano ha dovuto ancora una volta prendere provvedimenti per frenare l' afflusso di automobili dai comuni esterni: provvedimenti che hanno effetti modesti e provocano molti disagi, ma che sono necessari, in certe condizioni meteorologiche, per contenere l' inquinamento. Altre città hanno preso, in tempi diversi, provvedimenti simili. Conviene allora porre la domanda: a che punto è l' automobile elettrica? È stupefacente notare che i delegati dei Verdi, che pure avevano sborsato non pochi quattrini per avere il diritto di partecipare all' assemblea della Fiat, questa domanda all' avvocato Gianni Agnelli non l' hanno posta. Oltre cento anni fa così si legge nei libri di storia economica erano in corsa tre tipi di automobili: quella a vapore, quella elettrica e l' automobile mossa dal motore a scoppio a combustione interna. Ad un certo momento sembrava che dovesse prevalere l' automobile elettrica; malauguratamente, vinse allora il motore a scoppio. Dico malauguratamente poiché, a lungo andare, questo motore ha significato, nelle città, inquinamento dell' aria che respiriamo e inquinamento acustico; ha significato anche un forte impulso alla produzione di petrolio, da cui oggi le economie industrializzate ampiamente dipendono. Era fatale un tale sviluppo? Se si fa una tale domanda molti tecnici rispondono in termini che inducono a credere all' ipotesi della inevitabilità; ma considerare fatale e inevitabile ciò che è accaduto è un sofisma antico assai. Oggi la superiorità del motore a scoppio su quello elettrico è ovvia. Come in ogni innovazione di rilievo, l' originaria invenzione, una volta che ne sono state dimostrate la realizzabilità e la convenienza economica, ha dato luogo ad un processo cumulativo: investimenti e cervelli si sono concentrati sul motore a scoppio, dando luogo ad una lunga serie di innovazioni minori, alcune delle quali geniali. Purtroppo cento anni fa e fino al principio del nostro secolo, quando l' automobile elettrica era ancora in corsa, gli inventori non riuscirono ad avviare a soluzione il problema tecnico fondamentale, ossia la costruzione di accumulatori leggeri a lunga autonomia e a basso costo. Oggi il divario nell' efficienza e nella comodità individuale e immediata fra i due tipi di motori è chiaramente grande; ma i costi sociali, che alla fine diventano anche costi individuali, sono tali da indurre a compiere sforzi vigorosi e molteplici per colmare il divario. Già oggi, se la differenza di prezzo nell' acquisto e nell' uso non fosse troppo alta, molti di coloro che vivono fuori delle grandi città come Milano acquisterebbero l' automobile elettrica per non correre il rischio di divieti di entrata. Le grandi invenzioni non possono essere programmate e neppure direttamente condizionate; ma la velocità nella creazione e nell' applicazione delle invenzioni minori, che si sviluppano su vie in parte già tracciate o preannunciate dalle grandi innovazioni, dipende largamente da motivi di convenienza economica. E la convenienza economica aziendale può essere direttamente condizionata dalla politica fiscale e dalla politica della ricerca. La prima può essere manovrata in modo tale da favorire, con gradualità e accortezza, la diffusione dell' automobile elettrica nelle città; e già un mercato non angusto e tendenzialmente crescente assicura il progressivo miglioramento tecnico ed economico di un nuovo prodotto. Una volta riconosciuta la convenienza pubblica di quella diffusione, la politica della ricerca può puntare su convenzioni fra organismi particolari e la Fiat o su sovvenzioni o su altre misure intese ad intensificare l' evoluzione tecnologica. A giudicare dai prototipi che negli ultimi anni

vengono via via presentati, le grandi imprese automobilistiche del mondo si sono rese conto che, almeno per le città, il futuro può essere dell'auto elettrica; in certi casi sono state avviate produzioni commerciali, sia pure su scala minima. Il problema è di premere con decisione il pedale dell'acceleratore per ridurre drasticamente i tempi della diffusione su larga scala; e qui è l'autorità politica che ha un ruolo fondamentale da svolgere. In città nelle quali circolassero in prevalenza automobili e autobus elettrici, fetore e rumore cadrebbero e la vita diverrebbe incomparabilmente migliore. Probabilmente chi riuscirà a produrre prima degli altri un'automobile elettrica economica, adatta per la città, potrà raggiungere una non effimera posizione di preminenza a livello internazionale in una fetta consistente e dinamica del mercato. Arrivare prima? I segnali che provengono da altri paesi sono per noi preoccupanti.