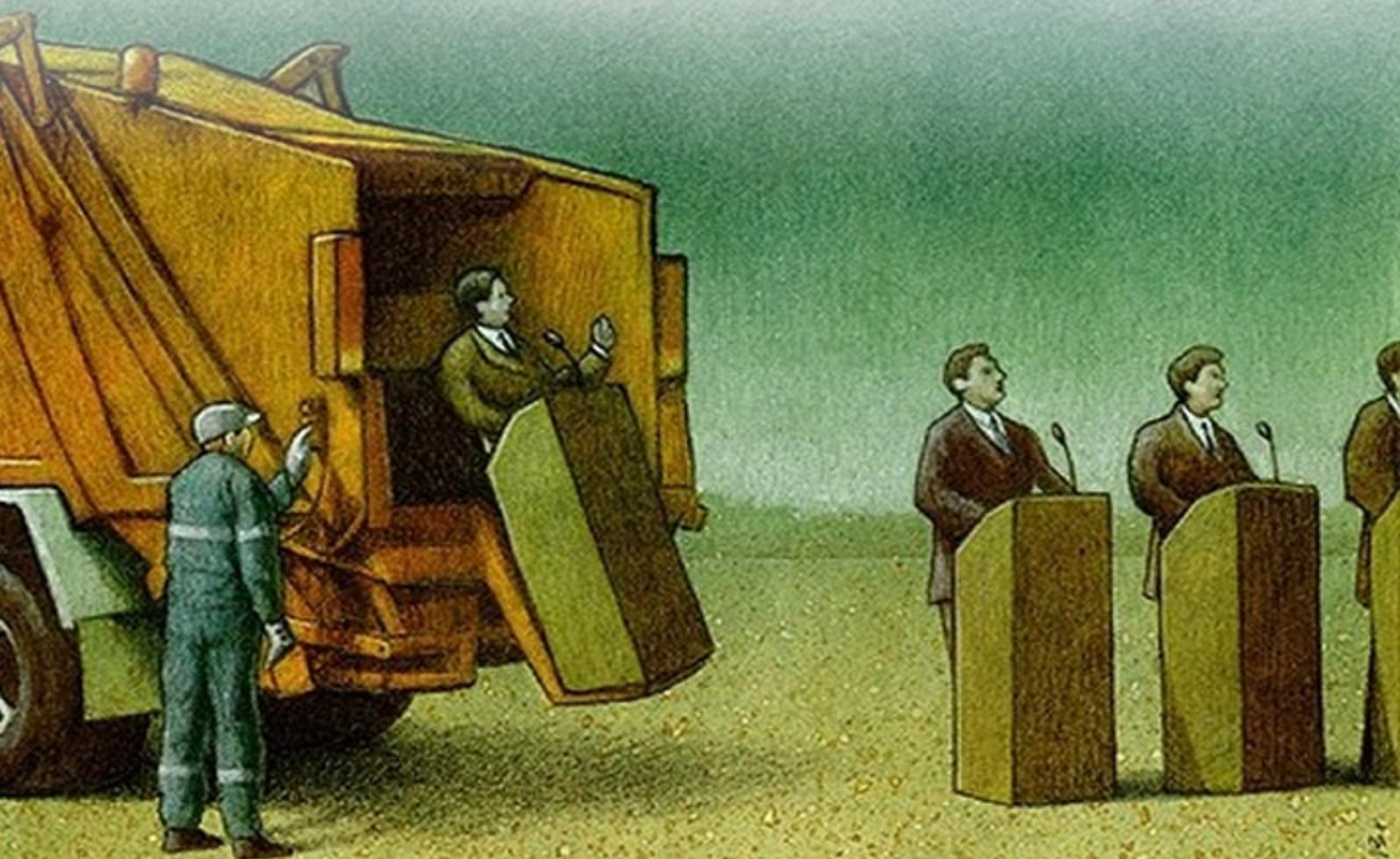


w w w . b e p p e g r i l l o . i t

IL BLOG DI **BEPPE GRILLO**



MAGAZINE

N4- MAGGIO 2019



THINK BEFORE YOU PRINT

CONSIDERAZIONI POST-TRAUMATICHE



di Beppe Grillo – Dopo due giorni di Radio Maria e musica classica, dico questo: il Movimento ha subito una sconfitta e questo movimento deve reagire a quello che è successo. La diffusione di dichiarazioni che discutono della delusione scaturita dalle urne, come se fosse un calo delle vendite per una multinazionale, è un ferita per me. Luigi non ha commesso un reato, non è esposto in uno scandalo di nessun genere. E' già eccessiva questa giostra di revisione della fiducia. Deve continuare la battaglia che stava combattendo prima. Forse può sembrare incredibile che una persona, che ha cercato in tutti i modi possibili di portare a casa risultati nel mondo reale, perda strada rispetto ad un personaggio unicamente virtuale, ma è quello che è successo: svolazzare nei cieli del paese parlando di immigranti che non partono quasi più da un pezzo ha riscosso più simpatie rispetto al lavoro che la nostra parte di "governicoli" ha realizzato. Non bastasse, la corruzione: vogliono anestetizzarci tutti per liberare la loro regina rinchiusa nella torre: Formigoni. Abbiamo fatto la prima legge vera contro i corrotti ed i corruttori, credo che stiamo pagando questo. Si fingono sommelier di questioni economico/finanziarie ma è semplicemente il colpo di coda di quella parte marcia del paese che crede di nascere assolta per diritto ereditario. Siamo di fronte ad un fenomeno di rigetto dell'Italia peggiore nei confronti del movimento: si vince e si perde insieme quando la minaccia non viene da dentro, deve restare chi è ancora in gara, nessuna espiazione. Il nostro "sbaglio" è sacro: cercare di restituire dignità al paese al di là del bullismo oppure delle comparse storiche che lo hanno sempre avuto in mano. Gli errori di metodo, certo ci sono, ma nulla hanno a che fare con l'aver agito nel rispetto delle nostre premesse.

LALENTE CAPACE DI AUMENTARE LA VISTA DI TRE VOLTE



Per zoomare basta fare l'occholino una volta. Assurdo? Con le lenti a contatto telescopiche sarà possibile farlo. Queste lenti consentono a chi le indossa di passare dalla visione normale a quella ingrandita, aumentando la vista di 3 volte. L'ultimo prototipo, presentato all'AAAS Annual Meeting a San Josè, in California, potrebbe un giorno aiutare le persone con disabilità visive a recuperare pienamente la vista. Le lenti potrebbero essere particolarmente utili per le persone con degenerazione maculare, problema che colpisce milioni di persone in tutto il mondo. Una condizione debilitante in cui le persone perdono gradualmente la visione centrale. Sviluppato da un team guidato da Eric Tremblay, presso l'Istituto Federale Svizzero di Tecnologia di Losanna, la lente a contatto rigida copre la sclera, o il bianco degli occhi, rendendola più grande. Al suo interno ci sono piccoli specchi di alluminio, disposti in un anello attorno al centro. Quando la luce fluisce attraverso, gli specchi fanno apparire gli oggetti 2,8 volte più grandi di quanto

non siano realmente. Per passare dalla visualizzazione ingrandita a quella normale, gli obiettivi, per ora, devono essere indossati con un paio di occhiali elettronici. Un occholino con un occhio fa passare gli occhiali alla modalità ingrandita. Strizzando l'occhio con l'altro occhio, l'impostazione torna normale.

Il prototipo per ora fa passare poca aria, e l'occhio rischia di rimanere senza ossigeno. Per questo oggi ci sono dei piccoli canali per ossigenare la retina, facendo passare l'aria necessaria. Ma già si sta lavorando ad una lente più piccola e magari un giorno indossabile come una lente a contatto.

Finora i ricercatori hanno testato la tecnologia con un modello meccanico a grandezza naturale dell'occhio che trasmette quello che vede sullo schermo di un computer. Con un migliore flusso d'aria, i ricercatori sperano di iniziare le prove sull'uomo molto presto.

LE MICRO PIANTE CHE RIPULISCONO L'ARIA 100 VOLTE PIÙ VELOCEMENTE



Gli scienziati sono riusciti a sviluppare la prima bio-tecnologia al mondo per ripulire l'aria inquinata della città con una efficienza scioccante. Una sola di queste micro piante potrebbe ripulire la stessa aria di 100 alberi. Il nuovo sistema **"BioSolar Leaf"** utilizza la fotosintesi per purificare la stessa quantità di aria di 100 alberi, ma occupando lo spazio di un singolo albero. Questo sistema di coltivazione facilita la crescita di piccole piante, come microalghe, diatomee e fitoplancton, su piattaforme di grandi dimensioni che possono essere installate in modo simile a pannelli solari sopra vari edifici. Quindi utilizzano la fotosintesi per aspirare i gas serra dall'aria e trasformarli in ossigeno pulito. L'ideatore è Julian Melchiorri, giovane ingegnere romano che ha fondato a Londra la società Arborea. Ora, con l'Università del Regno Unito effettuerà i primi test pilota.

GOOGLE DI STATO VS HUAWEI DI FRONTIERA



di Fabio Massimo Parenti – Per chi ancora non lo avesse capito e/o intuito, le ultime misure statunitensi contro Huawei dimostrano ancora una volta, e in modo lapalissiano, il motivo per cui la Cina ha bandito dal proprio territorio Google ed altre aziende statunitensi. **Questi colossi privati non sono mai stati indipendenti dal governo degli Stati Uniti**, sia per la loro dinamica di sviluppo, sia per le operazioni di spionaggio, ricatto, controllo e interferenza al livello internazionale. I casi sono molti e per brevità rimandiamo solo alle testimonianze di Edward Snowden sul **legame strutturale di Google e Facebook con la National Security Agency, ma anche con la CIA**. Pochi sanno che la CIA ha finanziato Google sin dalla sua fondazione, come ricordato da Robert David Steele nel 2006, ex ufficiale della CIA.

Quello Huawei-Google, che coinvolge molte altre aziende, è dunque un altro tassello della competizione internazionale tra Cina e Stati Uniti, ove questi ultimi giocano il ruolo di attaccanti, mentre la prima rafforza la propria capacità di difesa. Solo negli ultimi anni la guerra dei dazi partita da Washington si è costantemente ingigantita fino a raggiungere quasi tutte le merci cinesi, colpendo intermediari e consumatori statunitensi in maniera significativa. Prodotti per i quali alle volte non c'è alternativa e per cui gli

Usa hanno continuato a peggiorare la propria bilancia commerciale (la peggiore degli ultimi 10 anni).

Poi si è passati all'arresto di Meng Wanzhou, la CFO di Huawei, ed alle nuove misure sul divieto di licenze Android e componentistica microelettronica a società cinesi. Ma già in passato Huawei e ZTE erano state oggetto di misure di boicottaggio istituzionale, colpendo i consumatori statunitensi. Con le mosse più recenti, se verranno implementate, saranno le aziende fornitrici statunitensi ad essere colpite.

Huawei è il simbolo dell'emancipazione tecnologica cinese, per questo viene attaccata con illazioni non provate (su sicurezza nazionale e manipolazioni finanziarie). Huawei è il secondo produttore di smartphone al mondo, ha superato Apple per vendite (200 milioni l'anno scorso) ed è **sulla frontiera del 5G da protagonista** (il 5G è il sistema di trasmissione di informazioni più avanzato al mondo, ovvero il simbolo della nuova rivoluzione tecnologica).

L'attacco sferrato dagli Usa è tutto politico, motivato dall'avanzamento di questa compagnia cinese sulle frontiere della nuova rivoluzione tecnologica; è un attacco politico contro le collaborazioni tra Huawei e controparti iraniane ed europee; è un attacco politico per tutte le nuove manovre con cui i cinesi, coi propri partner regionali, stanno creando consenso internazionale nell'ambito della nuova via della seta; è un attacco politico contro i nuovi sistemi di pagamento internazionale capaci di bypassare il sistema controllato dagli Usa e centrato sul dollaro. Insomma, questo breve elenco ci dà la misura di ciò che è già avvenuto e contro cui alcuni settori degli Stati Uniti hanno deciso di muoversi, invece di competere sul mercato e cooperare costruttivamente.

A questi attacchi la Cina risponde in modo piuttosto silente, ma ben ragionato. Le contromisure sui dazi e la riduzione delle proprie riserve in asset statunitensi (la più marcata degli ultimi due anni e mezzo) costituiscono segnali non trascurabili. **La Cina può agire dunque sulla leva del credito agli Usa**, di cui sono il primo fornitore straniero, **ma anche su molte altre leve, come ad esempio riducendo o bloccando la vendita di terre rare**, fondamentali per l'industria hi-tech, di cui la Cina è primo paese al mondo per riserve e produzione. Sembrerebbe questo il motivo della repentina inversione a U che ha sancito una proroga di tre mesi. Sicuramente, **le aziende Usa coinvolte hanno già fatto pressione sul governo per allentare la morsa**, come riferito da rappresentanti di Huawei. **Gran parte del mondo del business Usa non condivide le decisioni del proprio governo, ma non posso tagliare il cordone con chi li foraggia...**

Google e altre aziende high-tech, che hanno da lungo tempo contratti con i cinesi, fanno quello che dice la Casa bianca, impegnata a giocare (in parte anche a bleffare) una partita di potere al livello internazionale. Molte, come sappiamo, sono le differenze tra l'attaccante e il difensore, tra Usa e Cina. La prima differenza: **c'è chi decanta le magnifiche sorti del mercato con uno Stato minimo (lo hanno fatto per decenni) – mentre nel frattempo guida politicamente e militarmente la competizione economica – e chi combina pubblico e privato senza compromettere il primato della politica sull'economia, in modo trasparente e pacifico.** Per la Cina il ruolo guida dello stato non è in discussione, essendo parte strutturale della propria modalità di sviluppo, anche a sostegno delle forze private e delle dinamiche di mercato (vedi la centralità della pianificazione economica nel tempo e nello spazio). E ancora... gli Usa parlano di libertà di mercato, di impresa e di navigazione, mentre operano costantemente partite geopolitiche che contraddicono i propri assunti ideologici (spesso infarciti di umanitarismo universalistico per giustificare guerre, colpi di stato, boicottaggi, ecc.; smantellando il diritto internazionale – vedi Danilo Zolo 2006); la Cina, diversamente, opera secondo "caratteristiche cinesi" in continua evoluzione, a partire dal ruolo guida dello stato, ed è impegnata in costanti riforme per migliorare sia la capacità di pianificazione politico-economica, sia l'organizzazione dei nuovi mercati e delle forze produttive pubbliche e private. Pacificamente!

La Cina ha già in passato mostrato resilienza nel campo delle tecnologie nucleari, proseguendo nel suo cammino di sviluppo e modernizzazione. In questi giorni, lo stesso capo di Huawei, Ren Zhengfei, ha dichiarato che il 5G andrà avanti e non risentirà in alcun modo di queste misure statunitensi. Inoltre, vi sono sistemi operativi alternativi e la possibilità di gestire in modo ordinato questa fase di tensione con gli Usa. **Il risultato sarà ancora una volta incentivare la Cina a fare meglio e presto, aiutandola ad accelerare il già impetuoso processo di indipendenza tecnologica.** Come si suole dire, sembrerebbe che gli Usa si stiano dando la zappa sui piedi. Infatti, se non riconsidereranno le proprie posizioni, **gli Usa rischieranno di essere tagliati fuori dal più grande mercato del mondo, in termini di consumi, investimenti e innovazione.** Buona fortuna Sam!

UN RECORD DI ASCOLTI PER IL SALOTTINO BILDERBERG



di Centro Studi Blog – Due soggetti che vivono e parlano in terza persona sono difficili da seguire, lo scambio di “parole” Gruber/Salvini ha riassunto l’essenza di un eterno passato che persiste nel presente, nauseante, e fantasma in mezzo a fantasmi. Logico che Salvini fosse prevenuto, altrettanto logico che la dea del centrotavola non avesse nessuna intenzione di smettere il suo permanente carillon antigovernativo, ci sono voluti ben due giorni per avere un riscontro dal Centro Studi del Blog.

Le tastiere sono sporche di sangue e sudore, il burnout si percepisce nell’aria dei laboratori, gli studiosi del Blog ci confidano di avere fermato all’ultimo momento BEPPE9000 intento a bloccare tutti i media mondiali. Ma ce l’abbiamo fatta, siamo riusciti ad analizzare lo scambio Salvini/Gruber. Da un punto di vista strettamente televisivo non sfugge l’occasione perduta di ambientare lo scambio in una latteria/bar della Brianza, in mezzo ad altri avventori ululanti. Gruber in meno di un minuto è riuscita a strappare un intro-berlusconiano al ministro degli interni a sua insaputa, la solita confusione fra colpa penale e impresentabilità/incompatibilità istituzionale.

Lo spettacolo è imbarazzante: Gruber la gatta ed il volpino De Angelis hanno organizzato una piccola Plaza De Toros, certo... mancando piazze e toro... non era del tutto credibile. Il Ministro degli Interni dice di “*essere stufo di avere due minacce di morte al giorno,*” purtroppo un’ulteriore conferma del fatto che la sua carica istituzionale permane a sua insaputa, oppure crede di essere il ministro degli interni a Disneyland. Lui sogna di essere trasferito nei vigili urbani di Mousville, pare che abbiano dei giacconi spettacolari. Due minacce di morte al giorno sono ampiamente al di sotto di quelle che riceve uno qualunque degli operatori di giustizia in un paese dove, neppure con il capo del Viminale, si riesce a parlare di mafia nel talk show politico più in voga nella patria, appunto, della mafia. Non lo volevano entrambi, Von Ribbentrop e Molotov erano solo dei ragazzi. Il problema è Fabio Fazio: roba da assessori alla nettezza urbana al limite.

La maestrina e toro Ferdinando proseguono la rissa interrotti dal volpino (che ripete il gingle che il governo non fa nulla tranne litigare). Il punzecchiamento dei due maestri d’armi del Bilderberg mantiene il suo assoluto fuori tema: come parlare con il comandante nazionale dei Vigili del Fuoco di pesca subacquea.

Ma continua il fuori tema, adesso siamo al 25 aprile, quando Salvini ribadisce che il ruolo di un Ministro degli Interni verso la mafia è inaugurare commissariati, al massimo. Una specie di velina taglianastri per consegnare beni sequestrati da inquirenti che ci lavorano da quando Salvini pare fumasse le canne e si professava comunista.

A proposito, il gran finale di questo Talk Show demenziale è dedicato alle droghe leggere...certo neppure quelle “pesanti...” troppo impegnativo probabilmente.

Neppure il Punto di Pagliaro propone il vero problema di questo paese: la mafia che si è impadronita anche della corruzione.

W la Lega!

E si finisce parlando di Iran, un caleidoscopio che vede tutto tranne gli argomenti che competono agli occupanti del Viminale, ci vorrebbe una fiala di Diprivan per poter dormire dopo 8 e ½... come Michael Jackson.

LE PRIORITÀ ITALIANE PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE



di Beppe Grillo – Tutti sappiamo che la mobilità italiana ha gravi problemi, sia di congestione del traffico, e quindi a livello di tempi di percorrenza, sia per l'inquinamento atmosferico che genera, con conseguenze che in parte gravano immediatamente sulla salute, e in parte contribuiscono considerevolmente ai cambiamenti climatici. **Come risolvere, o migliorare il più possibile, la situazione? Quali sono gli elementi prioritari su cui agire?** Premettiamo questo: **mobilità sostenibile** non significa affatto sostituire (in Italia) 37 milioni di automobili con motore a scoppio, più altri 12 milioni di veicoli (camion, moto e motorini, trattori ecc.) sempre con motore a scoppio, con altrettanti veicoli elettrici, ma viceversa **RIDURRE** drasticamente tale numero, a favore di una mobilità molto più pubblica, condivisa, leggera, e un miglior utilizzo delle "Autostrade del mare" per il trasporto merci di lungo raggio, e nazionale.

Quali sono i veicoli che inquinano maggiormente? Ovviamente il parco veicoli "vecchio", quindi a decrescere Euro 0, 1, 2 ecc., ma a parità di "Euro" c'è molta differenza tra un veicolo privato di una famiglia "media" che percorre circa 11mila km all'anno e i veicoli "di servizio" come quelli addetti al trasporto merci, al trasporto pubblico, al noleggio, all'asporto rifiuti ecc, che diversamente fanno decine e decine di migliaia di Km/anno. Ovviamente quest'ultima è la categoria più inquinante, e quindi è su tale fronte che dobbiamo agire prioritariamente per ridurre le emissioni inquinanti. E da dove partiamo? Partiamo dalle città, perchè in queste vive il 50% della popolazione, consuma il 75% dell'energia ed emette l'80% della CO2.

Seconda considerazione: **su quali categorie di viaggio si può più efficacemente agire con misure "organizzative/preventive"?** Sui viaggi "programmati/ripetitivi" come quelli giornalieri per andare al lavoro e a scuola e, relativamente alle merci, egualmente sui trasporti "regolari/ripetitivi". Su tali tipologie di spostamenti andrebbero disposte delle misure premianti/incentivanti per chi utilizza **il trasporto pubblico, lo sharing, il pooling, e la mobilità leggera** per quanto riguarda i viaggi delle persone, mentre per il trasporto delle merci a media-lunga percorrenza vanno incentivati i trasporti via rotaia e tramite le **"autostrade del mare"**.

Tracciata questa cornice generale, analizziamo il trasporto persone: **per i nostri spostamenti inquina di più utilizzare un veicolo che pesa 10-15 quintali o uno più leggero? Utilizzare un veicolo di proprietà privata esclusiva o un veicolo in condivisione?**

In Italia, stante la consistente maggiore facilità di produzione, sono già attive numerose aziende produttrici di miniveicoli elettrici, che pesano decisamente meno rispetto ai loro cugini con motore a scoppio, e con prestazioni decisamente interessanti (sono ancora poco conosciuti ma prevedo avranno uno sviluppo sempre maggiore). Inoltre le Pubbliche Amministrazioni dovrebbero valutarli con grande attenzione, stante al fatto che tra i criteri di scelta che regolano gli appalti pubblici, il nuovo codice prevede che si possano contabilizzare anche le esternalità negative, cioè l'inquinamento che l'oggetto da acquistare, provoca.

Queste immagini che vedete [qui](#) sono tutte relative a prodotti già a listino, cioè in produzione (*tranne una, quella del veicolo bianco/verde, che è ancora in fase di progetto*) e ribadisco, sono **prodotti italiani, creano sviluppo, posti di lavoro, filiera, innovazione tecnologica**; quindi ritengo vadano adeguatamente accompagnati e non discriminati negativamente rispetto ai produttori esteri. Riflettiamo anche sulle opportunità per i produttori italiani di vendere questi microveicoli elettrici all'estero, dal momento che al mondo circolano attualmente circa 1,25 miliardi di veicoli con motore a scoppio, di cui l'80% sono automobili.

Passando alla seconda parte della domanda, chiediamoci **"inquina di meno un'auto totalmente privata o una condivisa?"** l'ovvia risposta ci porta ad affermare che va agevolato l'utilizzo di **veicoli condivisi**, e questo non incide solo sull'inquinamento atmosferico (ricordiamoci sempre le 85mila morti/anno in Italia per tale motivo) ma incide positivamente anche sulle congestioni del traffico e carenza di parcheggi, dal momento che nel raggio di soli 10 chilometri si concentrano quasi i 3/4 di tutte le percorrenze degli italiani, e che gli autoveicoli ad uso privato sono utilizzati mediamente solo per il 5-10% del tempo e mediamente sono occupati da 1,5 passeggeri.

La condivisione ovviamente può essere esplicitata in forme commerciali, cioè a pagamento, o in forme non commerciali e quindi parzialmente o totalmente gratuite. Già da anni sono disponibili piattaforme informatiche facilmente utilizzabili via computer e/o smartphone per usufruire di queste tipologie di soluzioni. Nelle soluzioni puramente “commerciali” si paga un tot al minuto, nelle altre l’ospite può usufruire del trasporto su un altro veicolo pagando un tot al Km per contribuire alla spesa. Non dimentichiamoci poi la condivisione gratuita “a turno” tra colleghi di lavoro, che farebbe risparmiare ai cittadini una parte dell’astronomica cifra di circa 140 miliardi di euro, ovvero l’acquisto e l’esercizio dell’auto ad uso privato...

Ci sono poi i **viaggi/trasporti familiari** legati all’acquisto ordinario del cibo, ovvero: **“fare la spesa”**. Prendiamo, a titolo di esempio, 100 famiglie, ed esaminiamo la situazione di quando fanno la spesa “settimanale”; abbiamo in buona sostanza 100 automobili ed altrettante persone che si muovono, ognuna delle quali deve acquistare diciamo 10Kg di merce.

Avremmo quindi uno spostamento di 100 veicoli, che pesano 100×12 quintali (un’auto media) = 120mila Kg di veicoli, per trasportare mille Kg di merce.

Pensiamoci, lo stesso compito potrebbe essere svolto da un operatore, tramite un furgone, e quindi avremmo 3.000 Kg di veicolo (il peso del furgone) per trasportare gli stessi 1.000 Kg di merce. **Qual è quindi l’opzione che richiede meno carburante e intasa meno il traffico?**

Naturalmente questo ragionamento è molto semplificato e ci sono diverse altri aspetti da considerare:

- Negozi di prossimità/negozi di quartiere; è chiaro che se non esistono, il cittadino deve compiere tragitti più lunghi per approvvigionarsi;
- Esistono già diversi operatori che fanno le consegne a domicilio, ed è presumibile che i loro veicoli partano appunto a pieno carico per effettuare le consegne, e questa opzione si sta sviluppando, pur con ancora alcuni problemi, come ha verificato con un’apposita indagine una Associazione di consumatori;
- G.A.(S.): I gruppi di acquisto (solidali o no) lavorano già in questa maniera. Ci si raggruppa tra famiglie per fare ordini cumulativi, unendo qualità e risparmio;
- Anche in questo caso un minimo di organizzazione si potrebbe fare a prescindere da tutto, per esempio tra condomini. Ricordiamoci che in Italia 20 milioni di persone abitano in 1,2 milioni di condomini.

Veniamo ora ad un altro strumento che nel resto d’Europa è usato moltissimo, mentre qui in Italia, “Paese del sole” ci ostiniamo ad utilizzare poco, ovvero, la **mobilità leggera**; lo strumento principe, **la bicicletta** (che vorrei vedere gestita da ogni Comune in modalità **“sharing”**, ci sono già diverse esperienze positive), è stato recentemente affiancato da una serie di **microveicoli elettrici**, molto comodi ed efficienti: **monopattini, monoruota e hoverboard** che sinora abbiamo visto circolare poco, oltre che per motivi culturali, per il semplice fatto che in Italia il codice della strada li vieta. Ora il governo sta predisponendo la modifica in modo da permetterne l’uso, e nel frattempo sta per uscire un decreto ministeriale che concede ai singoli Comuni la facoltà di regolamentarne l’uso, rispettando una serie di condizioni. Attenzione però che queste condizioni non siano troppo restrittive, perchè altrimenti anzichè agevolarne l’utilizzo e quindi la decongestione del traffico ed un’aria più pulita (essendo mezzi elettrici che pesano pochi Kg in tutto, al posto dei diversi quintali delle automobili!), rischiamo un effetto boomerang e un ritorno all’utilizzo delle auto. Sarebbe un vero peccato perchè le esperienze nel resto d’Europa sono altamente positive.

Vi è poi un’altra possibile opportunità, che la politica dovrebbe prendere attentamente in considerazione, è quella del cosiddetto **“Retrofit”**. Il retrofit significa **prendere un veicolo normale**, cioè col motore a scoppio, **e sostituire quest’ultimo con un motore elettrico e le relative batterie**. In Italia ciò è possibile grazie ad una legge varata appositamente nel 2015, nella quale però ci si è dimenticati di inserire nell’elenco dei veicoli che possono fare questa trasformazione, proprio quelli che molto probabilmente hanno il miglior rapporto costi/benefici, cioè i ciclomotori, per cui mi auguro che il governo colmi al più presto tale lacuna, stante il fatto che è proprio il parco dei ciclomotori ad essere tra i più inquinanti (circolano moltissimi ciclomotori euro1, euro 2 ed euro3!). Invece per quanto riguarda autoveicoli, veicoli commerciali (furgoni) camion, autobus ecc.

Il calcolo costi/benefici è più complesso, però alcuni aspetti sono abbastanza chiari;

- Innanzitutto nel calcolo costi benefici relativo all’eventuale retrofit di un qualsiasi veicolo va conteggiato il fatto che il retrofit consente di **“allungare” la vita utile di un veicolo**, evitando la costruzione un veicolo nuovo, cosa assolutamente non indifferente, dal momento che, perlomeno per le normali automobili, mediamente la costruzione di un’auto nuova richiede l’equivalente di energia e relative emissioni di quella necessaria per farla marciare per 150.000 km, 450.000 litri d’acqua e 15.000 kwh di energia;
- È vero che il riciclo dei materiali di un autoveicolo è abbastanza già funzionante, ma le auto nuove si realizzano con materiali “vergini”, stante i loro elevati requisiti di qualità. Per cui sostanzialmente **riciclando un’automobile** semplicemente non si ricavano materie prime per costruirne un’altra, ma

solo per altre applicazioni, e quindi la costruzione di nuove auto richiede di continuare a sfruttare la nostra madre terra, e portare sempre più indietro l'orologio dell'overshoot day di cui vi ho parlato nel post del 9 maggio.

- Il rapporto costi/benefici potrebbe essere molto interessante per i “**veicoli commerciali**”, cioè furgoni, pullmini, camioncini, insomma quei veicoli che fanno decine e decine di migliaia di Km all'anno, e nei quali quindi il costo del carburante sarebbe determinante (il “carburante” elettrico costa mediamente 3 volte meno rispetto a diesel/benzina)

A corollario di tutto quanto detto sopra, esiste anche un'altra rilevante opportunità derivante dalle moderne tecnologie, mi riferisco al “banale” **GPS**, che tutti conosciamo e usiamo, e che potrebbe avere un utilizzo non solo “personale” per guidarci a destinazione facendoci scegliere la strada meno trafficata, ma potrebbe essere utilizzato a livello “collettivo/pubblico” per controllare/gestire appunto il traffico, come già avviene in diverse metropoli mondiali. Non si tratta di fantascienza o di voler essere “troppo avveniristici”, ma semplicemente di usare bene la tecnologia che già esiste.

Infine vorrei concludere con una riflessione sugli **incentivi per l'acquisto di veicoli nuovi**; premesso che l'uscita del bonus/malus è stata senz'altro una svolta positiva, le priorità a livello di incentivo per il futuro, sono da individuare nell'acquisto dei veicoli che fanno decine e decine di migliaia di Km anno, cioè camion, veicoli commerciali, mezzi di servizio (asporto rifiuti e simili), Autobus, flotte degli Enti Pubblici ecc., ma anche “bonus” di sconto sull'acquisto di abbonamenti ai mezzi pubblici, che ovviamente devono crescere in quantità e qualità, cosa su cui ho visto il governo fortemente impegnato con la conferma del budget dei 4 miliardi a disposizione su tale programma.

Le soluzioni quindi ci sono, alla politica il ruolo di incentivarle, mentre ai cittadini si chiede un piccolo sforzo di evoluzione culturale. Per avere infatti una mobilità più sostenibile è necessario qualche nostro piccolo sacrificio quotidiano. I nostri figli ringrazieranno.

L'AMBIENTE È LA CHIAVE DI VOLTA LAVORATIVA, ECONOMICA E SOCIALE



di Paolo Ermani – Se l'ambiente fosse un problema marginale, solo un costo o un intralcio per la prosperità, un paese come la Germania avrebbe come secondo partito i verdi in costante ascesa? Gente pragmatica i tedeschi, che difficilmente lascia qualcosa al caso. E se la quarta potenza mondiale, decide di virare sull'ambiente forse è il caso di domandarsi come mai. In Germania sanno perfettamente (come ormai tutto il mondo) che **stiamo andando verso la catastrofe climatica** e la scelta è obbligata, quindi prima si prendono provvedimenti e meno costi e maggiori probabilità di sopravvivenza ci sono.

Puntare sull'ambiente ha inoltre innumerevoli vantaggi, più di ogni altro tema, elenchiamone alcuni: significa fare **formazione capillare in ogni settore**, privato e pubblico e quindi **aumentare automaticamente la coscienza civica delle persone**. Significa la **salvaguardia e conoscenza del proprio territorio**, significa **preservare la vera ricchezza** cioè ad esempio la biodiversità, il numero di alberi e di terra fertile disponibile. Significa **ridurre drasticamente l'inquinamento** che è arrivato a livelli insostenibili e di conseguenza **ridurre le spese mediche per curarsi**. Significa **risparmiare energia e acqua**, significa **ridurre gli sprechi di qualsiasi cosa**, significa **riavvicinarsi alla natura** e rallentare dai ritmi pazzeschi che una civiltà frenetica destinata all'estinzione ci vuole imporre.

Significa fare dei lavori che prendono in considerazione gli altri e la natura e questo crea un ambiente sano e **migliora la società**. Significa prendersi cura del territorio e per esempio ritornare a popolare tantissime zone semi abbandonate in posti meravigliosi laddove le persone sono andate via per inseguire un modello che si sta dimostrando fallimentare. Significa **puntare sulle nostre eccellenze paesaggistiche, locali, gastronomiche**, cioè puntare alla qualità che è il vanto della nostra alimentazione conosciuta in tutto il mondo. Significa **creare occupazione**, aumentare la resilienza del nostro paese e **l'autosufficienza alimentare ed energetica**, riducendo tutti gli assurdi costi che ha comprare energia e alimenti da chissà dove e da chissà chi, alimenti ed energia che possiamo anche autoprodurci. Significa **arricchire la popolazione**, perché quando si riducono sprechi e costi, in tasca rimane di più. Significa **fare lavorare l'edilizia** per un grande piano di ristrutturazione energetica e l'imprenditoria in generale per la creazione di

tutte quelle tecnologie che ci rendono sempre più indipendenti. Significa che in un futuro in cui scarseggeranno le risorse bisogna produrre beni durevoli e soprattutto riciclabili in ogni componente fin nei minimi particolari, laddove come in natura il concetto di rifiuto non esista più. Significa **ridare importanza e valore all'artigianato** che è un nostro patrimonio inestimabile. Significa **evitare che milioni di profughi climatici siano costretti ad andare via** dalle loro terre. Tutto ciò non solo crea benefici da ogni punto di vista ma si ripaga da sé con i costi evitati in energia, sprechi e produzioni dannose creando danni che vanno a scapito di tutti e che tutti paghiamo. Gli interventi da fare sono così tanti che **eliminarrebbero totalmente la disoccupazione**. In posti dove ci sia un lavoro sensato, a favore degli altri e dell'ambiente, dove ci sia cibo sano, aria sana, acqua sana, energia sana, relazioni sane, si vive meglio e più in sicurezza perché si ricostruiscono i legami di comunità andati perduti. Per fare tutto ciò ci vuole un grande piano di rinascita ambientale che coinvolga ogni settore: **agricoltura, economia, lavoro, alimentazione, salute, educazione** e costruire un futuro degno di questo nome, un futuro per tutti in tutto il mondo. E' finita l'epoca in cui si pensava che l'ambiente fosse solo la protezione delle foche monache o un costo. L'ambiente ora è l'unica partita da giocare perché come dice Greta Thunberg, *se la nostra casa è in fiamme* non c'è niente di più urgente da fare che intervenire.

IL LAVORO INUTILE: LA SOLUZIONE È IL REDDITO DI BASE UNIVERSALE



di **Valentina Petricciuolo** – *“Passato il Santo, passata la Festa”*, si diceva. Ma di quale Santo e di quale Festa parliamo? Del *“Santo Lavoro”*, e della...*“Festa del Lavoro”*. Eh sì, il primo maggio è ormai un pallido ricordo ma è proprio per questo che vale la pena “festeggiare” in un altro modo. Con una denuncia, un grido di dolore che si spera possa servire a dare una scossa, o perlomeno a instillare un dubbio in chi legge queste righe e, soprattutto, in chi si spingerà fino a leggere [Bullshit Jobs. Le professioni senza senso che rendono ricco e infelice chi le svolge e costituiscono il fondamento del nuovo capitalismo globale](#).

Un anno fa, infatti, il giovane antropologo, autore di numerosi saggi sui mali del nostro tempo, professore alla *London School of Economics*, anarchico e attivista del movimento contro le disuguaglianze *Occupy Wall Street*, **David Graeber**, ha pubblicato **Bullshit Jobs**, un libro di cui, per l'argomento e per l'idea rivoluzionaria che contiene, non sembra aver avuto la risonanza che avrebbe meritato. Eppure sarebbe una lettura molto consigliata per i *policy makers*, i legislatori, gli amministratori e per tutti coloro che “creano occupazione”. Si parla tanto, infatti, di come molti lavori spariranno nei prossimi anni a causa della automazione e del progresso tecnologico – [Ecco I Lavori dove i Robot Arriveranno più Velocemente](#) – e di come reagire a questa immane rivoluzione che incombe sulle teste di milioni di persone. E che dire, invece, di **quei lavori**, che come denuncia appunto Graeber, sono **del tutto inutili**? Nel libro sono citati numerosi esempi reali di persone che, nei più svariati settori dell'economia, ma soprattutto in ambiti amministrativo/gestionali/burocratici, denunciano di fare qualcosa che, ai loro occhi, nel profondo del loro cuore, sanno essere completamente inutile. Ma devono fare finta, devono sostenere una farsa e indossare una maschera per sopravvivere. Per un essere umano è davvero triste e deprimente dover vivere una vita così. Senza senso!

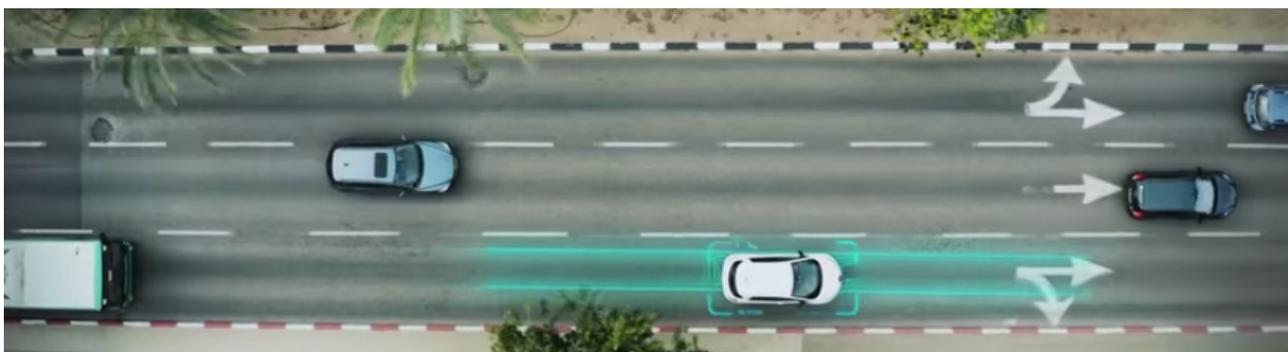
La ragione di questa deleteria e malsana evoluzione del concetto di lavoro sta, secondo Graeber, nel fatto che la cultura, la religione e tutta la sovrastruttura creata in questi decenni dalla società, ci ha portato a considerare il lavoro come una virtù. I puritani del 16mo secolo pensavano che il lavoro fosse una punizione e che portasse alla redenzione, e perciò doveva avere un valore intrinseco, al di là di quello che si produceva effettivamente. Questo modo di pensare è continuato anche dopo la Rivoluzione Industriale. Il filosofo Thomas Carlyle, rispondendo ad una domanda sul declino della moralità nella nuova era industriale, disse che il lavoro non doveva essere visto come un modo per soddisfare le necessità personali. Il lavoro, sosteneva Carlyle, è l'essenza della vita *“la cosa più nobile sulla terra”*. Oggi siamo ancora molto influenzati da questo modo di pensare. La maggior parte delle persone si identifica nel lavoro e lo considera alla base della propria dignità. Le persone si definiscono in base alla loro occupazione. C'è poi una marcata tendenza politica che spinge verso la piena occupazione. I politici di sinistra chiedono più posti di lavoro, quelli di

destra reclamano tagli alle tasse per dare più risorse a chi il lavoro lo crea. E questa è la prova che i politici sono in qualche modo collusi e **complici nel voler mantenere il sistema dei lavori inutili in esistenza perpetua**. Come già sostenne **Orwell** quando disse che **un popolo occupato a lavorare, anche in impieghi del tutto inutili, non ha tempo per fare molto altro**. Ciò rappresenta un incentivo in più a non fare nulla per modificare la situazione. Ma il libro è molto più di una denuncia perché nell'ultimo capitolo di *Bullshit Jobs* Graeber prospetta una soluzione reale che, a detta di molti, potrà risolvere questa piaga: [il REDDITO DI BASE UNIVERSALE](#). Che significa dare ad ogni adulto, incondizionatamente, dai disoccupati ai miliardari, una somma di denaro sufficiente a coprire le esigenze primarie.

Cosa succederebbe se tutti avessimo una libertà finanziaria tale da permetterci di evitare di fare questi lavori inutili?

Il RBU potrebbe **riequilibrare il rapporto tra lavoratori e datori** di lavoro ed eliminare infelicità e disperazione. I superiori, infatti, possono esercitare il loro sadismo e far fare lavori degradanti e inutili ai propri dipendenti solo perché sanno che quelli non hanno alternativa. Dare a tutti un RBU permetterebbe alle persone di dire: *"me ne vado"* e lasciare l'odiato lavoro senza gravi conseguenze. Permetterebbe alle persone di **scegliere un lavoro che sia appagante e motivante**. Troppe persone fanno lavori senza senso e ne soffrono profondamente, con conseguenze psicologiche anche gravi, perché si sentono senza alcuno scopo e impossibilitati a fare qualcosa di buono per gli altri. Sfortunatamente, la nostra società è basata sull'adorazione del "dio lavoro" e sul considerare utili le giornate passate in ufficio, anche se il risultato è pari a zero. Il RBU permetterebbe alle persone di scegliere come poter davvero contribuire alla società. Secondo Graeber è giunto il momento di innescare una rivoluzione come quella portata avanti dalle suffragette, le attiviste per l'emancipazione femminile degli inizi del '900, che rese possibile il voto alle donne, o quella per i diritti civili degli afroamericani che ebbe come leader il grande [Martin Luther King](#)! Un movimento per il Reddito di Base Universale! Dobbiamo liberarci da questo lavaggio del cervello che ci è stato somministrato dalla nascita per costringerci ad ubbidire e ad essere incardinati in un sistema che ha preferito l'apparenza e il mantenimento dello status quo al benessere e la felicità delle persone.

IN SVEZIA VERRÀ TESTATA LA PRIMA AUTOSTRADA CHE RICARICA VEICOLI ELETTRICI



Il sogno di guidare senza ricaricare la propria vettura elettrica ha sempre stimolato ricercatori e imprenditori. In Svezia alcuni ricercatori stanno creando un'autostrada ([Smart Road Gotland](#)) dove i veicoli elettrici non potranno mai esaurire la batteria. L'Autorità di trasporto svedese **Trafikverket** sta costruendo un tratto di strada di 1,6 km per testare come le auto potranno rimanere cariche, o addirittura ricaricarsi mentre viaggiano lungo le autostrade. La Smart Road Gotland è essenzialmente una parte di una strada che ha pannelli di ricarica a induzione, o chiamata anche [ricarica wireless](#), che si sviluppano sotto la corsia. Camion, autobus e macchine potranno ricaricarsi a patto che siano sulla corsia predisposta e che abbiano l'hardware necessario installato sulla vettura. La Smart Road Gotland farà da test per valutare l'efficacia della tecnologia nel trasporto svedese. Secondo Jan Pettersson, program manager di Trafikverket: *"Le strade elettriche rappresentano un importante contributo alla riduzione delle emissioni di CO2 causate dai trasporti. Dimostrare e valutare le nuove soluzioni è uno dei nostri passi più importanti nel nostro piano a lungo termine per una potenziale implementazione di rotte elettrificate sulla rete stradale."*