Ti con zero
scienza&arte, economia&politica&società,
recensioni di saggi, di letteratura, racconti, ebook

Mario Agostinelli

53. Energenze
Auto elettrica e miopi interessi dei conservatori*

Riprendo il post pubblicato il giorno dopo la decisione del Parlamento UE sull'auto elettrica al link del mio blog, con alcune osservazioni che vanno al di là della cronaca e attestano ancora una volta l'inadeguatezza dei nostri governanti a mantenere un minimo di coerenza con le linee di fondo sul clima adottate dal Parlamento Europeo.

A Strasburgo il centrodestra italiano (FdI, Lega e FI) ha votato compattamente, insieme agli altri conservatori europei, contro il termine del 2035, oltre il quale si potranno immatricolare solo auto elettriche. Già il Governo Draghi si era battuto per il principio della "neutralità tecnologica", sostenendo che sarebbe stato un errore puntare su una mobilità esclusivamente elettrica. Si tratta non di un fatto estemporaneo o di un timore giustificato per l'occupazione, ma di una **linea di fondo di non percezione dell'urgenza** di un cambiamento complessivo delle produzioni e dei consumi in un tempo che viene ogni giorno sempre più a mancare e che necessita di un impegno altrettanto urgente per la giustizia sociale e la difesa del lavoro. È significativo come perfino un redivivo Formigoni abbia oggi sentenziato contro il limite fissato al 2035, dimenticandosi forse che fin dal 2004 un gruppo allargato di ricercatori dell'ENEA, sotto la supervisione del Nobel Rubbia, avesse presentato alla **Regione Lombardia** un articolato piano per la mobilità sostenibile, fondato sulla riconversione a idrogeno dei motori degli autoveicoli e sull'estensione di sistemi di logistica intermodale in cui prevalesse il trasporto pubblico. Si trattava di riconvertire l'intera area **Alfa Romeo** in una manifattura prestigiosa e all'avanguardia, finita, invece, dopo estenuanti confronti, con l'ospitare il più grande supermercato d'Italia – "Il Centro" di Arese - il cui azionista di maggioranza è da sempre vicino alla Compagnia delle Opere. La povertà di visione di chi ci governa (in Lombardia ormai da 30 anni!) riduce perfino la politica industriale a interessi di parte e a un gioco di poteri stantii.

Qui vorrei inquadrare il salto di qualità che **i due provvedimenti adottati dal Parlamento UE** ("Fit for 55" e "Stop al 2035") cercano di imporre, sempre che la Commissione e i capi di Governo non ne attenuino il significato, come è avvenuto sulla "tassonomia europea" e come sta profilandosi sulla riduzione della quota di rinnovabili da varare entro il 20230 - dal 45% al 40% secondo la Commissione. È in atto, purtroppo, un pericoloso scostamento tra gli Esecutivi e il Parlamento, che Ursula von der Leyden tratta con troppa disinvoltura e con un ascolto non irrilevante delle lobby fossili.

Il settore dei trasporti è responsabile del **30% delle emissioni totali di CO_2 in Europa.** Dal punto di vista delle fabbriche automobilistiche, le principali difficoltà tecniche per alleggerire l'inquinamento da traffico consistono innanzitutto nella riduzione delle emissioni di anidride carbonica e, inoltre, nel contenimento degli ossidi di azoto (NOx) per le alimentazioni diesel, e del numero di particelle microscopiche (PN) per le alimentazioni a benzina a iniezione diretta, emissioni pesate come anidride carbonica equivalente (CO_2 eq.).

Dalla fine degli anni '90 gli approcci ai regolamenti sui gas serra per i veicoli commerciali si erano concentrati sulle emissioni **dal condotto di scarico.** Così, in tutta la trafila di classificazioni per gli autoveicoli da Euro 1 a Euro 6 si sono fissati limiti di emissioni del combustibile impiegato misurati "al tubo di scappamento". Invece, dal 2035, facendo riferimento esclusivamente al **vettore elettrico** anziché continuare ad andare esclusivamente nella direzione di combustibili a minor emissioni di carbonio, ci si muoverà verso le nuove fonti di alimentazione dei motori, come i gruppi motopropulsori elettrici delle batterie, che ottengono la loro energia dall'elettricità con cui si caricano. E qui entra in gioco non solo il gas misurato allo scappamento

del veicolo, ma anche quello immesso in atmosfera **dal mix di fonti con cui si alimentano le colonnine di ricarica**. Il passaggio all'elettrico ha quindi un significato che va oltre il settore automobilistico: anche per l'inquinamento dovuto alla mobilità diventerà sempre più rilevante il percorso con cui si procurerà l'elettricità trattenuta nelle batterie o come verrà prodotto, eventualmente, l'idrogeno (verde o grigio[1]) che alimenterà le celle a combustibile montate sui veicoli.

In sostanza. il salto di qualità sta nel porsi un obbiettivo più esteso: il vettore (elettricità o idrogeno) che consente al motore elettrico di abbassare drasticamente gli inquinanti rispetto al motore a combustione termica, andrà a sua volta ottenuto da fonti rinnovabili a bassissime emissioni anziché da fonti fossili, grandi emittenti di climalteranti e gas inquinanti (o radiazioni nel caso del nucleare).

La cosa interessante da notare è che, per la prima volta, un Regolamento europeo sulle emissioni nel settore automotive cita la **metodologia dell'intero ciclo di vita (LCA).** Puntando – corroborato dal contributo degli obbiettivi del "Fit for 55" - a diminuire drasticamente anche le emissioni a monte legate alla produzione dell'energia elettrica o dell'idrogeno impiegati dal veicolo.

L'obbiettivo è molto ambizioso e condivisibile: un sostanziale assorbimento di energia elettrica per il settore stradale può fungere da driver per aumentare la quota di energie rinnovabili nel mix di fonti energetiche UE. E, parimenti, "l'inverdimento" del mix di reti aiuta anche "l'inverdimento" del settore stradale.

In base alla penetrazione delle rinnovabili (fissate dalla UE almeno al 45% al 2030) è possibile stimare che le emissioni clima-alteranti (in tutto il ciclo di vita) dei veicoli saranno **almeno quasi dimezzate al 2035**. Per di più, i veicoli abbatteranno radicalmente il rumore e le emissioni inquinanti (NOx, CO, PM, HC) in ambito locale. Perché allora tanta ostilità e insensibilità climatica da parte dei nostri ministri e governanti?

*Pubblicato sul blog de Il Fatto quotidiano; autorizzazione dell'autore

1 marzo 2023

Codice ISSN 2420-8442

[1] L'idrogeno grigio viene prodotto da fonti energetiche fossili; quello verde con l'elettrolisi ad alta temperatura e l'energia viene fornita da fonti rinnovabili