

## RUOTE D'ITALIA DEL 27 MARZO 2019

### **Diesel demonizzato, ma chi combatte la "guerra santa" nasconde le vere ragioni**

Influenzare dall'esterno le istituzioni attraverso pressioni è l'obiettivo (magari ben mascherato dietro slogan capaci di toccare i tasti giusti...) delle lobby, spesso con il solo obiettivo di favorire particolari interessi. Obiettivo che è inversamente proporzionale: tanto più evidente quanto meno chiara è invece la conoscenza reale dei fatti da parte di chi esercita pressioni. Persone che preferiscono non approfondire i temi e seguono invece lo schema più semplicistico, come nel caso di chi sta oggi cercando di legare i cambiamenti climatici quasi esclusivamente all'utilizzo dei motori alimentati a gasolio, come se il diesel fosse la madre di tutti i mali. Persone che applaudono a scena aperta la politica dei divieti nelle aree urbane anche di fronte a risultati che sono palesemente irrilevanti. Messaggi sbagliati, fuorvianti, amplificati da parte di certi "gazzettieri" che evitando a loro volta di approfondire i fatti (speriamo sia solo scarso interesse nel volerli approfondire) sostengono tesi di comodo. Col risultato di portare i lettori alla formazione di un pensiero comune mirante a demonizzare l'utilizzo del gasolio. Eppure negli anni passati il medesimo trattamento è stato praticato alle auto a benzina. Allora il grido d'allarme era mirato a sostituire tale combustibile, in quanto il benzene risultava essere altamente cancerogeno. E l'invito era a sostituire le vetture a benzina proprio con quelle diesel. Per favorire il cambiamento erano addirittura stati previsti benefici. Erano i tempi in cui, "cavalcando" le paure generate dopo Chernobyl, per combattere le centrali nucleari, altro elemento affossato da preconcetti ideologici, si era arrivati a indire un referendum che aveva bloccato il ricorso a tale energia. La conseguenza? Da tempo il nostro Paese compra, con costi significativi, energia prodotta da centrali nucleari situate ai confini dell'Italia. Il che comporta i medesimi rischi nel caso di un incidente e costi per l'acquisto di energia necessaria. Ora non vorremmo che la nuova "guerra santa contro il diesel" condotta con furia iconoclasta portasse a danni ancor peggiori. Il nuovo assioma, alimentato da disinformazione (mirata?) è "gasolio uguale inquinamento" e nell'opinione pubblica si sta sempre più registrando la condivisione della necessità di sostituire il gasolio presentato, e dunque ritenuto, come il massimo responsabile dell'inquinamento e dei cambiamenti climatici. La superficialità viaggia a tutta velocità senza che i suoi paladini vengano fermati (o almeno indotti a riflettere?) dai pareri di illustri studiosi, come il professor Carlo Rubbia, premio Nobel per la fisica, che con dati ben precisi ha contestato il modo semplicistico di affrontare il tema legato ai cambiamenti climatici. In un intervento al Senato Carlo Rubbia ha informato che negli ultimi 15 anni la temperatura è diminuita dello 0,2 per cento e che oggi le temperature sono inferiori a quelle che esistevano ai tempi dell'Impero Romano. Una riflessione completamente ignorata, come di nessuna attenzione sembra essere degno lo studio dell'Istituto superiore per la ricerca ambientale sul tema legato alle sorgenti inquinanti che attribuisce al riscaldamento il 38% delle responsabilità del particolato, il 15% agli allevamenti, l'11% all'industria il 9% ai veicoli leggeri e il 7% al trasporto merci. Il che getta una luce su quanto sia

evidente la strumentalizzazione nei confronti del diesel e del trasporto pesante, oltre che del traffico in generale, che non è affatto l'inquinatore per eccellenza. Una situazione per la quale vanno trovate soluzioni equilibrate nel loro insieme. Molti indicano (è forse questo il vero obiettivo?) nell'elettrificazione dei trasporti la soluzione di tutti i mali. Ma l'energia elettrica come si produce? Non certo con l'energia eolica. La gran parte deriva dalle centrali a carbone e a gasolio, vista l'assenza dell'energia nucleare. E uno studio pubblicato su "difesa on line" sostiene, per di più, che vi siano alcuni rischi per l'incolumità delle persone che utilizzano le auto elettriche. Le tesi riportate sostengono che quello che rende pericolosi i veicoli ibridi ed elettrici sarebbe la batteria ad alta tensione, se danneggiata in caso d'incidente, avanzando due precise osservazioni: una riguarda i rischi ai quali si esporrebbe chi dovesse trovarsi a soccorrere il guidatore di un veicolo elettrico scontratosi con un tram; la seconda è relativa ai rischi per la propria incolumità a cui sarebbe esposto chi provasse a spegnere un incendio di un'autovettura a benzina coinvolta in un grave incidente con un'auto elettrica. Due ipotesi sulle quali occorrerà che gli esperti diano risposte e certezze. Infine una considerazione relativa al tema sullo smaltimento delle batterie che per ora non ha trovato che generiche risposte. L'ambiente sarà uno dei temi che nel prossimo Forum internazionale dei trasporti a Cernobbio Conftrasporto affronterà per far comprendere agli italiani l'importanza di non allinearsi pedissequamente al modo comune di pensare di certi comunicatori. Lasciarsi influenzare senza riflettere può far imboccare strade molto pericolose...

*Paolo Uggè*