

IL PUNTO di Paolo Uggè 24 febbraio 2023

I dubbi sull'auto elettrica iniziano ad emergere

Si incominciano a registrare dubbi e perplessità sulla campagna che dovrebbe portare i cittadini italiani ed europei verso la scelta dell'auto elettrica. Scelta che non si fermerà alle auto ma verrà estesa, già viene sostenuta l'idea, anche ai mezzi pesanti.

Certamente a noi stanno più a cuore le evoluzioni che riguardano i mezzi pesanti (peraltro vedo parecchie difficoltà all'utilizzo dell'elettrico). Ma deve essere evitata un'altra evoluzione ed è relativa al tentativo di lanciare l'euro 7 diesel. Il rischio che si paventa è che le imprese debbano investire su un nuovo automezzo, senza tuttavia avere un quadro certo di quanto potrà restare sul mercato e quali saranno le evoluzioni. Quanto tempo passerà prima che vengano introdotte nuove limitazioni anche agli automezzi alimentati a diesel? Anche se euro 7. Quali garanzie saranno date che non vi saranno forme di penalizzazione?

Chi ha qualche anno sulle spalle si ricorderà di quando per sostituire le auto a benzina si sosteneva che il benzene fosse altamente cancerogeno. Ricorderà anche le agevolazioni per coloro che passavano al diesel e quanto i costi (prezzo, bollo,) erano altamente competitive per indurre a sostituire la benzina con tale fonte. Ora si ripete l'operazione ed il beneficiario è in tutta evidenza l'elettrico. La comunicazione anche questa volta è a senso unico. La pubblicità, i dibattiti non approfondiscono quale siano i costi reali della transizione ma per lo più sono a senso unico verso opzione elettrica e nascondono i valori della produzione dell'energia elettrica, che non esiste in natura, ma deve essere generata. Non solo non si evidenziano i costi di manutenzione, i problemi dello smaltimento delle batterie e, soprattutto per i mezzi pesanti, la resa dell'automezzo. Ora se si vuole puntare ad offrire una fonte energetica aggiuntiva è un conto ma occorre assolutamente garantire il principio della neutralità che invece taluni sostenitori dell'elettrico sembrano sottovalutare.

Sono troppo scoperti i tentativi che mirano a privilegiare a senso unico una fonte energetica rispetto ad altre. Eppure sempre più frequentemente si legge sulle riviste specializzate quanti dubbi inizino a sollevarsi sull'utilizzazione dell'elettrico.

La domanda che anche qualche rappresentante delle case costruttive inizia a porsi deriva dalle quote di mercato in calo. La domanda senza certezze si riduce. Le finestre temporali per raggiungere la diffusione dell'auto elettrica sono state stabilite dagli Stati senza un confronto con i costruttori di veicoli. E' quindi una scelta politica o demagogica che risponde ad altri obiettivi e non all'ambiente. Per questo va contrastata. Io credo andrà fatto, e con determinazione. Proporrò agli organi della Fai di impegnarsi per sottoscrivere una petizione ed ogni iniziativa ritenuta utile al fine di sostenere i motori diesel/benzina. La Fai non indietreggerà di un passo e sosterrà ogni iniziativa in tal senso, peraltro annunciata proprio in questi giorni. Dobbiamo difendere le nostre imprese e lo faremo con chi la pensa come noi.

Oserei dire che siamo di fronte ad una scelta che produrrà impoverimento generale, senza raggiungere zero emissioni nel mondo alle quali sembrano puntare i sostenitori del tutto elettrico. Naturalmente occorre anche considerare il fattore dipendenza dagli Stati produttori, in particolare la Cina. Un dato induce a riflessione e non è frutto di studi della Confrasperto ma proviene dall'European Environment Agency. Si evidenzia che il trasporto europeo ha emesso 0.835 gt di CO₂. Il 72% su strada di cui il 61% imputato alle auto, (il che significa lo 0,367 gt)

E' giusto sapere che nel biennio 2020/2021 mentre il resto del mondo riduceva le emissioni di CO₂ del 0,570 gt la sola Cina le ha incrementate dello 0.750 Gt. Questo sta a significare che se tutte le auto del mondo passassero a zero emissioni il beneficio sarebbe per il mondo irrilevante in quanto verrebbe annullato dal "Dragone cinese" in un solo anno. La domanda alla quale non si può sfuggire è: ma di cosa si sta discutendo?

Se poi una auto elettrica, che risulta ad emissioni zero allo scarico, per compensare la CO2 prodotta per la produzione della batteria servirebbero da 80 a 150 mila Kilometri ad emissioni zero.

Questi dati, cito la fonte, sono desunti dall' articolo di Pier Luigi del Visco che è giunto anche alla ovvia conclusione che tra emissioni e costi l'elettrico sarebbe perdente.

Credo di aver fornito elementi su una battaglia che ritengo doveroso condurre da parte di tutti coloro che si affannano a dichiararsi del mondo dell'autotrasporto e dell'ambiente. Forse è il caso di darsi una regolata.

Credo sia giunto il momento che le aziende del trasporto pesante aprano una "operazione verità e di sensibilizzazione" per dare spazio anche a queste notizie che sono poco conosciute, se non intendono correre il rischio di dover ricorrere all'utilizzo di una fonte energetica dai dubbi vantaggi.

L'avvio può già avvenire nel fine settimana per Lombardia e Lazio recandosi ai banchetti predisposti in diverse piazze e poi continuando in altre regioni.

Impegnamici oggi per salvare il nostro domani!