

AMBIENTE - Il Parlamento Europeo ha deciso che fra 13 anni non si potranno più vendere auto endotermiche (a benzina, gasolio e ibride) ma solo ad alimentazione elettrica

Auto elettriche dal 2035? 5 motivi per dire di no

Le perplessità di Giuseppe Calabrese (Cnr): «L'auto elettrica non è così ecologica, inquina molto nella fase di produzione e arriva al "pareggio" nelle emissioni solo dopo 70-100mila km. Nella produzione l'Europa è indietro, per cui dovrà importare. E i costi...»

Un azzardo. Ci mette un nanosecondo Giuseppe Calabrese, dirigente di ricerca di Ircres (Istituto di Ricerca sulla Crescita Economica Sostenibile)-Cnr di Torino, per dare un giudizio sulla scelta fatta dall'Europarlamento, che mercoledì 8 giugno ha votato per lo stop, a partire dal 2035, della vendita e immatricolazione di automobili con motore endotermico, cioè a benzina, a gasolio e ibride.

Ci sono almeno cinque buoni motivi, spiega Calabrese, per avere delle riserve sulla bontà di questa decisione, il cui obiettivo è di abbattere le emissioni di anidride carbonica, uno dei gas che maggiormente alterano il clima del pianeta.

Il primo motivo è che l'auto elettrica non è poi così ecologica come si pensa. Perché è vero che, mentre viaggia, non emette nulla; ma prima, dalla produzione della vettura fino allo smaltimento della batteria, ci sono operazioni che richiedono molto consumo di energia ed emissioni inquinanti. «Si è calcolato - spiega Calabrese - che il pareggio in termini ecologici si raggiunge dopo che la vettura elettrica ha percorso dai 70mila ai 100mila chilometri, a seconda dei modelli. Solo dopo quel numero di chilometri si ha un vantaggio ecologico».

Secondo motivo. L'Europa è un grande mercato, da 500 milioni di consumatori; ma nel produrre automobili elettriche siamo indietro: «Dovremo recuperare concentrandoci su questi nuovi settori produttivi, che da tempo sono già presidiati da altri: cinesi, giapponesi, statunitensi». Se questo non accadrà, nel nostro futuro ci saranno importazioni, importazioni, importazioni...

Terzo motivo, che è strettamente legato al secondo: «Chi soffrirà di questo cambio - prosegue lo studioso - sarà soprattutto la filiera, non gli assemblatori». Un po' perché per fare un'auto elettrica serve il 30% di lavoro in meno: cilindri, pistoni e iniettori non occorrono più e quel che conta è la batteria. Per questa ragione più di 80mila persone che lavorano in Italia nell'indotto dell'auto rischiano di perdere il lavoro (altrettanti sono i dipendenti di Stellantis nella Penisola: gli assemblatori, appunto). E intanto il 70%



Qui sopra Giuseppe Calabrese, dirigente di ricerca dell'Ircres-Cnr di Torino. Nella foto grande un'auto elettrica

della produzione mondiale di batterie si concentra in Asia, per cui si torna al punto due e alla necessità di entrare velocemente in questo settore produttivo.

Auto più costose, chi pagherà? Il quarto motivo? «Che con il passaggio all'elettrico avremo

«Le auto elettriche sono più costose: non tutti potranno permetterselo»

delle auto più care. Se non saranno sovvenzionate sempre dallo Stato potrà permetterselo solo una certa fascia di popolazione. Tutti gli altri dovranno adeguarsi. Senza considerare che le autovetture non sono solo mezzi di trasporto di persone, ma

anche di cose: si pensi ai furgoni e a cosa significherà, in termini di costi e di ricarichi, se le imprese artigiane dovranno spendere di più per acquistarli».

Da tutto ciò si arriva al quinto motivo per cui dubbi e riserve hanno un peso: «Speriamo che ci abbiano pensato prima, i decisori europei», sottolinea ancora Calabrese. Con le sole auto elettriche circolanti, infatti, cambia il modello di mobilità: «Quello molto libero e flessibile cui siamo abituati probabilmente non ci sarà più». Basti pensare ai tempi che occorreranno (salvo balzi tecnologici) per fare rifornimento. «O anche - conclude Giuseppe Calabrese - alle conseguenze dell'aumento dei costi: chi non potrà permettersi l'acquisto dell'auto, cosa farà? Opererà per il taxi? O per il car sharing? E noi italiani saremo disponibili a guidare la vettura che mezz'ora prima è stata guidata da un altro?».

Giorgio Malavasi

**Il motore a combustione? Le soluzioni green ci sono
«C'è il carburante sintetico e, soprattutto, il biometano»**

Eppure il motore a combustione interna, quello messo al bando dal 2035 grazie al voto del Parlamento europeo, potrebbe avere una nuova chance.

Si chiama carburante sintetico, di cui una sperimentazione è in corso perfino in Formula 1; ma si chiama soprattutto biocarburante: «Il biometano, in particolare - sostiene il dirigente di ricerca

dell'Ircres-Cnr Giuseppe Calabrese - può essere una grande risorsa. Un'azienda, in Italia, lo produce a partire dagli scarichi fognari e ha stimato che, recuperandolo dalle acque nere raccolte dalle reti fognarie della Lombardia, se ne potrebbe produrre tanto quanto basterebbe per fare circolare 200mila autovetture».

Poi, certo, il biometano si può

produrre anche dai rifiuti alimentari, dagli scarti agricoli, dalle deiezioni animali degli allevamenti... L'anidride carbonica viene emessa comunque, ma è anche vero che oggi ci sono tecnologie (come ad esempio le "foreste liquide" a base di alghe, di cui scriviamo a pag. 18) che possono intervenire in questi processi e catturare la CO₂... (G.M.)

**E l'auto a idrogeno? La filiera è indietro
E la sua fonte è spesso ancora fossile...**

Però potrebbe entrare prepotentemente in gioco la carta dell'idrogeno: «Sì e no», fa la tara Calabrese: «E da vent'anni che si parla anche dell'auto a idrogeno, ma siamo lontani dalla sua diffusione di massa. A differenza di quella a batteria elettrica non ha i limiti dell'autonomia e della ve-

locità di ricarica: a tecnologia attuale fare il pieno di idrogeno comporta più o meno lo stesso tempo del fare un pieno di benzina». Però siamo indietro rispetto alla produzione di idrogeno (da che fonte? se è fossile torniamo da capo...) e alla filiera della produzione e distribuzione delle vetture...

...Intanto a Mestre apre il primo distributore di idrogeno in Italia: ricariche in 5 minuti

La notizia ci riguarda da vicino, visto che si trova a Mestre: lo scorso 10 giugno è entrata in funzione la prima stazione di servizio dove è possibile effettuare rifornimento a idrogeno. Si tratta della prima aperta al pubblico in Italia e si trova vicino alla rotonda di parco San Giuliano. È stata realizzata da Eni e inaugurata alla presenza del sindaco Brugnaro, del direttore generale di Energy evolution Eni, Giuseppe Ricci e dell'amministratore delegato di Toyota Italia, Luigi Ksawery Lu-

ca. La casa automobilistica destinerà infatti dei modelli a idrogeno al Comune e altri per il car sharing.

L'impianto è dotato di due punti di erogazione, con una potenzialità di oltre 100 kg/giorno, che possono caricare autoveicoli in circa 5 minuti e autobus.

All'interno della stazione di servizio sono presenti innovativi e specifici apparati di sicurezza e antincendio. Saranno in totale 10 le auto Toyota a idrogeno destinate al Comune.



La stazione Eni aperta a Mestre, presso la rotonda di San Giuliano, con due punti di erogazione per le auto a idrogeno (il Comune ne avrà in dotazione 10 per uso di servizio e per il car sharing)