

I tempi necessari La rivoluzione energetica passa per le infrastrutture

Francesco Grillo

Se un marziano ci potesse osservare, noterebbe - prima di qualsiasi altra cosa - che la civiltà umana gira ancora attorno ad una tecnologia inefficiente. Tale sorpresa diventerebbe ancora maggiore se all'alieno arrivasse notizia che gli umani sono alla ricerca di una soluzione che scongiuri un disastro ambientale che quella tecnologia ha contribuito ad avvicinare; e che le economie del mondo hanno la necessità di tagliare sprechi per uscire da una recessione determinata da una misteriosa epidemia.

Quella tecnologia è l'automobile privata alimentata a benzina o a gasolio: una modalità di trasporto che ha avuto il merito storico di accompagnare l'Occidente nel più impressionante salto di benessere che la storia ricordi e che, però, come dimostrano i dati sulle vendite e gli annunci dei costruttori, dalla storia sta per uscire. La sfida per chi prova a governare una transizione inevitabile, sarà quella di conquistarle il consenso.

Superare l'automobile tradizionale, significa cambiare la pietra angolare sulla quale è stata costruita la civiltà industriale che ha dominato il ventesimo secolo. Nel 1903, fu l'idea di Henry Ford di costruire una macchina che «qualunque persona con un buon salario potesse comprare per godersi ore di viaggio negli spazi aperti degli Stati Uniti», (...)

(...) ad aprire la strada alle catene di montaggio e all'idea stessa di una società fondata sui consumi. Fu attorno all'automobile che furono ridisegnate città pensate per i cavalli e l'identità stessa di un'umanità che in quella «cattedrale gotica» trovava la sua proiezione. Furono le macchine a guidare i miracoli economici: negli Stati Uniti come nell'Italia della Cinquecento e, ancora nel 1990, erano General Motors e Ford a guidare la classifica delle 500 più grandi imprese americane (sia per ricavi che per profitti).

Oggi entrambe sono fuori dalle prime venti posizioni ed entrambe sono sopravvissute ad una possibile bancarotta solo grazie all'intervento del governo. La crisi è, però, di sistema: tra le prime cento imprese del mondo per capitalizzazione - una misura che prevede quanto valore un'impresa produrrà nel tempo per i propri azionisti - ci sono solo due produttori di automobili - Toyota e Volkswagen - e insieme valgono meno di Tesla che di dipendenti ne ha cinque volte meno di un gruppo come Stellantis (ex Fiat).

Tesla sta diventando, però, un marchio potente tanto quanto i grandi giganti di Internet puntando tutto sull'innovazione radicale: automobile elettrica e guida autonoma.

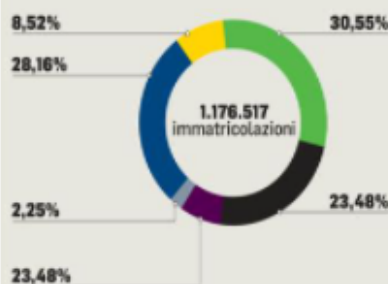
Del resto, che il futuro sia già arrivato lo confermano i dati del grafico che accompagna l'articolo: in Italia nei primi nove mesi del 2021 il numero di automobili vendute è calato del 25% rispetto allo stesso periodo del 2019; se però si sono più che dimezzate le vendite delle vetture alimentate a benzina o a gasolio (motore diesel), quelle di automobili ibride si sono quadruplicate (superando quelle a benzina). Quelle elettriche si sono, in un anno, moltiplicate per dieci in Italia e in Europa se ne vendono di più di quelle diesel.

La transizione è quasi compiuta tra i più giovani e quelli che vivono nelle città meglio attrezzate: tra gli americani tra 20 e 24 anni sono, secondo l'amministrazione federale (Fha), un terzo quelli che non hanno patente e nello Stato di New York metà della popolazione ha rinunciato a quello che, un tempo, era un sogno. In realtà, lo stupore del nostro marziano è basato sull'osservazione non delle nuove

Immatricolazioni auto per tipo di alimentazione

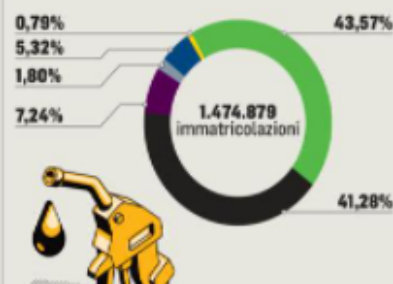
● Benzina ● Gasolio ● Metano ● Gpl ● ECV ● Ibride-elettriche

Gennaio-settembre 2021



Fonte: Vision su dati UNRAE

Gennaio-settembre 2019



L'Ego-Hub

immatricolazioni ma di strade ancora dominate dalle automobili: in Italia ne circolano quasi 40 milioni, due per ogni tre abitanti e più di qualsiasi altro Paese europeo (come nota lo stesso Piano Nazionale di Rilancio e Resilienza).

Eppure l'obsolescenza tecnologica del mezzo era già evidente a chiunque: secondo l'Agenzia Europea per l'Ambiente, usiamo per effettuare due terzi dei nostri spostamenti un oggetto che è occupato per poco più del 20% della sua capienza (e ciò significa che usiamo una leva che pesa circa una tonnellata per spostare un peso di circa un quintale); che è parcheggiato per circa il 90% della sua vita utile; e che utilizziamo per meno di un terzo del suo potenziale (la velocità media in città è di circa 40 km all'ora).

Sono, ormai, gli stessi produttori, gli stessi governi (quello italiano ha anche il vantaggio di non doversi confrontare con grandi industrie automobilistiche nazionali come in Germania e Francia) a indicare date precise per completare la trasformazione: automobili più piccole; condivise e, eventualmente, a guida autonoma; alimentate da un'energia elettrica che, forse, inquina di meno e, certamente, è molto meglio distribuita di quanto sia il petrolio; e molto più spazio per un trasporto pubblico locale pulito (mancano nel Pnrr le metropolitane) e forme di mobilità non a motore (comprese le biciclette).

Tre sono, però, le condizioni per riuscirci. Innanzitutto, vanno studiati -

con molta più precisione e flessibilità - incentivi che possano incentivare la rottamazione dei mezzi più inquinanti sostituendoli con quelli nuovi. Ciò può produrre quelle economie di scala che stanno portando il costo e la capacità delle batterie molto vicine alla parità rispetto alle soluzioni tradizionali.

In secondo luogo, è necessario un forte investimento sulle infrastrutture: un passaggio dalle macchine di Henry Ford a quelle elettriche o a guida autonoma o alle bici richiede una riorganizzazione delle strade, punti di ricarica, parcheggi e attraversamenti. Infine sperimentazioni. Non ci sono, ancora, in Italia e in Europa, città totalmente libere dalle vetture alimentate con energia fossile: i finanziamenti europei - ci sono almeno mezzo miliardo di euro dedicati a ciò - devono finanziare innovazioni ambiziose che possano portare intere città in un futuro che, per troppi anni, ci siamo limitati a contemplare nei convegni. E soprattutto ci vorrà forse più tempo di quanto la Commissione Europea ha indicato nella sua prima proposta.

La fine della macchina alimentata con energia ricavata dai fossili lasciati da altre ere geologiche è una mutazione biologica. Come per altre mutazioni, sopravviveranno solo economie e società capaci di adattarsi ad una transizione che avremmo già dovuto compiere.