

10 agosto 2020 14:45

Le auto elettriche non ci salveranno se i numeri non tornano. Il trasporto pubblico

di [Redazione](#)



Le auto elettriche sono uno dei settori in più rapida crescita dell'industria automobilistica. Si registrano vendite record nonostante la crisi economica causata dalla pandemia di coronavirus. Sette anni fa, c'erano solo 3.500 auto di questo tipo nel Regno Unito - ora ce ne sono 300.000. Quasi 120.000 di loro funzionano esclusivamente a batteria. Molti vedono il periodo attuale, anche se coincide con la pandemia, come un momento di svolta: un cambiamento nelle scelte dei consumatori dovrebbe portare a un aumento dei veicoli elettrici.

Tutte le principali case automobilistiche stanno ora lanciando modelli elettrici a batteria pura e molti governi e comuni stanno legiferando e regolamentando per incoraggiare l'acquisto di un simile veicolo. Gli attuali livelli di proprietà di auto elettriche a batteria nel Regno Unito e nel mondo sono bassi - il 6% delle nuove auto vendute nel Regno Unito a giugno 2020 erano completamente elettriche - ma il tasso di crescita è elevato. L'aspettativa è che il settore sia pronto per il decollo e le auto elettriche a batteria sono ampiamente viste come una parte cruciale della lotta al cambiamento climatico.

Un trasporto più pulito è importante per molte ragioni, non ultimo il raggiungimento degli obiettivi di emissioni di carbonio. Ma il contesto conta. E, come ho fatto notare in un recente articolo, basato sulle tendenze attuali, i numeri non sembrano sommarsi. Se tutti i veicoli esistenti fossero semplicemente sostituiti da modelli elettrici, tutta una serie di problemi di emissioni rimarrebbe irrisolta. Invece, sembra probabile che avremo bisogno di riduzioni radicali nella futura proprietà di veicoli privati mentre passiamo a un trasporto più pulito. Questo non è sufficientemente riconosciuto.

Questo perché **le questioni fondamentali sono sociali e politiche, non solo tecnologiche.** Da un punto di vista tecnologico semplicistico, un'auto elettrica a batteria può essere superiore a una con un motore a combustione interna, ma ciò non significa che abbia senso per le società optare per la sostituzione di massa dell'una con l'altra.

Né ha senso, se l'obiettivo sia ridurre radicalmente le emissioni di carbonio, facilitare la crescita del numero di veicoli di proprietà privata, a livello nazionale o globale. Come suggerisce la deputata britannica del Partito dei Verdi Caroline Lucas, e le proiezioni sulla proprietà illustrano, molti governi, compreso quello del Regno Unito, stanno eludendo questo punto. L'attenzione si concentra principalmente sul raggiungimento della transizione alle auto elettriche.



Emissioni nascoste

Le auto elettriche non sono a zero emissioni. L'estrazione mineraria e la produzione generano emissioni e, una volta in viaggio, un'auto elettrica deve essere caricata, comportando le emissioni della generazione di elettricità basata sul "mix energetico": la combinazione di diverse fonti energetiche che soddisfano le esigenze di consumo energetico.

È possibile calcolare un "ciclo di vita" delle emissioni per ogni nuovo veicolo elettrico. Le "emissioni incarnate" dalla produzione e dall'estrazione mineraria, vengono gradualmente "ripagate" se la ricarica dell'auto produce meno emissioni del mix energetico di quelle prodotte da un'auto a benzina o diesel. Uno studio nel Regno Unito stima che possono essere necessari dai due ai sei anni per ottenere un risultato del genere. Quindi possono volerci anni prima che una nuova auto diventi davvero una fonte di emissioni inferiori.

Abbiamo solo un decennio circa per ridurre radicalmente le emissioni di carbonio a circa il 50% delle emissioni annuali del 2017 e l'obiettivo a lungo termine è zero emissioni nette entro la metà del secolo. L'attuale obiettivo del Regno Unito è che tutte le nuove vendite di veicoli siano a bassissime emissioni entro il 2035. Nel Regno Unito, ci sono più di 31 milioni di auto immatricolate, che percorrono in totale quasi 260 miliardi di miglia all'anno. Attualmente, ogni anno vengono immatricolate circa due milioni di nuove auto e il numero totale di auto immatricolate è in crescita. I trasporti rappresentano circa un quarto delle emissioni nel Regno Unito.

Il semplice passaggio alle auto elettriche presuppone che possano essere prodotte in numero sufficiente. Anche se ciò si dimostrasse possibile, sposta l'attenzione dalla nostra continua dipendenza dal trasporto privato che produce emissioni. Il risultato è ciò che è noto come "carbon lock-in".

Prospettiva maggiore

Chiaramente, questo non è solo un problema del Regno Unito, è globale. Si stima che ci siano più di 1,5 miliardi di veicoli nel mondo e il totale è raddoppiato all'incirca ogni 20 anni dagli anni '70. La Cina è ora il mercato più grande del mondo, con più di 300 milioni di veicoli e 250 milioni di automobili e un aumento di oltre 15 milioni di auto nel solo 2018.

In termini assoluti, la Cina ha anche il maggior numero di veicoli elettrici. Ma questo illustra un ulteriore problema. La crescita della proprietà di veicoli privati in Cina rappresenta nuove fonti di emissioni, quindi alcuni dei futuri risparmi netti in emissioni scegliendo veicoli elettrici saranno "risparmi" da nuove fonti di emissioni. Il mio punto qui non è individuare la Cina, ma illustrare un problema fondamentale insito nell'attuale politica dei trasporti a livello globale.

Non sto suggerendo che attualmente sia meglio come individuo non acquistare un'auto elettrica. Questa è una questione sistemica con valide alternative. Ma il pianeta non è realmente interessato alle nostre preferenze o al modo in cui le nostre società si sono evolute per rendere le automobili così importanti per noi. Una transizione verso veicoli elettrici a batteria e altri "veicoli a bassissime emissioni" sembra una buona cosa, poiché ciò significa aria più pulita e basse o nessuna emissione durante la guida del veicolo. Ma questo è molto diverso dal fatto che abbia senso perseguire una politica che faciliti la proprietà di veicoli privati di massa.

Occorre quindi prestare maggiore attenzione politica allo sviluppo di alternative alla nostra dipendenza dal trasporto privato. Ciò potrebbe assumere qualsiasi numero di forme diverse: maggiori investimenti in treni e altri mezzi di trasporto a basse emissioni; incoraggiare le persone a lavorare nelle loro comunità locali piuttosto che a fare il pendolare (qualcosa che il coronavirus sta già portando avanti); o l'introduzione di programmi che incoraggino le quote di auto o le cooperative.

Le società hanno bisogno di percorsi fattibili per tutti noi e consentirci di fare scelte migliori. I consiglieri esperti del governo lo fanno. Ma la consapevolezza pubblica e l'enfasi sulla politica evolvono insieme. La pandemia ci ha fatto pensare in modo diverso ai trasporti, sia in modo positivo che negativo: nuove iniziative per incoraggiare la bicicletta, ma una paura diffusa di viaggiare in treno. Ma andando avanti è essendo meglio informati e attraverso la politica, non solo la tecnologia, che è possibile un cambiamento positivo.

(articolo di Jamie Morgan - Professor of Economics, Leeds Beckett University – pubblicato su The Conversation del 07/08/2020)

CHI PAGA ADUC

l'associazione non **percepisce ed è contraria ai finanziamenti pubblici** (anche il 5 per mille)

[La sua forza sono iscrizioni e contributi donati da chi la ritiene utile](#)

DONA ORA (<http://www.aduc.it/info/sostienici.php>)