

Scenari

Futuro a zero emissioni

La rivoluzione green della mobilità

Il ruolo dell'auto elettrica che dal 2030 dovrà essere pronta a fare il grande salto sui mercati mondiali. Le strategie, gli investimenti dell'industria e le prossime mosse dell'Europa per fermare la vendita di veicoli con motore a benzina o diesel

di Francesco Paternò

Beyond? Oltre c'è soltanto lo spazio, dicono in coro Elon Musk che vende auto elettriche, Jeff Bezos re dell'e-commerce e Richard Branson che si occupa di molti affari, dalle compagnie aeree alle assicurazioni. Ma in attesa di colonizzare Marte e di far scendere un po' il costo di 28 milioni di dollari per un solo biglietto di andata e ritorno a bordo di un razzo, per l'industria dell'auto la missione è raggiungere le zero emissioni per i propri veicoli e nella produzione. Provando a costruire un futuro sostenibile senza lasciare indietro nessuno, come dichiara più esplicitamente Toyota.

Per tutti le tappe sono principalmente due. Il 2030, anno in cui l'auto elettrica - intesa sia a zero emissioni che ancora mossa da un motore elettrico e da uno termico come accade su una ibrida plug-in - farà un gran balzo nella sua diffusione, e il 2050 in cui gli accordi di Parigi indicano l'obiettivo di im-

patto climatico zero. In mezzo ci sono però tante di quelle curve che all'industria dell'auto viene il mal di testa, anche perché il decisore politico - soprattutto in Europa - ha deciso di accelerare dopo anni di inutili battaglie di retroguardia. Basti pensare al tempo perso a livello globale, dalle prima grida di "salviamo il pianeta" di un movimento in pantaloni corti negli anni 60 fino allo *stop and go* subito dall'idrogeno che solo adesso è ripartito con il suo carico di emissioni zero grazie agli investimenti innanzitutto di Toyota, Hyundai e Honda e del governo giapponese, linea finalmente sposata anche dall'Europa nel suo "Green Deal".

«Possiamo stare seduti e non fare nulla e sentirci inutili, ma non appena ci mettiamo in azione, allora c'è speranza», dice la giovane attivista svedese, Greta Thunberg, che ha dato la carica all'ambientalismo mondiale sottolineando sempre come sia necessario andare oltre per sperare di raggiungere gli obiettivi.

«Capisco tutti i ragazzi che scendono nelle strade durante i Fridays for Future (le manifestazioni del movimento creato da Thun-

berg, ndr), senza energia pulita non c'è mobilità pulita», ha condito tempo fa Herbert Diess, ceo del gruppo Volkswagen. Il quale, dopo lo scandalo del dieselgate scoppiato nel settembre del 2015, ha fatto cambiare marcia al gigante di Wolfsburg investendo decine di miliardi sull'elettrificazione e promettendo ben 70 nuovi modelli a batteria del gruppo entro il 2030. Andando più in là con la strategia "Way to Zero", che prevede l'intero processo produttivo a zero emissioni di CO2 entro il 2050.

C'è insomma molto da fare in questa corsa all'elettrico, dalle economie di scala sempre più stringenti per bilanciare spese e profitti alla moltiplicazione delle infrastrutture per la ricarica, sulle quali l'Italia è notoriamente indietro. Sarà una lunga transizione nella quale lo sviluppo delle batterie, cuore dei veicoli virtuosi, resta un tema centrale. E infatti è andato oltre Arndt Ellinghorst, analista di Bernstein, che in un report del marzo scorso ha ammonito l'industria dell'auto a fermare l'attuale corsa alla crescente autonomia delle batterie, per «motivi ambien-

tali e di costi». Che senso ha, scrive l'analista, costruire veicoli con enormi e costose batterie che «hanno già consumato molta energia nel processo produttivo e che appesantiscono il veicolo quando la media di un viaggio quotidiano è di 85 miglia, 137 chilometri scarsi? «Non riusciremo a evitare tutte le ripercussioni dei mutamenti climatici, è ormai troppo tardi. Ma non è tardi per fare quanto più ci è possibile», dice ancora Greta Thunberg. Oltre c'è dunque molto, e gran parte dipende da noi. Tanto più che l'elettrificazione è solo uno dei temi di un pianeta proiettato a una maggiore **sostenibilità**, pensando all'altra faccia delle zero emissioni che sono gli zero incidenti.

Volvo, già avanti sulla mobilità a batteria, è stato il primo costruttore a narrare di un mondo a portata di mano in cui i veicoli e tutti gli utenti della strada non saranno più coinvolti in incidenti grazie alla tecnologia di bordo. È la guida autonoma: in molti ci lavorano fra grosse difficoltà perché gli algoritmi non sempre capiscono come comportarsi nel traffico, in pochi vanno oltre nel dire che un computer al volante servirà a non sbagliare ma anche ad aiutare chi non è in grado di poter muoversi in autonomia. Si chiama inclusione. Oltre potrebbe non esserci davvero più nulla.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

C'è molto da fare nella corsa "elettrica" Dalle batterie alle infrastrutture



I numeri

2050

Impatto climatico zero

Secondo l'accordo di Parigi l'Europa nel 2050 sarà la prima economia a impatto climatico zero

2040

Stop alle auto a benzina

È la data prevista ma ancora da ratificare per lo stop alle vendite di auto a benzina e diesel in Europa

-55%

Riduzione CO2

L'obiettivo europeo di riduzione della CO2 previsto per il 2030

100 mld

Il costo sociale

L'Unione Europea calcola che le emissioni inquinanti legate al trasporto terrestre creino un costo sociale di 100 miliardi di euro

470 mld

Investimento per l'idrogeno

L'investimento previsto per lo sviluppo dell'idrogeno entro il 2050 varia da 180 a 470 miliardi di euro