

Auto elettriche per un futuro pulito

Pubblicato: Domenica 30 Luglio 2023

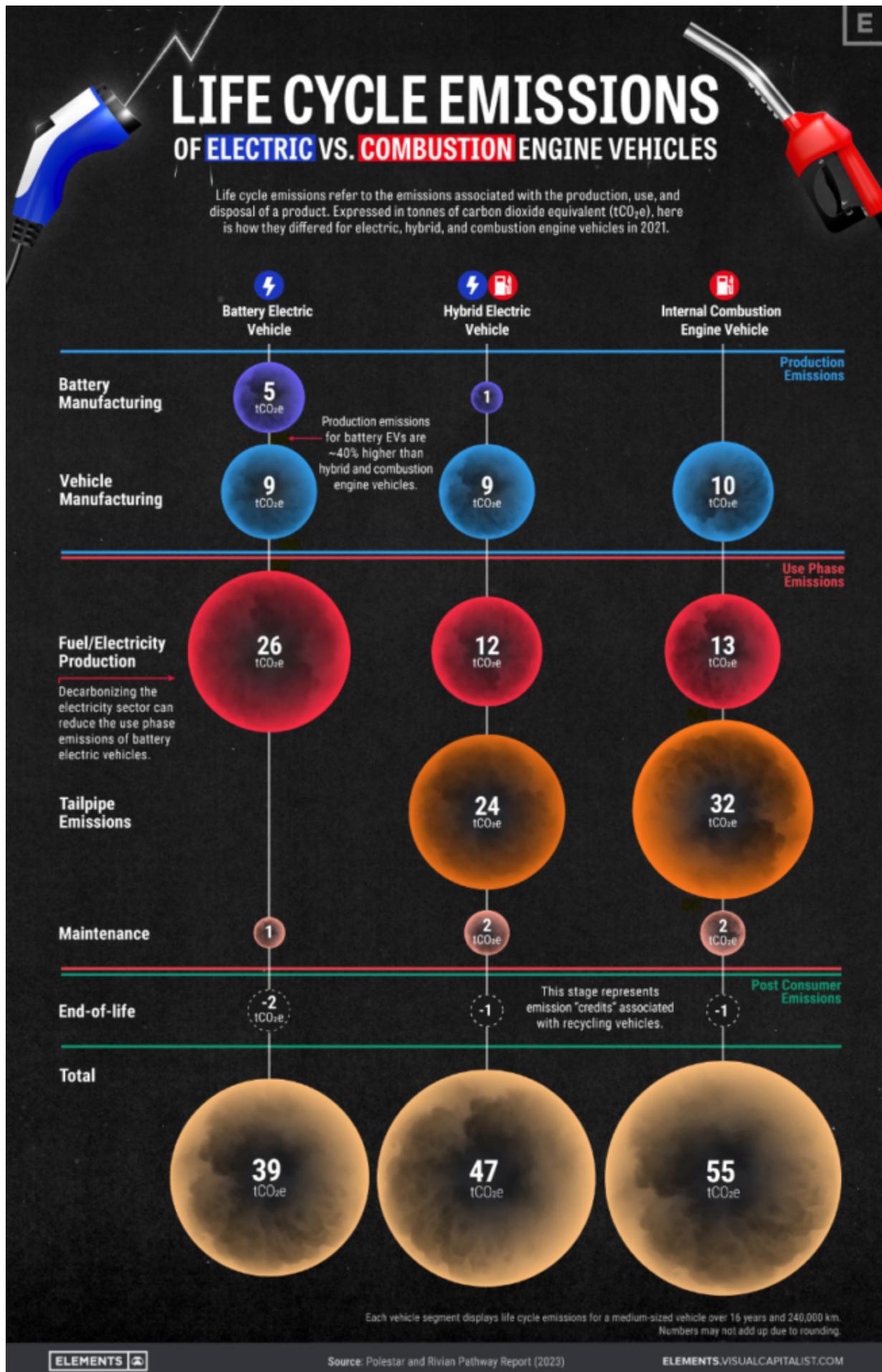


Auto elettrica sì, auto elettrica no. Viva le zero emissioni, abbasso la poca autonomia. Viva il comfort e il piacere di guida, abbasso le poche colonnine e il costo (anche dell'elettricità). Chi le guida è spesso entusiasta, chi non le guida non le comprenderebbe. **Le auto elettriche sono un argomento "bipolare"**. In questo articolo cerchiamo di capire qual è il vero potenziale in termini di transizione ecologica.

Innanzitutto, il contesto generale. **È importante affrontare il problema delle emissioni di gas serra nel settore automobilistico, perché rappresentano il 15% di tutte le emissioni a livello globale.** La strada verso l'obiettivo dell'accordo di Parigi di mantenere l'aumento delle temperature globali al di sotto dei 1,5 gradi Celsius è stretta e ogni anno che passa riduce il "budget" di emissioni, rendendo necessari maggiori sforzi e investimenti per recuperare. Le auto elettriche sono quindi un'importante soluzione in questa direzione. Per la loro diffusione sono però necessarie azioni accelerate, congiunte e ulteriori da parte di tutti gli attori del sistema, consumatori compresi.

Un nuovo report ci aiuta a chiarire i termini non banali della questione ambientale del settore automobilistico. **Il Pathway Report è stato curato da Kearney, una delle più importanti società di consulenza del mondo,** e commissionato dai produttori di auto elettriche Polestar, svedese, e Rivian, statunitense. Nella grafica di visual capitalist si vede immediatamente la natura del problema che può essere riassunto per sommi capi come segue. Confrontando le tonnellate di anidride carbonica equivalente emesse da auto al 100% elettriche, ibride e al 100% a combustione endotermica, durante il ciclo di vita del prodotto di 16 anni con 240 mila chilometri, si ottengono questi dati:

1. Le auto al 100% elettriche ovviamente non producono emissioni dirette durante la fase di utilizzo del loro ciclo di vita; a differenza delle ibride e di quelle con motore a combustione.
2. Però non bisogna dimenticare che le emissioni indirette derivanti dai processi di produzione di energia elettrica, che allo stato mondiale attuale sono alimentati principalmente con energie non rinnovabili, rappresentano un impatto ambientale doppio rispetto a quello relativo alla produzione di carburanti fossili per le auto ibride e a combustione.
3. Inoltre, per la fase iniziale di produzione dei veicoli, le auto elettriche hanno uno svantaggio significativo, producendo il 50% in più di emissioni rispetto alle altre due categorie, a causa dei processi di produzione delle batterie elettriche (ad esempio estrazione e lavorazione di nickel, cobalto e litio).
4. Le fasi di manutenzione e dismissione alla fine del ciclo complessivamente pesano meno e sono equivalenti per le 3 classi di veicoli.



In sintesi, rispetto ad un'auto media tradizionale a motore che produce 55 tonnellate di CO₂ nel

corso della sua vita, le ibride rappresentano un risparmio del 15% e le elettriche del 30% circa (39 tonnellate). Tutto questo ha una sola chiara implicazione: bisogna assolutamente spingere sull'elettrificazione completa della filiera. È fondamentale garantire la fornitura di energia pulita per ricaricare le auto elettriche, passando da una media globale del 39% di elettricità priva di fonti fossili al 100% entro il 2033. Il report sottolinea anche la necessità di una collaborazione tra i vari attori dell'industria automobilistica. L'infrastruttura di ricarica, l'ansia da autonomia e l'educazione dei consumatori sono alcuni dei principali ostacoli che devono essere affrontati collettivamente. Ad esempio, è utile ricordare che già oggi un'auto elettrica fa risparmiare mediamente 2000 euro all'anno rispetto alle tradizionali e che la riduzione delle emissioni, va di pari passo con la riduzione delle polveri sottili, dello smog e del rumore nelle città.

Per ora, gli italiani sono disposti ad acquistare un'auto elettrica, ma di fronte a una serie di problematiche infrastrutturali o economiche preferiscono puntare sull'ibrido. In particolare, secondo quanto emerge dal **“Global Automotive Consumer Study 2023”** condotto dalla Deloitte su un campione di oltre 26 mila consumatori di 24 Paesi, rimane stabile al 32% la quota di nostri connazionali intenzionata a puntare sulle ibride non ricaricabili (Hev) per il prossimo acquisto, mentre salgono dal 20 al 24% le ibride alla spina (Phev). È in aumento di due punti percentuali all'11%, la propensione verso le elettriche pure. Oltre alla questione prezzo, ci sono altri ostacoli per una piena diffusione dell'elettrico, tra cui spicca al primo posto l'autonomia (51%) e, a seguire, tempi di ricarica (49%), la scarsità di infrastrutture pubbliche (43%), le incertezze sulla ricarica domestica (34%) e la maggiore complessità nell'organizzazione dei viaggi e degli spostamenti quotidiani (28%).

Di fronte a questo panorama certamente complesso, serve una visione strategica e ambiziosa da parte delle istituzioni governative. Un esempio viene dalla Norvegia, la “electric car nation” del mondo. Per raggiungere l'attuale 80% di immatricolazioni elettriche, ha posto al 2025 il bando sulle vendite di auto a benzina e diesel. Per sostenere questa transizione, **ha accelerato la massiccia crescita della rete di colonnine di ricarica e ha dato forti incentivi fiscali alle elettriche: no IVA, no tasse d'importazione e no pedaggio autostradale**. Nota bene: grazie agli incentivi, la Norvegia e la Cina (!) sono attualmente i soli due Paesi al mondo in cui un'auto elettrica costa meno di una con motorizzazione tradizionale.

“Non ereditiamo la terra dai nostri antenati, la prendiamo in prestito dai nostri figli”, proverbio indiano.

di Giuseppe Geneletti