

Le contraddizioni (numerose) dell'Europa "green"

di Pietro Terna

Il 14 luglio del 2021 è stato un giorno denso di eventi significativi. Il presidente Emmanuel Macron ha deciso che in Francia, per entrare nei bar e in molti luoghi di aggregazione, occorre dimostrare di essere vaccinati contro la Covid-19. Ha causato proteste, ma soprattutto ha stimolato due milioni di nuove domande di vaccinazione (altro che “nudge”, la cosiddetta spinta gentile; togliere “café au lait et croissant” è una sberla).

In Germania e in Belgio è avvenuta un'alluvione disastrosa che, al momento, ha provocato già oltre 120 morti e danni materiali ingentissimo. L'Unione Europea ha pubblicato un insieme di documenti¹ che descrivono un piano per ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990. È il Green Deal dell'Europa!

Nel comunicato stampa² si sottolinea che “(...) tutte le autovetture nuove immatricolate a partire dal 2035 saranno a zero emissioni. Per consentire ai guidatori di avere accesso ad una rete affidabile in tutta Europa per la ricarica o il rifornimento dei loro veicoli, la revisione del regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi imporrà agli Stati membri di aumentare la capacità di ricarica in linea con le vendite di autovetture a emissioni zero e di installare punti

¹ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/delivering-european-green-deal_it

² https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/it/ip_21_3541

di ricarica e di rifornimento a intervalli regolari sulle principali autostrade: ogni 60 km per la ricarica elettrica e ogni 150 km per il rifornimento di idrogeno”.

I primi due avvenimenti rappresentano delle finestre da cui vediamo, dolorosamente, la fragilità del nostro mondo globale e connesso; il terzo è una risposta possibile, rivolta al futuro prossimo. Dopo il recente G20 di Venezia dedicato al clima, Kristalina Georgieva³, managing director per le politiche globali e il cambiamento climatico dell’IMF (il Fondo monetario internazionale) ha dichiarato⁴: “The first priority is to make market signals work for the new climate economy, not against it. As politically challenging as this may be, the world needs to rid itself from all forms of fossil fuel subsidies. Defined broadly to include undercharging for supply and environmental and health costs, they are equivalent to more than 5 trillion dollars annually—and we will soon publish an updated research on the exact composition of these subsidies”.

Le due posizioni coincidono? Non esattamente. Nella seconda si confermano gli obiettivi grandi e ambiziosi della prima, ma senza prescrizioni tecnologiche. Lette le indicazioni dell’Ue al 2035, chi farà ancora ricerca sui motori a combustione interna? Facile ipotizzare: nessuno! Ci conviene? Non credo e non ragiono solo da torinese che guarda ancora all’auto come produzione di casa.

Quella dell’Unione Europea è la strategia giusta? Lo sarebbe se fossimo assolutamente certi che l’uso dell’elettricità accumulata nelle batterie, oppure dell’idrogeno immagazzinato in serbatoi per produrre energia elettrica in una pila a combustibile, saranno – tra soli quattordici anni – non solo tecnologie mature per muovere i mezzi di trasporto, ma anche scelte efficienti dal punto di vista dell’ambiente, considerando tutta la filiera produttiva.

Molto più saggio, per un regolatore, propone obiettivi anche molto severi, ma possibili sfruttando tecnologie sia nuove, sia esistenti. Chi è in gioco,

³ https://www.imf.org/en/News/Articles/2021/07/11/sp071121-md-on-global-policies-and-climate-change?utm_medium=email&utm_source=govdelivery

⁴ La prima priorità è quella di far funzionare i segnali del mercato per la nuova economia del clima, non contro di essa. Per quanto politicamente impegnativo possa essere, il mondo deve liberarsi da tutte le forme di sussidi ai combustibili fossili. Definiti in senso lato per includere il sottocosto della fornitura e i costi ambientali e sanitari, essi equivalgono a più di 5 trilioni di dollari all’anno - e presto pubblicheremo una ricerca aggiornata sull’esatta composizione di questi sussidi.

consumatori compresi, farà i suoi calcoli, costi ambientali compresi. Per ricordare: all'inizio del '900 c'erano automobili a vapore, altre con il motore a scoppio, altre elettriche. Durante la seconda guerra mondiale circolavano automobili che producevano il proprio combustibile con un gassogeno alimentato con carbonella o direttamente con legno. La DeLorean, la macchina per viaggiare nel tempo del famoso film "Ritorno al futuro", diretto da Robert Zemeckis (1985), era alimentata a plutonio. Altro?