

Nota presidente Assogasmetano

La questione “elettrica” intesa come mobilità tiene banco. Venerdì prossimo si riunirà il Tavolo Automotive promosso dal Mise. Ormai non passa giorno che non si tenga un convegno, una tavola rotonda o che i social non siano invasi da opinioni pro e contro, a volte anche con toni fuori dalle righe o a sproposito. Leggere sui social espressioni di un autorevole ambientalista del tipo... “Ma sul fossile **non ci deve essere scampo**. Giusto tassarli per ridurre il consumo”, oppure, “Non **sopporto** che l’unico carburante che non paga quasi nulla di accise sia il metano fossile”, diciamo la verità non è simpatico.

Preso atto di questo, ci abbiamo fatto l’abitudine, non intendiamo quindi parlare dell’ormai assodato attacco da parte del mondo della mobilità elettrica nelle sue varie espressioni professionali, aziendali e associative contro il metano per i trasporti, ma invece vorremmo ragionare su alcuni aspetti legati ad una mobilità elettrica diffusa e massiva che a nostro avviso meriterebbero una riflessione prima di assumere decisioni drastiche che, come qualcuno vorrebbe, interpretando in modo curioso la transizione, vadano solo in una direzione, quella elettrica.

Al riguardo partiamo da quanto ha raccomandato ed evidenziato, e non è la prima volta, il Presidente di Enea, **Federico Testa** in occasione del recente convegno “Sustainability day” organizzato da Acea. In sostanza ha detto come bene ha riportato *Staffetta*: “attenzione ragioniamo bene sulla questione o corriamo il rischio di fare degli investimenti che vanno a pesare sulla collettività senza avere le idee chiare” palesando il timore che “l’investimento vada a finire sulle bollette”. Non possiamo che essere d’accordo anche perché, seppure in altri termini, sono cose che andiamo affermando da tempo.

Abbiamo poi letto un articolo su un quotidiano locale nel quale in modo ancora più chiaro venivano espresse analoghe preoccupazioni, che portava questo titolo: “Auto elettrica, la rivoluzione dall’alto che fa paura”. Ottima sintesi del problema, ciò a conferma che non siamo i soli ad essere preoccupati.

Facciamo le nostre riflessioni.

Il Bonus malus ha avuto l’effetto di deprimere il mercato del diesel a vantaggio di quello delle auto a benzina che, per quanto riguarda la CO2, non sono certo, attualmente, meglio delle nuove auto diesel.

La questione CO2 ha demonizzato i veicoli diesel dimenticando invece che il problema più grosso sono gli ossidi di azoto. Problema che con le nuove motorizzazioni diesel è stato invece sostanzialmente risolto. Per inciso: con il metano è ancora meglio.

E’ evidente che i gruppi automobilistici, che al di là della auspicata mobilità elettrica, responsabilmente preoccupati di mantenere in piedi la loro produzione a tutela delle aziende e di chi ci lavora, sapendo che per non incorrere in pesanti sanzioni che potrebbero pesare per miliardi di euro, dovranno rispettare il limite di 95 gr di CO2/Km, si sono buttati, per fare media nella loro produzione dei vari modelli, sugli ibridi plug-in ricaricabili, le cui emissioni sono calcolate in fase di omologazione come se teoricamente utilizzassero un pieno di elettricità mentre, come è noto, percorrono solo il 10 %, o anche meno, in modalità elettrica, mentre per il resto del percorso utilizzano benzina. Un anno fa un articolo apparso sul Corriere motori affermava addirittura che gli ibridi percorrono solo qualche centinaio di metri in modalità elettrica. Quindi, siamo di fronte ad una sorta di escamotage che va peraltro e per il momento a vantaggio esclusivamente di costruttori esteri. Peccato che questo evidente espediente non sia stato colto da chi ha proposto la defiscalizzazione di sette centesimi per la benzina. Oppure è stato colto ma hanno fatto finta di credere alle emissioni zero che ripetiamo, non esistono perché non possono esistere.

In Italia l’automotive significa 330 miliardi di euro e 1,2 milioni di addetti. A fronte di questi numeri e di questi esiti, motorizzazioni endotermiche sempre più pulite, i pasdaran delle emissioni zero, che peraltro dichiarando di volere che entro il 2030 il 50 % del parco auto circolante sia elettrico, stanno gettando le basi

politiche per distruggere tutto questo valore in nome di un qualche cosa tutto al di là da venire, da costruire per la carenza di infrastrutture, di tecnologia dedicata, ecc.

Ma come si può pensare, come qualcuno del mondo elettrico ha recentemente affermato, che si dovrà arrivare ad una colonnina elettrica ogni 10 vetture? Come è possibile ipotizzare l'obiettivo di una rete di oltre di 3,5 milioni di colonnine di ricarica piazzate lungo le nostre strade, nei distributori di carburanti (circa 23mila), o in ogni pertugio possibile delle nostre città?

Ma anche se ciò si avverasse (ecco la rivoluzione che fa paura), ritorna quanto mai attuale la considerazione del presidente di Enea, chi paga?

Ma anche se ciò si avverasse, una rete di distribuzione del "carburante" elettrico di tale estensione, come sarebbe regolata dal punto di vista urbanistico, autorizzativo, commerciale e, perché no, fiscale? Chi, come noi lavora nel campo dei carburanti fossili e gassosi, quando vuole fare anche una semplice modifica al proprio distributore, deve ottemperare a innumerevoli istruttorie anche di carattere fiscale che comportano mesi di attesa, costi, pratiche, e, giustamente, severi collaudi. Per le colonnine di ricarica elettrica niente di tutto ciò?

E poi l'aspetto fiscale. I fautori della mobilità massiva elettrica, come pensano di poter garantire alle casse dello Stato il 50 % delle entrate che derivano dalle accise sui carburanti (fossili), se il 50 % del parco circolante non li userà più?

Se arrivano risposte concrete a questi interrogativi, la rivoluzione dall'alto farebbe meno paura e non solo a noi.

15/10/2019