

[stampa](#) | [chiudi](#)Copyright © RIP Srl
Vita delle Società - Associazioni

venerdì 26 marzo 2021

di A.S.

Caro Vettori, ti scrivo

Per singolare coincidenza, o forse no, la notizia dell'inserimento tra le "tecnologie innovative" del mild hybrid o ibrido leggero per la riduzione delle emissioni di CO2 di automobili e furgoni sui mezzi a Gpl e metano è arrivata proprio mentre ci si ricordava della scomparsa di Paolo Vettori avvenuta il 23 marzo dell'infausto 2020.

Ci permettiamo perciò, viste le tante e mai banali lettere inviate alle Staffetta da Vettori, di inviarne una noi a lui.

Caro Paolo, l'anno scorso, il terribile 2020, per via del dilagare dell'epidemia, ha inevitabilmente contagiato anche i consumi, e il mercato dell'auto ha accusato un bruttissimo colpo. Tuttavia, come tu avevi previsto, le immatricolazioni di autovetture a metano sono andate meglio del 2019, anche se solo per quanto riguarda la quota di mercato, passata dal 2 al 2,3%. In valore assoluto, infatti, la flessione è stata del 18,1%, mentre alle vendite totali è andata peggio: -27,7%. E quest'anno, nonostante gli incentivi, le cose non stanno andando molto meglio. Temiamo che si sta già verificando quello che molti (forse anche alcune case automobilistiche) non vogliono vedere o capire: più auto con la spina si vendono, meno automobili si vendono in tutto (che per qualcuno può essere anche un traguardo da raggiungere, ma evidentemente dipende da che mestiere si fa). Adesso infatti, guarda caso in concomitanza con critiche e attacchi vari arrivati da soggetti e associazioni più o meno ambientaliste, si stanno vendendo anche le ibride plug-in che (per chi può, sia chiaro) se usate bene hanno vantaggi ambientali. Ma i critici (e non si capisce bene sulla base di quali analitici studi) scommettono sul fatto che vengano usate male.

Critici (o sostenitori) che hanno trovato un nuovo (grosso) bersaglio: l'idrogeno! Che, detto tra noi, li ha pure un po' distolti dagli attacchi al metano e biometano. Quest'ultimo, a tre anni dal decreto interministeriale del 18 marzo 2018, sta facendo strada come (primo) carburante circolare. Immagino la tua domanda: il sostegno di taluni, anche se con diversificazioni regionali e locali, come Legambiente, continua a essere alla produzione del biometano, ma non all'uso in auto, furgoni e autobus e anche camion – visto che stanno partendo i primi impianti di bioGnl.

Con l'inevitabile avvicinarsi di governi, che qualcuno pensava di evitare sfruttando proprio la pandemia, è stato istituito un nuovo ministero per la Transizione ecologica – insufflato dallo storico suggeritore di Beppe Grillo, Marco Morosini (sì, quello di cui avevamo parlato), e dallo stesso Beppe imposto nelle consultazioni – che alle competenze del Minambiente somma quelle energetiche del Mise, con buona pace di quanto durerà la transizione per l'andata a regime del ministero stesso.

In tanti hanno applaudito, per subito provare a sbattere i pugni, dimostrando così che oltre al ministero volevano anche il (loro) ministro.

Insomma, siamo certi che avresti avuto tanto da dire; ma chissà che, come si dice, tu non stia facendo qualcosa anche da lassù.

© Tutti i diritti riservati

E' vietata la diffusione e o riproduzione anche parziale in qualsiasi mezzo e formato.