

È ora di dire addio ai motori “fossili”

Per tenere fede agli impegni presi con gli Accordi per il Clima di Parigi, e dunque contribuire significativamente a contenere l'innalzamento della temperatura media del pianeta entro il grado e mezzo, l'Europa dovrà accelerare notevolmente i tempi di superamento dell'auto privata, intesa come asset centrale della mobilità; e fare in modo che i rimanenti veicoli privati che circoleranno sulle nostre strade saranno auto elettriche alimentate da energia rinnovabile.

I giorni del motore a combustione interna sono finiti

Un nuovo rapporto commissionato da Greenpeace e realizzato dal prestigioso istituto di ricerca tedesco DLR evidenzia come l'ultima automobile con un motore a combustione interna – includendo quindi le ibride convenzionali – dovrà essere venduto al più tardi entro il 2028, se si vogliono evitare le conseguenze più severe del cambiamento climatico. Il modello messo a punto dall'istituto DLR mostra inoltre come il numero delle auto circolanti alimentate con derivati del petrolio dovrà essere ridotto dell'80% entro il 2035; queste – a meno di politiche specifiche di bando – “usciranno di scena” nei primi anni '40 di questo secolo.

Le aziende automobilistiche restano oggi, per lo più, ancorate al motore a combustione interna, provando a massimizzare i profitti ancora garantiti da questa tecnologia. Questo approccio deve però cambiare. Le case automobilistiche stanno sviluppando, ancora oggi, linee di prodotto che entreranno in produzione nella metà del prossimo decennio, per rimanervi almeno fino agli anni '30. Questa prospettiva è incompatibile con una seria politica per il clima: le auto vendute nei prossimi anni dovranno essere molte meno e non potranno bruciare energia fossile.

Un'opportunità per migliorare radicalmente la qualità dell'aria nelle nostre città

I benefici di una rapida transizione energetica nel settore dei trasporti vanno oltre la necessità di difendere il clima; prima elimineremo i gas di scarico dalle strade di fronte alle nostre abitazioni, alle scuole, agli ospedali – specie quelli dei veicoli diesel – prima attenueremo la crisi sanitaria dovuta all'inquinamento atmosferico, responsabile ogni anno, in Europa, di circa 400.000 morti premature. Le sostanze patogene concentrate nell'aria che respiriamo rappresentano oggi “il più grande rischio ambientale” per la salute pubblica in Europa, secondo la Corte dei Conti dell'UE.

I motori diesel sono i più inquinanti e le aziende automobilistiche hanno dimostrato (ad esempio con il Dieselgate) di essere del tutto inaffidabili, nel garantire le loro emissioni. I diesel, tra le auto “fossili”,

dovranno essere le prime ad uscire di scena, ben prima di quelle a benzina: Greenpeace ne chiede la fine della commercializzazione ben prima del 2028.

Un'opportunità per rendere le nostre città più vivibili

Alcune tra le città del mondo con la migliore qualità della vita limitano l'uso dell'auto privata promuovendo attivamente la mobilità pedonale e ciclistica, il trasporto pubblico e la mobilità condivisa. Come mostrato nel rapporto dell'istituto DLR, anche un ambizioso phase out dei veicoli "fossili" entro il 2028 non centrerebbe appieno gli obiettivi di "carbon budget" assegnati per avere il 66% di possibilità di contenere l'innalzamento delle temperature entro il grado e mezzo (si avrebbe comunque un disavanzo di 300 milioni di tonnellate di CO₂). Non è sostenibile, in termini ambientali e climatici, la prospettiva di sostituire ogni auto con un motore a combustione interna con un'auto elettrica. Il cambiamento che dovrà determinarsi prevede una drastica riduzione del numero di auto private circolanti, quindi una profonda trasformazione modale della mobilità (in specie di quella urbana).

Un'occasione per accelerare la transizione verso l'energia pulita

Una rapida transizione a una mobilità elettrica condivisa può essere un deciso passo in avanti per un uso più razionale dell'elettricità gestita attraverso le reti. Una buona pianificazione può determinare una virtuosa "alleanza" tra mobilità elettrica e fonti rinnovabili: quando è connessa alla rete, un'auto elettrica può diventare un piccolo sistema di accumulo capace di mitigare l'intermittenza della produzione solare ed eolica, quindi immagazzinando energia durante i picchi di produzione e rendendola disponibile quando invece la produzione decresce o la domanda è più alta.

Affinché tutto ciò possa essere sviluppato appieno, la crescita delle fonti rinnovabili deve essere sostenuta e l'obiettivo deve essere quello di un settore elettrico al 100% rinnovabile. Solo questa traiettoria garantisce alla mobilità elettrica la possibilità di ridurre drasticamente le emissioni di gas serra. Per fare ciò vi sarà bisogno di nuovi business model e di una inedita collaborazione tra il mondo dell'auto e quello dell'energia, così come di coordinamento tra governi nazionali e locali.

Un'opportunità per rendere più verde l'industria

Il rapporto del DLR prende in analisi le emissioni "tank to wheel" (ovvero quelle circoscritte al solo funzionamento di un'autovettura), senza dunque considerare le emissioni dell'intero ciclo di vita di un veicolo (che comprendono la sua fabbricazione, la logistica per la sua commercializzazione, la sua dismissione). Se le tecniche di produzione attuale fossero confermate in futuro, con la sola differenza di usare batterie e motori elettrici invece di quelli a combustione interna, le emissioni di gas serra resterebbero comunque troppo alte. Un altro rilevante problema di avrebbe con gli impatti ambientali e sociali dell'estrazione di litio o cobalto, necessari per la fabbricazione delle batterie.

Per questo l'industria automobilistica dovrebbe utilizzare il momento dell'abbandono delle sue tecnologie a petrolio per ripensare profondamente il prodotto che vende, specialmente per

riprogettarne il ciclo di vita in accordo con i principi dell'economia circolare. Le macchine dovrebbero essere più piccole e leggere, e il loro uso dovrebbe essere quanto più possibile condiviso per ridurre il numero di batterie necessarie alla mobilità. Dovrebbero essere prodotte pensando al riciclo e al riuso.

Una transizione accelerata verso una mobilità elettrica condivisa, e in favore di alternative di spostamento migliori dell'auto privata, è l'occasione per rigenerare i nostri ecosistemi urbani. Le persone potranno vivere al riparo dagli impatti sulla salute dell'inquinamento atmosferico e avranno alternative migliori, per i loro spostamenti, rispetto al fardello del possesso di un mezzo privato.

Le richieste di Greenpeace

- I governi europei devono garantire un quadro normativo vincolante, che indichi come data ultima per la commercializzazione di auto con il motore a combustione interna (incluse le ibride convenzionali), il 2028 al più tardi. Alcuni stati dovranno anticipare questa data. Ogni ritardo, rispetto a questa roadmap, renderà la sfida per la difesa del clima ancor più ardua. Il confronto in corso tra il Parlamento Europeo e i governi nazionali, riguardo agli standard di emissione di gas serra del settore trasporti, mostra purtroppo come la politica sia distante dal cogliere la reale portata di tale sfida;
- Greenpeace chiede ai governi nazionali di anticipare ancor più la fine della commercializzazione dei diesel, visto il loro impatto sanitario, oltre che climatico;
- I governi nazionali e locali devono impegnarsi in politiche di riduzione della mobilità privata:
 - o Investendo sul potenziamento del trasporto pubblico e della mobilità attiva (pedonale e ciclistica), per determinare un profondo cambiamento modale, specie nella mobilità urbana;
 - o Promuovendo misure di restrizione o disincentivo alla circolazione dei veicoli inquinanti (Ultra Low Emission Zones,
- Affinché i veicoli elettrici possano dispiegare il loro potenziale e contribuire alla difesa del clima e dell'aria:
 - o La crescita della generazione da fonti rinnovabili deve essere commisurata alla crescita della domanda che verrà dall'elettrificazione del settore trasporti, e comunque mirata a un traguardo per il settore elettrico "100% rinnovabile";
 - o Le reti dovranno essere adeguate per garantire alle batterie delle auto di funzionare come sistemi di accumulo e stabilizzazione;
 - o Il riuso delle batterie dovrà essere più conveniente rispetto al loro riciclo; e almeno quest'ultimo dovrà in ogni caso essere infine obbligatorio;
 - o I sistemi di car-sharing sono incoraggiati, il possesso di un mezzo privato disincentivato;
 - o L'estrazione delle materie prime necessarie alla costruzione delle batterie deve essere opportunamente normata, per garantire sostenibilità ambientale e sociale.
- Le aziende automobilistiche devono interrompere immediatamente la produzione dei veicoli diesel e, a seguire, di quelli a benzina in accordo con la deadline del 2028;
- Le aziende automobilistiche devono investire in nuovi modelli elettrici, più piccoli e con minori consumi di energia (anche per contenere le dimensioni delle batterie); ma devono anche sviluppare

nuovi modelli di business, orientandosi a fornire servizi di mobilità entro il perimetro della mobilità elettrica, così da contribuire loro volta a ridurre il tasso di possesso privato di un'auto, dunque in prospettiva lo stock complessivo di auto circolanti.

This briefing has been based on research commissioned by Greenpeace Belgium produced by The German Aerospace Center (DLR).

Publisher: Valerie Del Re, Greenpeace Belgium, Haachtsesteenweg 159, 1030 Brussels, Belgium."