

*«È impossibile non constatare come ad ogni passo in avanti fatto in Europa verso la neutralità tecnologica e quindi all'uso (anche dopo il 2035) dei biocarburanti a zero emissioni, corrisponda una parallela massiccia controffensiva mediatica a favore del full electric, improntata da un taglio ideologico più che ad oggettivi elementi utili ad una decisione valida che porti ad un percorso virtuoso». Lo ha dichiarato il vicepresidente di Federauto, con delega Trucks&Van, Massimo Artusi.*

*«Dopo le dichiarazioni della Commissaria europea all'Energia, la lituana Karim Simson, che si è detta pronta a riaprire la trattativa sui biocarburanti e» - ha proseguito Artusi - «dopo la presa di posizione del G7 di Sapporo che ha rilanciato il ruolo di questi nella decarbonizzazione (appaiaandoli ai già consentiti e-fuel), ma soprattutto dopo il documento del Parlamento europeo che sdogana di fatto i biocarburanti (chiamandoli, fra l'altro, "carburanti sostenibili") quanto meno nel trasporto stradale pesante, si è aperto il prevedibile fuoco di fila di dichiarazioni, analisi e inchieste promosse da movimenti e organizzazioni a sostegno del full electric, nelle quali ciascuno porta la sua visione settoriale, come un ex-voto all'altare del monoteismo elettrico».*

*«E allora vediamo che alcune associazioni di consumatori parlano (solo) dei minori costi di rifornimento di un'automobile elettrica (magari riferendosi ai prezzi di 3 anni fa), altre sbandierano record di crescita dei punti di ricarica (senza precisarne l'accessibilità) e alcune organizzazioni ambientaliste bocciano senza appello i biocarburanti puntando il dito anche contro la (parziale e congetturata) non neutralità del ciclo di vita, ma liquidando lo stesso problema per l'elettrico con l'argomento fideistico che, secondo i piani, entro il 2030/2035 tutta l'elettricità, compresa quella per il trasporto, sarà generata da fonti rinnovabili».*

*«Questa polarizzazione radicale, priva di dubbi sull'effettiva realizzabilità delle previsioni (che peraltro tutti definiscono da sempre "ambiziose" che, al di fuori delle edulcorazioni, significa "difficile che si realizzino") e altrettanto sicura dell'impraticabilità delle alternative alla trazione elettrica» - continua Artusi - «non è il modo giusto per affrontare un tema decisivo come quello della decarbonizzazione dei trasporti».*

*«Così come sarebbe sciocco negare l'importanza che in determinati ambiti potrà avere l'alimentazione elettrica, lo è altrettanto riservare a questa il monopolio dell'autotrazione a fronte di altre soluzioni che, soprattutto nel ciclo completo di vita e da subito, si presentano meno impattanti sul clima e sulle persone e che, in particolare, si dimostrano idonee soprattutto per il settore dei veicoli più pesanti, come certificato da tutti gli studi indipendenti sul tema, a partire da quello recentissimo del Cluster Trasporti».*

*«Entrambe le strade sono ancora lunghe» - ha concluso Artusi - «percorrerle tutte e due è solo una questione di buonsenso e nella speranza che a queste se ne possano affiancare anche di nuove, oggi sconosciute, verso le quali sarà necessario essere neutrali e “aperti” nel valutarne l’impatto».*

© riproduzione riservata pubblicato il 13 / 06 / 2023