

LA DENUNCIA DEL PRESIDENTE DI UNEM

«Emissioni auto, gravi mancanze Ue»

Spinaci: «È stato sempre evitato il calcolo sul ciclo di vita intero»

Pierluigi Bonora

■ È sfida aperta alla Commissione Ue sulle procedure per verificare la decarbonizzazione nei trasporti. A lanciarla è Unem, Unione energie per la mobilità. È pronta, infatti, la nuova piattaforma digitale, realizzata con il contributo di enti scientifici, che confronta le emissioni di CO2 dei veicoli sull'intero ciclo di vita. «Un metodo - denuncia il presidente di Unem, Claudio Spinaci - che a Bruxelles, ufficialmente, hanno sempre definito molto complicato. La verità è che in questo modo verrebbe scardinata l'impostazione ideologica che ha portato alla visione attuale che punta solo sull'elettrico. Non utilizzare uno strumento corretto per valutare le diverse tecnologie è gravissimo: un'omissione che Bruxelles sta compiendo per alterare ciò che dovrebbe rivelarsi una normale evoluzione basata sulla neutralità tecnologica. Dietro tutto c'è una chiara volontà politica».

Spinaci spiega che il comparatore si basa sull'unico modo corretto per misurare lo stato di decarbonizzazione, mentre «sono state prese decisioni facendo comparazioni sulle emissioni allo scarico», saltando la fase di produzione delle batterie, dell'energia elettrica e dello stesso veicolo. «Le nostre simulazioni - aggiunge il presidente di Unem - evidenziano, se si guarda, per esempio, al gasolio con al suo interno il 10% di componenti rinnovabili, che la media delle emissioni di CO2 è di 160 g/km. Per l'auto elettrica, nel ciclo di vita, risulta invece che le emissioni sono circa la metà». «Pressioni dalla Cina in questa transizione incentrata solo sull'elettrico? Non lo sappiamo - risponde Spinaci - ma è pur vero che assistiamo a cose strane a Bruxelles. La Commissione soffre di molte pressioni da parte di lobby potentissime».

Con neutralità tecnologica si intendono tutte le soluzioni esistenti che portano alla decarbonizzazione e all'abbattimento degli inquinanti. I nuovi carburanti, in proposito, già disponibili, utilizzano come «materie prime», biomasse, scarti, olio di colza e di

palma, mentre «il passo successivo - puntualizza Spinaci - sono i rifiuti». Ci sono poi i carburanti sintetici che annoverano la CO2 tolta dall'ambiente e usata come materia prima. Il problema riguarda i costi, quelli dell'idrogeno verde, l'altro componente. «Siamo sui 3 euro il litro - ricorda il presidente - ma per il 2035 si dovrebbe arrivare a 1 euro. La soluzione è industrializzare». Per Spinaci i giochi restano aperti. «L'iter tracciato si sta dimostrando sempre più insostenibile e la crisi energetica ha evidenziato tante falle. Due le scadenze: il 2025 (calcolo delle emissioni, come confermato dalle autorità Ue, sull'intero ciclo di vita) e il 2026 (punto sulle tecnologie disponibili). E l'Euro 7? «Sembra proprio studiato affinché i motori endotermici escano di scena prima del 2035. Perché investire miliardi su qualcosa destinato a sparire da lì a pochi anni?».

SOLO ELETTRICO

«A Bruxelles soffrono di molte pressioni lobbistiche. La Cina? Assistiamo a cose strane»



Peso: 18%