



Gli sviluppi sostenibili del settore trasporto auto

29 novembre 2011

Edgardo Curcio

Introduzione alla I° Sessione

In questi giorni sono tornate le domeniche a piedi nelle grandi città a conferma del perdurare di una forte criticità del trasporto auto in tutto il Paese, ma in particolare nei grandi centri urbani, con diffusi fenomeni di inquinamento e difficoltà nella circolazione. Le condizioni meteo non aiutano, ma restano ogni anno di più le difficoltà a vivere in città dove l'aumento delle polveri sottili e di altri inquinanti per la maggior parte emesse dagli scarichi delle auto e dei camion, rende invivibile l'aria che respiriamo.

Si torna quindi a parlare di mobilità sostenibile intendendo con questo concetto un trasporto efficiente, pulito e meno caro.

Ma chi sono gli attori principali di questa nuova sfida?

Principalmente sono le Istituzioni ma anche gli operatori industriali ed i consumatori finali.

Quindi troviamo in primo piano l'Unione Europea che traccia le direttive su cui si dovranno muovere i Paesi Membri, i Governi che devono recepire queste direttive ed attuare programmi ed azioni conseguenti, le Regioni ed i Comuni che devono dare al trasporto (soprattutto pubblico) un nuovo assetto più efficiente e sostenibile ed, infine, sono le case costruttrici di auto e con loro le compagnie che producono carburanti, che devono allinearsi, ma anche proporre soluzioni, per dare una svolta ad un settore come quello del trasporto che copre un terzo dei fabbisogni energetici e si alimenta con il 70% dei consumi petroliferi mondiali.

Oggi in Italia circolano oltre 33 milioni di auto con un rapporto di 1,8 abitante per autovettura e di 1,4 auto per famiglia, che è uno dei più alti a livello europeo.

Di queste auto circa il 92% è alimentato con benzina e gasolio che certamente sono carburanti non proprio puliti ed il resto con GPL e metano. Le auto elettriche tanto dibattute per il loro impatto zero, ancora non sono presenti (se non come prototipi) sul nostro mercato.

Situazione analoga per il trasporto pubblico, dove però la percentuale di bus a metano è più alta.

Con questi dati non c'è chi non vede come l'inquinamento cittadino, complice anche il traffico e la cattiva circolazione, tende a permanere se non ad aumentare in presenza di cattive situazioni meteo.

In questo Convegno che vuole tracciare un quadro della situazione attuale e proporre alcune linee e soluzioni per migliorare l'attuale assetto, vogliamo far parlare tutti i protagonisti ed attori di questo grande mercato, discutendo di carburanti, di auto, di motori e di azioni a livello globale e locale per ridurre l'inquinamento e le emissioni di CO₂ che avvelenano le città ma anche il Pianeta.

Tavola Rotonda - "Nuovi carburanti o nuove auto"

In realtà non è necessaria una scelta perché, forse più che una alternativa c'è un comune denominatore nel titolo che abbiamo dato alla Tavola Rotonda e cioè la parola "nuovo" che significa innovazione sia dei motori sia dei sistemi di alimentazione (basta pensare all'auto ibrida plug-in o a quella elettrica) sia sui carburanti (basta pensare ad un'auto a metano).

Però una serie di considerazioni vanno fatte prima di affrontare il tema del Convegno perché il cambiamento non è così facile e le barriere sono molte.

Il primo grande ostacolo che troviamo è la distribuzione ed il rifornimento delle auto.

Oggi il sistema mondiale è basato per il 98% sulle pompe di benzina e gasolio che rappresentano una catena enorme e ben distribuita in tutto il mondo gestita, molto bene dalle società petrolifere, che sono restie, nonostante le varie iniziative a vario livello nazionale e sovranazionale, a lasciare o a modificare il loro business.

Le difficoltà le troviamo soprattutto quando si tratta di passare da un rifornimento liquido ad uno gassoso ed ancor più ad una colonnina di ricarica elettrica.

Quindi meno difficoltà (anche se ci sono) a miscelare un 10% ed anche più di biocarburanti a benzina e gasolio perché alla fine il prodotto cambia poco; maggiori difficoltà a rifornire un'auto con il metano o l'idrogeno, forti difficoltà a fornire elettricità alle batterie delle auto.

Il secondo ostacolo è la diversità di auto in commercio e le strategie delle grandi fabbriche d'auto; il terzo ostacolo sono le varie normative tra Stati sulle incentivazioni e sui limiti di emissioni da rispettare.

Le case automobilistiche non puntano infatti tutte su una stessa soluzione. Ci sono quelle che spingono sull'auto elettrica, quelle sull'auto a metano e ci sono quelle che aspettano biocarburanti di II e III generazione.

Sulle normative bisogna tener conto delle nuove norme europee ma anche di convenienze ed esigenze economiche ed ambientali che si fanno sempre più stringenti.

Assistiamo così ad un fiorire di nuovi modelli, soprattutto per l'alimentazione a gas, ibrida ed elettrica che stanno modificando anche l'accettabilità da parte degli automobilisti, desiderosi di avere una macchina pulita, silenziosa ed economica, che però sembra ancora lontana.

Ma quando arriverà la svolta? Non certo presto!