

DIAMOCI UNA SCOSSA

Di Manuele Bonaccorsi

collaborazione di Lorenzo Di Pietro

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

Nonostante l'Organizzazione Mondiale della Sanità ben 6 anni fa l'abbia fatto, la Commissione europea, ancora oggi non ha inserito tra le sostanze cancerogene il diesel. È un regalo fatto ai costruttori di auto. E questo nonostante il fatto che l'Agenzia europea per l'Ambiente abbia detto che l'ossido e il biossido di azoto, proveniente in gran parte dai tubi di scappamento delle auto, abbia provocato, solo nel nostro paese, ben 17 mila morti. E poi l'Europa ha avviato anche noi nostri confronti una procedura d'infrazione per via della qualità pessima dell'aria che respiriamo, e dovremmo anche rispettare gli accordi di Parigi, in base ai quali dovremmo emettere meno Co2 nei prossimi anni nell'atmosfera, per evitare degli scenari catastrofici. Nonostante tutto questo, tuttavia, continuiamo a comprare le auto più inquinanti.

CONCESSIONARIO 1

La 3008 che in questo momento rappresenta per noi la vettura di maggior successo.

MANUELE BONACCORSI

Qua dentro è grandissima.

CONCESSIONARIO 1

Il grado di finitura è eccezionale, c'è la possibilità di avere anche i sedili con massaggio.

MANUELE BONACCORSI

I sedili col massaggio?

CONCESSIONARIO 1

Con il massaggio addirittura.

MANUELE BONACCORSI

E come motore?

CONCESSIONARIO 1

Come motore abbiamo benzina che sono 1200 turbo, 130 cavalli e poi c'è il 2000, 180 cavalli, cambio automatico.

MANUELE BONACCORSI

Diesel?

CONCESSIONARIO 1

Diesel, diesel.

MANUELE BONACCORSI

Per esempio questa quanto emette?

CONCESSIONARIO 1

Emissioni di Co₂, 124. Questa è la 5008, ancora più grande. Questa è una 7 posti.

MANUELE BONACCORSI

Questa ne butta di Co₂, eh?

CONCESSIONARIO 1

Allora, combinato, Co2, rispettivamente...

MANUELE BONACCORSI

Allora 5008, arriva a 140.

CONCESSIONARIO 1

La 5008, 140 grammi per chilometro.

MANUELE BONACCORSI

Il problema qui è che poi l'Unione Europea ti chiede di arrivare a una media di 90 grammi per chilometro che è dura...

CONCESSIONARIO 1

Si arriverà, si arriverà.

CONCESSIONARIO 2

Questo qua è il nuovo Duster, è veramente nuovissimo, questo qua è uscito da una settimana.

CONCESSIONARIO 2

Il prezzo, questo qua sta a 11.900.

MANUELE BONACCORSI

Vuol dire che io posso permettermi un SUV, un vero SUV, più o meno al prezzo di una Punto.

CONCESSIONARIO 2

Il SUV, diciamo è alla portata di tutti.

MANUELE BONACCORSI

Qui sempre turbodiesel?

CONCESSIONARIO 2

Qui siamo sempre sul turbodiesel.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Al salone dell'auto di Ginevra, le vere star sono ancora i SUV. Nei fatti tutti superano i limiti di emissioni della UE. Questo è un documento dell'Arpa Lombardia, che ha registrato le emissioni reali delle autovetture. Il limite di Co2 delle auto Euro 6, le più nuove ed ecologiche, sarebbe 130 grammi al chilometro. In realtà le emissioni sono in media 180 grammi per la benzina, 192 per il diesel. È la prova che le emissioni calcolate in laboratorio sono completamente diverse da quelle della realtà.

TG1 – 29 SETTEMBRE 2015

Scandalo alla Volkswagen, falsificati i dati sui gas di scarico. Stop alle vendite negli Usa, il titolo affonda e perde il diciotto per cento.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Nel 2015 si scoprì che Volkswagen aveva inventato un software per ridurre le emissioni rilevate nei test. Grazie a questo trucco, le emissioni di ossido di azoto risultavano anche 40 volte più basse della realtà. Per capire come fosse stato possibile truffare così facilmente tecnici e burocrati di Bruxelles, nel 2016 il Parlamento istituì

una commissione di inchiesta. A presiederla era Kathleen Van Brempt, eurodeputata belga.

KATHLEEN VAN BREMPT – PARLAMENTARE UE

C'è stata una mala amministrazione da parte della Commissione Ue, sapevano che le auto producevano più Co₂ di quanto si rilevasse nei laboratori, ma non sono intervenuti. Tutti i produttori, non solo Volkswagen, erano impegnati a manipolare i risultati. Hanno imbrogliato i governi e i consumatori. E questo è spaventoso.

OLIVIER HOEDEMAN – CORPORATE EUROPE OBSERVATORY

Con la pubblicità, per decenni, l'industria ha bombardato il pubblico dicendo che il diesel è green, è pulito. Poi c'è un'influenza più diretta attraverso le attività di lobby verso i decisori pubblici.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Ad esempio i costruttori di auto, riservano un super sconto a funzionari e parlamentari europei. Siamo andati con una di loro in un concessionario a Bruxelles.

CONCESSIONARIO AUTO BRUXELLES

Sconto diplomatico, dipende che tipo di diplomatico siete.

DIPLOMATICA UE

European parliament?

CONCESSIONARIO AUTO BRUXELLES

European parliament, fifteen per cent, quindici per cento. Facciamo un preventivo. Prezzo finale 38, meno il quindici per cento fa trentadue più o meno.

LORENZO DI PIETRO

Che motori ci sono di questa qui?

CONCESSIONARIO AUTO BRUXELLES

Il vantaggio rimane il diesel.

DIPLOMATICA UE

Però in termini di emissioni ho sentito parlare di ossidi di azoto.

CONCESSIONARIO AUTO BRUXELLES

Se vuoi fare dell'ecologia comprati una bicicletta; bisogna essere realisti. Calma ragazzi, non ci siamo: né all'elettricità, né all'idrogeno.

KATHLEEN VAN BREMPT – PARLAMENTARE UE

Ancora oggi, dopo lo scandalo del diesel gate, come se nulla fosse successo, vediamo ancora lo stesso lavoro di lobbying. Invece di costruire auto pulite, l'industria impegna le proprie risorse nel manipolare le evidenze scientifiche, facendo dei test persino sulle scimmie e sugli esseri umani.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Per contrastare i dati dell'Organizzazione mondiale della Sanità, secondo cui l'ossido di azoto dei diesel è cancerogeno, i produttori di auto tedeschi avevano creato un proprio centro studi, l'Eugt, che ha condotto sperimentazioni sulle scimmie e sugli uomini. In due laboratori diversi, 10 scimmie e 25 esseri umani in buona salute, sono stati sottoposti per diverse ore in una stanza chiusa ai gas di scarico di un motore diesel. A dirigere le ricerche era Helmut Greim. È la prima volta che parla in tv.

LORENZO DI PIETRO

Avete fatto questi esperimenti sugli uomini nonostante l'Organizzazione mondiale della Sanità dica che il diesel è cancerogeno?

HELMUT GREIM – TOSSICOLOGO

Secondo la mia esperienza di tossicologo questo non è vero.
Si sono sempre fatti gli esperimenti sugli animali e sugli esseri umani.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

I primi esperimenti del genere furono fatti in Scandinavia negli anni Novanta sui motori Volvo. E anche negli Stati Uniti era una pratica ordinaria

LORENZO DI PIETRO

Quando scoppia lo scandalo, il capo lobbista di Volkswagen, Thomas Steg, è costretto a dimettersi. Era l'unico a sapere?

HELMUT GREIM – TOSSICOLOGO

I rappresentanti di Volkswagen, Mercedes Daimler e Bmw erano membri dell'Eugt, abbiamo discusso questi studi con loro e li hanno approvati. E penso che siano stati anche approvati da manager di alto livello.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Tra il 2010 e il 2014, il commissario europeo all'Industria era Antonio Tajani, oggi presidente del Parlamento europeo. Alla commissione di inchiesta Ue, nel 2016, Tajani disse di non sapere nulla dei meccanismi di manipolazione.

COMMISSIONE INCHIESTA PARLAMENTO UE – 5/9/2016

ANTONIO TAJANI - PRESIDENTE DEL PARLAMENTO UE

Non ho mai ricevuto nessuna evidenza o informazione sui dispositivi di manipolazione usati dai produttori di auto.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Ma questo documento della Jrc, il centro studi della Commissione, datato 2013, dimostra che i vertici di Bruxelles erano stati avvertiti: gli esperti europei avanzano chiaramente l'ipotesi dell'esistenza di "defeat devices", dispositivi di manipolazione.

MANUELE BONACCORSI

Volevo chiederle se aveva visto questo documento del 2013. Voi eravate informati già prima, quando lei era commissario europeo all'Industria?

ANTONIO TAJANI – PRESIDENTE DEL PARLAMENTO UE

Non c'era notizia delle manipolazioni finalizzate alla frode, che è diverso. C'erano discrepanze, le ho denunciate io le discrepanze, quindi.

MANUELE BONACCORSI

Se lei fosse intervenuto subito nel 2013 non avremmo anticipato il Dieseldate, invece che inseguire il Dieseldate?

ANTONIO TAJANI – PRESIDENTE DEL PARLAMENTO UE

No, scusa. Allora. Il Dieseldate è nato dopo; bisogna conoscere i fatti... se tu non conosci i fatti non devi fare le domande.

MANUELE BONACCORSI

No, i fatti li conosco. Qua c'è un documento...

ANTONIO TAJANI – PRESIDENTE DEL PARLAMENTO UE

Evidentemente no. È stato fatto tutto contro l'inquinamento.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Non proprio tutto: la discrepanza tra emissioni reali e quelle ufficiali rilavate nei test di laboratorio, era stata comunicata alla Commissione nel 2010. Nel 2011 Tajani istituisce un gruppo di lavoro per modificare i test. Peccato che il gruppo fosse pieno di uomini delle case automobilistiche.

OLIVIER HOEDEMAN – CORPORATE EUROPE OBSERVATORY

I loro esperti portavano la discussione nella direzione che volevano, rallentando i tempi.

MANUELE BONACCORSI

In che percentuale erano presenti?

OLIVIER HOEDEMAN – CORPORATE EUROPE OBSERVATORY

Oltre il 50 per cento. Era una situazione assurda, in cui il settore che doveva essere regolamentato aveva un ruolo chiave per decidere la regolamentazione.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Dell'anomalia si era accorto anche il governo danese.

IDA AUKEN – EX MINISTRA DELL'AMBIENTE DANIMARCA

Ero preoccupata per la salute dei miei cittadini. E quindi nel gennaio 2013 scrissi una lettera ai commissari Tajani e Potocnik, dicendo loro che si stavano muovendo troppo lentamente. Mi risposero che avrebbero introdotto un nuovo test sulle emissioni entro il 2018. Pensavo non avesse senso aspettare altri 6 anni.

ANTONIO TAJANI – PRESIDENTE DEL PARLAMENTO UE

Ma il ministro dell'Ambiente danese non è la bocca della verità. Anche la famosa lettera di Potocnik, è stata una lettera inviata a me sulla base del lavoro che ho fatto. Insieme abbiamo risposto al ministro danese dicendo che avevamo fatto tutto quello che si doveva fare.

IDA AUKEN – EX MINISTRA DELL'AMBIENTE DANIMARCA

La loro era una risposta standard: "Dobbiamo aspettare, bla bla bla, stiamo lavorando, eccetera eccetera".

KATHLEEN VAN BREMPT – PARLAMENTARE UE

Tajani e gli altri commissari hanno ignorato i fatti e i dati dicendo: "C'è una crisi economica ora, capiamo la conseguenza sull'aria nelle città, ma ci penseremo dopo". Non volevano scontentare l'industria automobilistica.

ANTONIO TAJANI – PRESIDENTE DEL PARLAMENTO UE

La commissione di inchiesta del Parlamento Europeo ha dimostrato che la Commissione Europea ha fatto tutto quello che doveva fare; la Commissione Europea è stata all'avanguardia da questo punto di vista. Quindi abbiamo...

MANUELE BONACCORSI

Io le leggo dalla relazione finale: "La Commissione non ha dimostrato la volontà politica né la determinazione di reagire di fronte alla gravità delle emissioni di NOx e

di dare priorità alla salute pubblica". È scritto nel testo della relazione della Commissione. Fa impressione a leggerlo.

ANTONIO TAJANI – PRESIDENTE DEL PARLAMENTO UE

Senti, scusa. Questa è una vicenda che riguarda anni passati. Io sono quello che ha fatto più di ogni altro su questa vicenda. Poi, siccome la cosa è opinabile, tu puoi di' quello che vuoi, amici come prima. Buon lavoro.

MANUELE BONACCORSI

È stato un piacere. Grazie.

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

Amici come prima, insomma ci verrebbe un po' più facile se lei, dall'alto della sua carica istituzionale, avesse mostrato di avere nei fatti un pelino più a cuore la salute dei cittadini che rappresenta. Ecco, insomma, al di là di tutto quello che noi adesso abbiamo visto, dopo il diesel gate, la Commissione europea ha introdotto dei nuovi limiti più stringenti sulle emissioni delle auto diesel, e ha introdotto anche il real driving emission, un test fatto su strada, molto più realistico rispetto a quello nei laboratori che abbiamo visto poteva essere in qualche modo manipolabile. Ed è un bene. Peccato però che ci sia un trucco. Si nasconde dietro un tecnicismo: "Fattore di conformità". Che consente nei fatti di superare i limiti delle emissioni del 110%. È come se io ti dicessi: "Puoi andare alla velocità di 100 km orari", ma poi se ti fotografo con l'autovelox a 210 km/h non posso farti la multa. Questo è il frutto della commissione di tecnici messa in piedi da lei, Tajani. Che era composta, lo ricordiamo, in gran parte da rappresentanti delle lobby dei costruttori delle auto. È l'ennesima ciambella di salvataggio lanciata ai costruttori, è l'ennesima ciambella di salvataggio lanciata alle lobby degli idrocarburi. E poi il paradosso qual è? Che l'Europa avvia anche una procedura di infrazione per la pessima qualità della nostra aria. Allora, o in futuro o soffocheremo, e pagheremo l'obolo a Bruxelles, oppure cambiamo strada. L'alternativa c'è, è l'auto elettrica. Abbiamo provato col nostro Manuele Bonaccorsi a provare il brivido di fare un viaggio in Italia da Milano a Roma.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Sono le 14.00 siamo a Milano, vediamo in quanto tempo riusciremo con la nostra auto elettrica ad arrivare a Roma. L'autonomia di quest'auto è circa di 230 km, quindi un po' di volte ci dovremo fermare.

MANUELE BONACCORSI

Regola numero uno, con l'auto elettrica non si corre perché, se si vuole aumentare la durata, la batteria non va sforzata, quindi velocità di crociera 90 km/h, toh, al massimo 95 se vogliamo esagerare. Seconda regola, il percorso va pianificato, non si può andare all'avventura, perché le stazioni di ricarica a quanto pare non sono molte e per trovarle esistono apposite *app*.

PAOLO PALERMO

Facciamo una prima ricerca: bisogna entrare nei centri abitati, quindi o a Parma o a Reggio Emilia o a Modena.

MANUELE BONACCORSI

Le stazioni di ricarica non stanno sull'autostrada.

MANUELE BONACCORSI

Sono le 5 meno 20 e siamo arrivati quasi a Bologna, oltre 200 km di viaggio, la batteria è quasi finita; per ricaricarla ci tocca fermarci in un centro commerciale.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Dopo un'ora e mezza di ricarica ripartiamo con l'80 per cento di batteria. Sono già le 18 e la strada è ancora lunga. Alle 20 arriviamo nei pressi di Firenze. Obiettivo: ricarica e poi una cena in trattoria.

PAOLO PALERMO

Attorno a Firenze, non c'è niente.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Ma prima dobbiamo trovare la colonnina e incrociare le dita, perché se dovesse essere fuori uso, rischieremmo di passare la notte in auto.

PAOLO PALERMO

Una colonnina a 65 km. Uscita Val d'Arno. Vicino "La Trippa di Lillo".

MANUELE BONACCORSI

"La Trippa di Lillo". Si può fare.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Siamo un po' preoccupati. È la sindrome che i produttori di auto elettriche, chiamano "*range anxiety*": la paura che la batteria ti lasci per strada.

PAOLO PALERMO

Qui dovrebbe essere poco in qua o poco in là. Cos'è quella? Questo grosso affare?

MANUELE BONACCORSI

Eh sì, Enel...

PAOLO PALERMO

Ricarica elettrica.

MANUELE BONACCORSI

"Ricarica non disponibile". Questo è un problema.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

La colonnina non funziona e anche la trattoria in cui speravamo di rifocillarci, purtroppo, è chiusa. Ripartiamo con la batteria al lumicino. La app ci indica una piazzola di ricarica a poca distanza, in un concessionario di auto appena fuori dall'autostrada. È una colonnina privata e il proprietario per fortuna è ancora al lavoro. Capisce che siamo in difficoltà e ci dà una mano.

CONCESSIONARIO AUTO

TI stai ricaricando con la mia energia, questa è privata.

MANUELE BONACCORSI

Ah, quindi... ok. E quindi gliela dovrei pagare?

SIGNORE CONCESSIONARIO

Macché, niente.

MANUELE BONACCORSI

Me la regala?

CONCESSIONARIO AUTO

Qui è terzo mondo per le elettriche, terzo mondo.

MANUELE BONACCORSI

Terzo mondo.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Sono le 23.00 e ancora mancano 150 km per Roma. Dovremo fermarci ancora una volta. È l'una di notte e siamo nel ridente paese di Magliano Sabina. Stavamo per rimanere fermi con la macchina: 10 km rimanevano di autonomia. Aspettiamo di riuscire ad arrivare almeno al 50% di batteria per fare i 60 km che ci mancano per tornare a casa.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Sono le 3 di notte quando arriviamo a Roma, 13 ore dopo la partenza. Un'avventura- Specialmente per l'assenza di stazioni di ricarica nelle aree di servizio lungo il percorso. Eppure nel 2016 l'Aiscat, l'associazione delle autostrade, aveva firmato un protocollo con l'Enel per installare 180 colonnine di ricarica nelle stazioni di servizio. Quante ne hanno messe?

MASSIMO SCHINTU – DIRETTORE GENERALE AISCAT

In autostrada ce ne sono 2. Una è - fra l'altro non è neanche ben funzionante - dalle parti di Rho - adesso non conosco bene la geografia di quella zona - e un'altra è qui a Frascati. Noi abbiamo firmato un protocollo d'intesa, e l'Enel non ha ritenuto di dargli corso.

MANUELE BONACCORSI

Perché?

MASSIMO SCHINTU – DIRETTORE GENERALE AISCAT

Perché lo deve chiedere ad Enel, non a me.

FRANCESCO VENTURINI – HEAD OF GLOBAL E-SOLUTIONS ENEL

È ovvio che per avere collaborazione bisogna essere in due, non si può lavorare da soli. Noi siamo sempre aperti, il tavolo con Aiscat è ancora aperto. Noi siamo in attesa di capire quali strategie vogliono mettere in campo.

MASSIMO SCHINTU – DIRETTORE GENERALE AISCAT

Non ci corre appresso nessuno, perché di fatto sono 4 mila veicoli in Italia.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

In attesa che Enel ed Aiscat si mettano d'accordo, noi ci troviamo dinanzi al classico problema: viene prima l'uovo o la gallina? Siccome non ci sono auto elettriche è inutile installare stazioni di ricarica. Ma se non ci sono stazioni di ricarica, nessuno sarà invogliato a comprarla l'auto elettrica. E il problema non riguarda solo le autostrade: Daniele Invernizzi, appassionato di auto elettriche e presidente dell'associazione Ev Now!, ci guida con la sua silenziosissima Nissan Leaf nel centro di Milano, in cerca di una stazione di ricarica.

MANUELE BONACCORSI

Quanto si paga?

DANIELE INVERNIZZI – ASSOCIAZIONE EV NOW!

Attualmente la ricarica su Milano è molto conveniente. Nel senso che a una sperimentazione che A2a sta facendo da diversi anni, ti costa oggi 5 euro al mese.

MANUELE BONACCORSI

Quante stazioni ci sono a Milano?

DANIELE INVERNIZZI – ASSOCIAZIONE EV NOW!

Milano ha una sessantina di stazioni di ricarica.

MANUELE BONACCORSI

Bastano o sono poche?

DANIELE INVERNIZZI – ASSOCIAZIONE EV NOW!

Basterebbero ovviamente se fossero lasciate libere. Come vedi qua abbiamo un veicolo normalissimo a benzina che occupa un'area che è riservata alla ricarica dei veicoli. Possiamo chiamare i vigili, infatti sotto quel punto di vista sono molto celeri, rispondono al telefono e faranno rimozione del veicolo.

MANUELE BONACCORSI

Chiamiamoli.

SEGRETERIA TELEFONICA

Tutti i nostri operatori sono occupati. Rimanete in attesa, la vostra chiamata sarà inoltrata al primo operatore disponibile.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Nessuna risposta. Di questo passo l'auto elettrica in Italia non arriverà mai. Secondo la Corte dei Conti, il governo nel 2013 aveva stanziato 60 milioni per costruire nuove colonnine. L'Italia è riuscita a spendere solo 6 mila euro, lo 0,1 per cento, appena il costo di pubblicazione del bando. Ma non è così ovunque. Siamo andati in Norvegia, a Oslo. È vero, fa un po' freddo, meno 12 gradi, ma questo paese per le auto elettriche è un paradiso tropicale. Qui un'auto nuova su tre è a zero emissioni.

DONNA

È divertente da guidare ed è facile. Faccio 200 km al giorno e la ricarica è molto veloce.

MANUELE BONACCORSI

È costoso?

UOMO

Per nulla, 1 corona, che sono 10 centesimi al minuto. Paragonato alla benzina è conveniente e poi non c'è puzza.

MANUELE BONACCORSI

Ed è piacevole da guidare?

UOMO

Mi piace molto, l'accelerazione è ottima, è confortevole, è silenziosa, perfetta per ascoltare musica. Il futuro è elettrico, il petrolio è come i dinosauri, se ne deve andare.

MANUELE BONACCORSI

Ma sono tutte auto elettriche?

CHRISTINA BU – NORWEGIAN ELECTRIC VEHICLE ASSOCIATION

Sì, è una stazione di ricarica in un parcheggio nel centro di Oslo. Questa è la colonnina e l'auto si sta ricaricando mentre il proprietario è al lavoro o sta facendo shopping.

MANUELE BONACCORSI

Ma quante auto elettriche ci sono in Norvegia adesso?

CHRISTINA BU – NORWEGIAN ELECTRIC VEHICLE ASSOCIATION

Abbiamo 150mila veicoli elettrici e 70mila ibride plug-in. Il segreto è che tassiamo molto le auto a benzina e diesel e le auto elettriche non sono tassate e non paghi pedaggi e parcheggi; questo significa che è molto meno costoso avere un'auto elettrica qui.

MARIANNE BORGENS – SINDACA DI OSLO

Nel 2016 a Oslo abbiamo adottato una strategia per il clima per ridurre del 95 per cento le emissioni entro il 2030. In tutta la Norvegia l'obiettivo è che tutte le auto, anche i taxi e gli autobus, siano elettrici entro il 2025. Dobbiamo provarci per i nostri cittadini e per salvare il pianeta.

MANUELE BONACCORSI

Quante stazioni di ricarica avete a Oslo?

MARIANNE BORGENS – SINDACA DI OSLO

Sono 2.600, e quest'anno ne abbiamo in cantiere altre 600. E poi ci sono moltissimi punti di ricarica privati, connessi con gli appartamenti e noi diamo supporto all'installazione: copriamo il 25 per cento del costo.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Questa è la ricetta norvegese: rendere l'elettrico conveniente e i consumatori faranno il resto.

PIERPAOLO CAZZOLA – INTERNATIONAL ENERGY AGENCY

Le politiche pubbliche sono fondamentali, a partire dalle tasse. In Francia, ad esempio, se acquisti un'auto che emette 118 grammi di Co₂ per chilometro, paghi 10.000 euro di tasse; se acquisti un'auto elettrica, hai uno sconto di circa 6.000 euro.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

E in Italia? Nessun incentivo all'elettrico. Invece incentiviamo le fonti fossili.

RAFFAELE TISCAR – CAPO DI GABINETTO MINISTERO DELL'AMBIENTE

Stiamo parlando nell'ordine di 14 miliardi. Tra i sussidi ambientalmente dannosi la parte del leone circa l'80 per cento lo fanno le ridotte accise sul gasolio come differenziale sull'accisa.

MANUELE BONACCORSI

Quindi finanziamo l'inquinamento più di quanto finanziamo l'ambiente?

RAFFAELE TISCAR – CAPO DI GABINETTO MINISTERO DELL'AMBIENTE

Sì, questa è la sostanza.

MANUELE BONACCORSI

Abbiamo un piano per lo sviluppo della mobilità elettrica?

RAFFAELE TISCAR – CAPO DI GABINETTO MINISTERO DELL’AMBIENTE

No, ancora non c’è un piano.

MANUELE BONACCORSI

Senza auto elettriche noi riusciremo a raggiungere gli obiettivi di Parigi di riduzione dell’emissione?

RAFFAELE TISCAR – CAPO DI GABINETTO MINISTERO DELL’AMBIENTE

No. Per il raggiungimento della quota di decarbonizzazione prodotta dalla mobilità, in realtà, i veicoli dovranno essere 5 milioni.

MANUELE BONACCORSI

A 5mila all’anno per arrivare a 5 milioni, mille anni ci vorrebbero a questo ritmo per raggiungere l’obiettivo.

RAFFAELE TISCAR – CAPO DI GABINETTO MINISTERO DELL’AMBIENTE

E per questo è necessario...

MANUELE BONACCORSI

E quando è questo obiettivo di 5 milioni?

RAFFAELE TISCAR – CAPO DI GABINETTO MINISTERO DELL’AMBIENTE

Al 2030.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Siamo tra gli ultimi in Europa per veicoli elettrici, appena 4.800 immatricolati nel 2017. Ma siamo i primi per auto a metano e Gpl: 161mila. Come si spiega?

PIERPAOLO CAZZOLA – INTERNATIONAL ENERGY AGENCY

L’Italia ha una politica che si focalizza sul gas naturale. Ritengo che questo sia in parte il motivo per cui ha un diverso sistema di tassazione e di incentivi. Così non sarà possibile raggiungere gli obiettivi di taglio delle emissioni previste dall'accordo di Parigi.

MANUELE BONACCORSI

Per quale motivo secondo lei l’Italia è indietro nelle politiche di incentivo dell’auto elettrica?

PIERPAOLO CAZZOLA – INTERNATIONAL ENERGY AGENCY

La posso saltare questa? Questa è un po’ conflittuale per me. Allora, secondo me Eni ha investito troppo nel gas in Africa e adesso in qualche maniera lo deve vendere. Adesso l’Italia si sta focalizzando molto, anche a livello internazionale, sulla strategia di promuovere il metano, ma il metano fossile non decarbonizza i trasporti, non si può fare. Non puoi a livello nazionale raccontare questa storia.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Le due più grandi aziende del paese, quelle che hanno più peso politico, cioè Eni ed Fca, spingono per il gas col sostegno del governo. La scorsa estate il presidente del consiglio Paolo Gentiloni, presenziava alla firma di un protocollo di intesa Eni – Fca, tutto basato sui cosiddetti “carburanti puliti”.

MICHELE DE PALMA – FIOM CGIL

In Europa e nel mondo non c'è competitività tra il sistema Gpl e metano e il sistema ibrido ed elettrico. Ormai tutti stanno andando in quell'altra direzione. Al momento FCA non ha un modello elettrico, non ha allo stato un modello ibrido.

MANUELE BONACCORSI

Questa cosa può avere conseguenze sull'occupazione degli stabilimenti italiani?

MICHELE DE PALMA – FIOM CGIL

Sicuramente ha un effetto negativo e di fatto l'innovazione e l'implementazione dei modelli che dovevano essere fatti in Italia e che avrebbero dovuto portare alla piena occupazione nel nostro paese non ci sono stati. Noi abbiamo contratti di solidarietà, cassa integrazione, a Mirafiori e a Pomigliano scadono tra l'altro prima della fine dell'anno.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Un aspetto non trascurabile secondo uno studio dell'università Ca' Foscari di Venezia. Questo ritardo infatti, potrebbe minare la competitività dell'intero indotto auto. Parliamo di circa duemila imprese, che valgono 40 miliardi di fatturato. Quante tra queste lavorano sulla mobilità elettrica?

STOCCHETTI – UNIVERSITÀ CA' FOSCARI

Il 18,5 per cento.

MANUELE BONACCORSI

È un dato basso, così, a occhio.

STOCCHETTI – UNIVERSITÀ CA' FOSCARI

È un dato minore a quello che noi ci aspettavamo. Dovessero arrivare sul mercato italiano prodotti di Fca ibridi, questo avrebbe un effetto positivo a cascata sulla filiera.

SERGIO MARCHIONNE – CEO FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES

Le emissioni di un'auto elettrica quando l'energia è prodotta da combustibili fossili nelle migliori delle ipotesi, sono equivalenti a un'auto a benzina. Non voglio suonare apocalittico, ma la produzione di veicoli elettrici su larga scala non farebbe che esacerbare, esagerare, la situazione. Dobbiamo essere realisti, si tratta di un'arma a doppio taglio.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

La tesi di Marchionne è che se l'energia contenuta nelle batterie si produce con fonti fossili, l'auto elettrica non porterà nessun beneficio ambientale. Fca è rimasta praticamente l'unico grande produttore europeo a non avere nel listino neppure un modello elettrico o ibrido. Al salone di Ginevra, Marchionne ha presentato ha presentato i nuovi modelli di Jeep, auto con motori tradizionali.

MANUELE BONACCORSI

Lei ha detto che l'elettrico è un'arma a doppio taglio?

SERGIO MARCHIONNE – CEO FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES

Continua ad esserlo.

MANUELE BONACCORSI

Anche se i dati dicono l'opposto?

SERGIO MARCHIONNE – CEO FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES

I dati dicono esattamente quello che ho detto io.

MANUELE BONOACCORSI

Il fatto che Fiat abbia puntato sul Metano, non vi fa essere indietro rispetto ai competitor sull'elettrico?

SERGIO MARCHIONNE – CEO FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES

Perché?

MANUELE BONACCORSI

Continua a sostenere che il metano è la migliore soluzione oggi?

SERGIO MARCHIONNE – CEO FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES

Nel frattempo di sicuro, fino a quando non arriva qualcos'altro, infatti siamo i più avanzati. Non ho capito la domanda che mi ha fatto, perché mi devo vergognare del metano, ma che cazzo.

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

Sarebbe importante conoscere da dove Marchionne trae quei dati, perché è il manager di un'azienda strategica per un paese e le sue scelte condizionano l'intero sistema industriale, in termini di competenze, in termini di opportunità, in termini di futuro. Quello che è certo è però i suoi dati non coincidono con quelli dell'Agenzia internazionale per l'Energia, che è un po' la cassazione in materia. Ecco, secondo l'Agenzia, caricare una batteria e far muovere un'auto elettrica richiede emissioni di Co2, almeno per quello che riguarda l'Europa, la metà di quella necessaria per far muovere un'auto a metano. Quello che è certo è che mentre il mondo si prepara per rendere più economico e conveniente l'elettrico, anche la Norvegia lo sta facendo, in qualità anche di produttore più importante in Europa di petrolio, noi rimaniamo stritolati nella morsa tra Eni e Fca, e finanziamo per 14 miliardi di euro ogni anno l'inquinamento, la lobby degli idrocarburi. Eppure nell'elettrico 20 anni fa eravamo tra i primi. E la beffa è che oggi, nella patria dell'automobile, a Torino, comprano gli autobus elettrici dalla Cina. Ed è un peccato, perché noi le competenze le abbiamo.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

In quest'azienda di Modena sono leader nella produzione di moto da corsa. E nel 2019 scenderanno in pista per un moto GP monomarca solo elettrico.

LIVIA CEVOLINI – CEO ENERGICA MOTOR SPA

Quella più prestante è ovviamente la sportiva che va da 0 a 100 in meno di 3 secondi.

MANUELE BONACCORSI

Meno di 3 secondi?

LIVIA CEVOLINI – CEO ENERGICA MOTOR SPA

Sì. E poi arriva autolimitata, perché l'abbiamo limitata elettronicamente, a 240 km/h.

MANUELE BONACCORSI

Questo è un vostro progetto, lo avete disegnato voi?

LIVIA CEVOLINI – CEO ENERGICA MOTOR SPA

Tutto, tutto.

MANUELE BONACCORSI

I componenti da dove arrivano?

LIVIA CEVOLINI – CEO ENERGICA MOTOR SPA

Circa l'85% della *supply chain* è italiana.

MANUELE BONACCORSI

Cosa non si trova in Italia?

LIVIA CEVOLINI – CEO ENERGICA MOTOR SPA

Le celle, quindi la parte principale della batteria, diciamo, il componente origine della batteria, non viene comprato in Italia.

MANUELE BONACCORSI

Dove lo comprate voi?

LIVIA CEVOLINI – CEO ENERGICA MOTOR SPA

In Asia.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Quando il nostro Paese vuole investire sui veicoli elettrici è costretto ad importare. Anche gli autobus. Nella patria dell'automobile a Torino, la GTT, azienda locale di trasporto, ne ha appena acquistati 20. Eccoli: efficienti, puliti e silenziosi.

MANUELE BONACCORSI

Questi sono costosi?

MARCO ZANINI – GRUPPO TORINESE TRASPORTI

Questi costano circa il doppio di un autobus a gasolio.

MANUELE BONACCORSI

Quello è il produttore, Byd?

MARCO ZANINI – GRUPPO TORINESE TRASPORTI

Sì, Byd è una ditta cinese.

MANUELE BONACCORSI

Certo fa un po' specie che a Torino, la patria dell'auto, si comprino gli autobus dalla Cina.

MARCO ZANINI – GRUPPO TORINESE TRASPORTI

Alla procedura di gara, al momento in cui l'abbiamo fatta, ha riposto questa ditta.

MANUELE BONACCORSI

Eppure fino a pochi anni fa in Italia gli autobus elettrici li fabbricavamo. Ed eravamo tra i primi al mondo per tecnologia.

MARCO ZANINI – GRUPPO TORINESE TRASPORTI

Nel 2001 abbiamo comprato autobus elettrici questa volta in Italia, all'epoca, quella che era stata un po' la novità è che questi autobus erano dotati di ricarica induttiva.

MANUELE BONACCORSI

Cioè? In che senso? Che si ricarica senza filo?

MARCO ZANINI – GRUPPO TORINESE TRASPORTI

Sì, si ricarica senza filo con due piastre che sono collocate al di sotto dell'autobus, vengono abbassate dall'autista con un'operazione molto semplice, quindi durante la sosta al capolinea del conducente, l'autobus ricarica quel che serve per completare il servizio giornaliero e quindi arrivare fino alla fine. La ditta che ha brevettato questo autoveicolo si chiamava Ecopowertecnology, che era una ditta di Brescia.

MANUELE BONACCORSI

Perché era?

MARCO ZANINI – GRUPPO TORINESE TRASPORTI

Era, perché ha chiuso.

MANUELE BONACCORSI

Beh, incredibile.

MARCO ZANINI – GRUPPO TORINESE TRASPORTI

Sì, anche perché purtroppo, dopo quella gara, c'è stato un po', diciamo, un vuoto nell'acquisto di veicoli elettrici che forse erano considerati troppo innovativi all'epoca. E quindi se ne riparla adesso dopo una decina d'anni, anzi qualche anno in più.

MANUELE BONACCORSI

Noi nel frattempo abbiamo buttato nella spazzatura le nostre competenze. Questo lo dico io se lei non lo vuole dire. Però mi pare oggettivo.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Tutto a beneficio della Cina, che per liberarsi dalla morsa dell'inquinamento ha cambiato decisamente rotta e nel 2017, è diventato il più grande produttore e utilizzatore di veicoli elettrici, nel mondo. Questa è Shenzhen, una metropoli da 12 milioni di abitanti. Qui ha sede la Byd, primo produttore al mondo di veicoli elettrici. Per arrivare al quartier generale si prende un treno interno, mono ruota, costruito dalla stessa azienda. Il propulsore è elettrico, naturalmente.

XIAO HAIPING – DIRETTORE PUBBLICHE RELAZIONI DI BYD

Nel 2017 abbiamo venduto 112mila veicoli elettrici. Abbiamo 10 stabilimenti in Cina, e poi produciamo negli Usa, in Brasile, India, Australia e anche in Europa, in Ungheria, e stiamo aprendo una fabbrica in Francia. E siamo primi anche nel settore dei bus. Ne abbiamo venduti 35mila in 50 diversi Paesi del mondo. Il 90 per cento dei bus elettrici di Londra ad esempio li abbiamo fatti noi. E poi abbiamo costruito la flotta di Shenzhen.

MANUELE BONACCORSI

Cioè la più grande flotta pubblica di veicoli elettrici del mondo.

AUTISTA BUS CINESE

Questo è il nostro deposito dei pullman; tutti elettrici. In totale a Shenzhen sono 6.500. Qui ricarichiamo le batterie.

XIAO HAIPING – DIRETTORE PUBBLICHE RELAZIONI DI BYD

La batteria al litio è il cuore tecnologico dei veicoli elettrici; la gran parte del valore di un'auto elettrica è la batteria. Noi le produciamo nei nostri stabilimenti in Cina.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Il vero business dell'auto elettrica sono proprio le batterie. Se ne sono accorti i cinesi, ma anche gli americani di Tesla, che in Nevada hanno costruito la Gigafactory, uno

stabilimento destinato esclusivamente alla produzione di batterie al litio. I giapponesi di Nissan invece stanno progettando un sistema che consente alle batterie di immagazzinare l'elettricità prodotta da fonti rinnovabili. Le auto così, diventerebbero dei serbatoi di energia che potrebbe essere immessa in rete quando la macchina è ferma. Gli automobilisti potrebbero anche guadagnarci.

BRUNO MATTUCCI – AD NISSAN ITALIA

Ecco, la tecnologia *vehicle to grid* consente al veicolo di essere connesso alla rete di distribuzione di energia e di scambiare energia con la rete. Immaginiamo l'Italia: 37 milioni di veicoli oggi sono presenti sulle nostre strade, che, laddove fossero elettrici, costituirebbero un serbatoio immenso. L'utente finale, automobilista, potrebbe stipulare un contratto – con Enel per esempio – e in questo, guadagnarci dei soldi. Ebbene. Domani, forse la domanda non sarà più "quanto consuma?", ma sarà "quanta energia posso mettere in quel serbatoio? E quanto mi viene remunerata quell'energia?".

GIORGIO MOTTOLA

"E quanto guadagno?".

BRUNO MATTUCCI – AD NISSAN ITALIA

"E quanto guadagno?", esatto.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Inoltre sarà possibile riciclare le batterie al litio come accumulatori dentro le abitazioni una volta finito l'utilizzo in auto. Ma per farlo serve la materia prima. Qui siamo in una fabbrica che produce litio in Bolivia.

INGEGNERE SUDAMERICANO

Il litio è sciolto nell'acqua.

MANUELE BONACCORSI

Cioè si parte da questo per produrre le batterie?

INGEGNERE SUDAMERICANO

Sì, ma con delle reazioni chimiche dobbiamo prima ottenere il carbonato di litio; venite, vi faccio vedere. Ecco, nelle batterie si usa questo. Questo è un sacco di mezza tonnellata, 500 kg.

MANUELE BONACCORSI

E quanto vale questo?

INGEGNERE SUDAMERICANO

Alla tonnellata, approssimativamente 16mila dollari.

VALERIO BASELLI – EDITOR MORNINGSTAR

La produzione di litio è destinata a quadruplicarsi nei prossimi 8 anni, praticamente un livello mai registrato prima da nessun'altra commodity nell'ultimo secolo.

MANUELE BONACCORSI

Quali sono i grandi produttori internazionali di litio in questo momento?

VALERIO BASELLI – EDITOR MORNINGSTAR

Ci sono tre aziende che detengono più o meno il 70-80 per cento della produzione di litio al mondo. Negli ultimi 2 anni il prezzo del litio è esploso, basta pensare che SQM,

che è il primo produttore al mondo, l'anno scorso ha guadagnato l'86 per cento. Il litio non si trova dappertutto e quindi a oggi c'è, possiamo chiamarla, una specie di corsa, se vogliamo, per riuscire ad accaparrarsi la produzione di questo metallo.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Il nuovo petrolio si chiama Litio. E la nuova penisola arabica è il Sudamerica. Qui siamo nel Salar di Atacama, un lago salato a 2.500 metri di altezza nel nord del Cile, una delle zone più aride del pianeta. Qui hanno i propri stabilimenti i principali produttori di litio del mondo: l'americana Albemarle e la cilena SQM, con cui recentemente il patron di Tesla, Elon Musk ha stretto un accordo.

JUDITH CRUZ MORALES – COMMISSIONE TERRA E ACQUA DI PEINE

Questo è il mio villaggio, si chiama Peine; lì c'è la miniera di Albemarle e al nord ci sta SQM, il verde che vedete è grazie all'acqua sotterranea. Noi siamo agricoltori e allevatori, ma l'acqua comincia a scarseggiare: la usano nelle miniere. Così distruggeranno il Salar, ci sono voluti milioni di anni per formarsi.

MANUELE BONACCORSI

Voi temete che possa sparire il Salar?

JUDITH CRUZ MORALES, COMMISSIONE TERRA E ACQUA DI PEINE

Più che temerlo lo vediamo. Stiamo entrando nella miniera di SQM, tutti i tubi che vedete portano l'acqua verso la miniera.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Il litio si estrae mischiando il sale con l'acqua e facendola poi evaporare al sole. Per questo si usano immense quantità di liquidi. Non si tratta certo di una produzione a impatto zero.

ALONSO BARROS – AVVOCATO COMUNITÀ DI PEINE

Il Salar è un lago sotto un tappo di sale; da qui SQM pare che stia estraendo 1.700 litri al secondo di salamoia. E poi c'è l'acqua dolce. In questa zona SQM ha 5 pozzi per 230 litri al secondo. Una barriera idraulica che sta facendo abbassare il livello dell'acqua seccando tutte queste lagune. Il rischio è che venga distrutta la biodiversità. Nell'anno 2006, quando si autorizzò un aumento dell'estrazione, morì un'intera generazione di fenicotteri, guarda queste immagini, queste sono le uova, distrutte.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

SQM è un'impresa pubblica che fu privatizzata ai tempi della dittatura di Pinochet. Negli anni Novanta finisce sotto il controllo di Julio Ponche Lerou, genero del dittatore, uno degli uomini più ricchi del Sudamerica.

MAURICIO DAZA – AVVOCATO PARTE CIVILE PROCESSO SQM

SQM ha firmato un contratto con lo Stato per sfruttare il litio nel Salar di Atacama, in maniera esclusiva fino al 2030, in cambio del 5 per cento delle vendite e di un costo di concessione di 10mila dollari.

MANUELE BONACCORSI

Solo 10mila dollari?

MAURICIO DAZA – AVVOCATO PARTE CIVILE PROCESSO SQM

Sì, 10mila dollari.

MANUELE BONACCORSI

Quanto ha guadagnato SQM con questo contratto molto favorevole?

MAURICIO DAZA – AVVOCATO PARTE CIVILE PROCESSO SQM

Almeno 300 milioni di dollari all'anno. Per garantirsi lo sfruttamento del Salar, SQM ha finanziato illegalmente per decenni gran parte dei partiti di destra e di sinistra in Cile. Stiamo parlando esplicitamente di corruzione.

MANUELE BONACCORSI

Quanti politici sono stati pagati da SQM?

MAURICIO DAZA – AVVOCATO PARTE CIVILE PROCESSO SQM

Almeno 20 tra deputati e presidenti di partiti politici. Nonostante ciò lo Stato ha firmato recentemente un nuovo contratto con SQM, che prevede royalties più alte, ma anche un importante aumento della quantità di litio estratto, fino a 180mila tonnellate l'anno.

MANUELE BONACCORSI FUORI CAMPO

Centottantamila tonnellate di litio hanno un valore di mercato 2,8 miliardi di dollari. Il rinnovo del contratto tra Stato e SQM ha diviso la politica cilena per mesi. È finita con scontri di piazza. Se il litio è il nuovo petrolio ecco che nascono i nuovi sceicchi. La Bolivia, che attualmente è il paese più povero del Sudamerica, è la nuova Arabia Saudita. Sulle Ande, a 3.600 metri di altezza, dopo 100 km di strade sterrate, si raggiunge il Salar de Uyuni, una delle meraviglie del mondo: un lago salato di 10mila km quadrati. Lui è l'ingegner Montenegro, ad di Ylb, l'azienda statale delle miniere di litio, nominato direttamente da Evo Morales. Per la Bolivia lui è un po' come Enrico Mattei in Italia negli anni Cinquanta: vuole portare l'industria in zone che hanno sempre vissuto di pastorizia.

JUAN CARLOS MONTENEGRO – CEO YACIMIENTOS DEL LITIO BOLIVIANOS

Abbiamo stimato che qui ci siano tra i 30 e i 50 milioni di tonnellate di litio, qui c'è tanto litio quanto ce n'è nel resto mondo, forse qualcosa in più. In passato le nostre risorse sono state saccheggiate, oggi il nostro obiettivo è produrre batterie di litio in Bolivia. Stiamo cercando un socio strategico, ci stiamo confrontando con 17 imprese private di taglia mondiale, anche europee. Oggi l'Europa si rifornisce di batteria dalla Cina, potreste importarle dalla Bolivia, sarebbe un beneficio, sia per noi che per voi.

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

E la materia per alimentare le batterie è il litio. Che non si estrae a impatto ambientale zero, come abbiamo visto. E intorno al litio, che come per il petrolio che è sporco per sua natura, si alimentano e generano corruzione e lotte sociali. E lì, in quelle zone, probabilmente giocherà la partita del futuro, perché ci sono in ballo degli investimenti stratosferici.

Il gruppo Volkswagen ha annunciato 10 miliardi di investimenti solo in Cina, altri 10 nel mondo per produrre 80 diversi modelli a batteria, e prevede di vendere 3 milioni di veicoli elettrici entro il 2025.

Nissan/Renault, ha annunciato che dal 2022 la metà delle auto vendute sarà elettrica o ibrida.

La Toyota, dal primo gennaio ha detto "basta", stop con la produzione delle auto a diesel. E sta investendo pesantemente sul motore a idrogeno.

E poi. Poi, c'è Tesla, ha puntato direttamente a Marte. Ma qui in terra non riesce a soddisfare le numerose richieste di auto elettriche che hanno fatto i suoi clienti. Magari succede che chi ha visione non ha la capacità industriale, chi ha la capacità industriale non ha la visione.

Fca è l'unico gruppo che qui in Europa non ha neppure un'auto elettrica o ibrida in vendita. Dai signori dell'elettricità, a quelli dei rifiuti. Dopo la pubblicità.