



AUTOMOBILE CLUB MILANO

Ufficio Stampa

Oggi un webinar di Automobile Club Milano nell'ambito del "Progetto + Community" di Città metropolitana di Milano

“AUTO GREEN, COME E QUANDO”

Esperti della Commissione Mobilità AC Milano, del mondo accademico e di quello industriale insieme per capire il presente e il futuro delle motorizzazioni sostenibili. Vengono esaminate in un convegno che si svolge questa mattina la necessità di ridurre le emissioni, l'evoluzione di veicoli e carburanti, le prestazioni dei motori, le infrastrutture di ricarica, gli assetti normativi. Ed anche i rischi di discriminazione sociale, con pericolose fughe in avanti, causati dai costi ancora eccessivi dell'elettrico

Martedì 18 maggio 2021, dalle 10.00 alle 12.00, per iscriversi:

<https://www.cittametropolitana.mi.it/infrastrutture/news/Auto-green-come-e-quando/>

Comunicato Stampa, Milano, 18 maggio 2021 - Circolare con veicoli che utilizzano energie rinnovabili è oggi un'aspirazione a cui molti tendono, consci degli obblighi imposti dalla crisi climatica, indotti dalle limitazioni alla circolazione o anche per seguire una moda o un sogno.

Capire quando, con quali innovazioni tecnologiche, con quali conseguenze socio-economiche e ambientali e con quali limiti, potrà realizzarsi questa transizione è lo scopo di un webinar organizzato dalla **Commissione Mobilità dell'Automobile Club Milano**, con l'intervento di esperti del mondo accademico e industriale, che si svolge questa mattina (ore 10.00 – 12.00) nell'ambito del **progetto +Community** di Città metropolitana di Milano.

I saluti istituzionali, i perché di un convegno sulle motorizzazioni green

In apertura il saluto della vicesindaca di Città metropolitana **Arianna Censi**: "L'evoluzione del mercato automobilistico a cui stiamo assistendo in questi ultimi tempi, sotto la spinta dell'arrivo sul mercato di auto che utilizzano le energie rinnovabili, cosiddette green, ci pone davanti a questioni e opportunità: da parte delle istituzioni è necessario capire quale impatto avranno sul sistema industriale e territoriale, per non dire del mondo del lavoro; da parte dei cittadini, per consentire scelte quanto più possibile consapevoli e informate. Si devono sostenere innovazioni tecniche che vadano nella direzione della sostenibilità e che aiutano imprese e cittadini a percorrere questa strada verso il futuro."

"E' in atto una competizione fra propulsori tradizionali sempre più evoluti e propulsori ad energia rinnovabile, in particolare gli elettrici", afferma nei suoi saluti iniziali il presidente di AC Milano, **Geronimo La Russa**, "Di ciò vogliamo ben comprendere tempi, logiche e strumenti per essere consapevoli degli scenari che ci attendono nel prossimo futuro. Tutto questo nel solco di un Automobile Club che ha sempre difeso il diritto alla mobilità di tutti".

"Uno sforzo importante questo della Commissione Mobilità AC Milano per non cadere in luoghi comuni", precisa il suo presidente **Cesare Stevan**, "per evitare promozioni interessate, per diffondere una maggiore conoscenza e consapevolezza dei fenomeni presso i media e l'opinione pubblica, per evidenziare anche come gestire aspetti sociali ed

economici senza discriminare larghi strati della popolazione privilegiando solo chi si può permettere ciò che viene rappresentato come il *nuovo*".

I lavori della giornata, moderati dal giornalista **Paolo Redaelli**, segretario della Commissione, sono coordinati dai componenti della Commissione Mobilità ACM, **Michele Giugliano** e **Lorenzo Rosti Rossini** e affrontano vari aspetti della mobilità cosiddetta "green".

Le Relazioni e gli Interventi

Michele Giugliano evidenzia in primo luogo le motivazioni che rendono quanto mai urgente la transizione verso un trasporto meno impattante: "Controllare il cambiamento climatico e recuperare la qualità dell'aria nelle aree urbane e suburbane, dato che i trasporti contribuiscono con il 25% circa all'emissione totale di gas serra emessi attualmente in Italia, in larga misura attribuibili (per il 95%) al trasporto su strada".

Inoltre sono da considerare i contributi all'emissione totale di ossidi di azoto, di particolato e black carbon. "E' urgente quindi spostare l'approvvigionamento di energia dalle attuali fonti fossili a quelle rinnovabili e in questa direzione sembra offrire concrete possibilità di successo in tempi ragionevoli il motore elettrico: un ritorno al suo, dato che ad esempio ai primi del 1900 un terzo delle auto circolanti a New York e Chicago era ad alimentazione elettrica".

Mario Grosso (docente presso il Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale, Politecnico di Milano) sottolinea come la transizione verso la mobilità elettrica, se ben governata, comporti una serie di benefici sia a livello locale che globale.

"Tra i primi vantaggi sono alcuni che, in aggiunta alla mancanza di emissioni allo scarico, possono fornire ulteriori contributi di miglioramento della qualità dell'aria. Anche a livello globale i numerosi studi sull'intero ciclo di vita del veicolo sono concordi nell'indicare una significativa diminuzione delle emissioni di gas serra, destinata a migliorare ulteriormente grazie alla penetrazione delle fonti rinnovabili. Altre categorie di impatto ambientale vanno tuttavia analizzate con attenzione, nell'ottica di affrontare fin da subito i potenziali elementi di criticità di questa nuova tecnologia".

Simone Casadei (Settore Fonti Mobili, Laboratorio emissioni Area Combustibili Innovhub Stazioni Sperimentali per l'Industria), allargando il discorso ad altre soluzioni che possano mitigare il riscaldamento globale, evidenzia che "fin quando la mobilità elettrica non diventerà mainstream, i biocombustibili possono essere un'alternativa valida ai combustibili fossili, purché siano prodotti da materie prime avanzate. Dal canto loro, le autovetture a idrogeno o le tradizionali alimentate tramite gli e-fuels hanno grandi potenzialità teoriche, ma il loro impatto in termini di riduzione di emissioni di CO₂ sul ciclo di vita non è attualmente paragonabile a quello di un'autovettura 100% elettrica".

Lorenzo Rosti Rossini, dopo aver ricordato che al momento nove automobilisti su dieci sembrano non propensi ad acquistare un'auto "full electric" (Studio Deloitte Italia), anche se questa è la risposta oggi più esaustiva alla richiesta di mobilità sostenibile/ecocompatibile, evidenzia come si debba "rispondere all'apparente contraddizione fra ciò che i media propagandano, i politici richiedono, i costruttori d'auto s'impegnano a fornire e ciò che la maggioranza degli automobilisti sceglie oggi. Trovando soprattutto le cause prime della contraddizione, perché le cause apparenti sono evidenti a tutti: l'eccessivo costo dei veicoli elettrici, la temuta difficoltà di ricarica e anche la pluralità delle informazioni.

Rispondere significa spiegare con chiarezza se le cause prime sono risolubili, entro quanto tempo e come, cioè con quali innovazioni e quali alternative.

Innanzitutto partendo dal chiarire la varietà di configurazione dei veicoli definiti comunemente elettrici: dagli ibridi che si limitano a sfruttare energia elettrica recuperata in frenata, a quelli full hybrid con batteria aggiuntiva, a quelli plug-in (cioè ricaricabili, con la possibilità di percorrere con la sola elettricità una cinquantina di chilometri) a quelli dotati solo di motori elettrici e quindi con batterie di grande capacità”.

Sui problemi e le soluzioni riguardanti i veicoli interviene il prof. **Gianpiero Mastinu** (Dipartimento di Ingegneria Meccanica, Politecnico di Milano): “La elettrificazione dei veicoli stradali è un fatto conclamato e positivo. Il Politecnico di Milano ha supportato in Lombardia la creazione di un hub della conoscenza sulla elettrificazione dei veicoli tramite il progetto INPROVES. Permangono differenze notevoli fra le prestazioni delle vetture convenzionali e quelle elettrificate, specialmente per la marcia extra-urbana. Le possibili evoluzioni tecnologiche vanno comprese a partire dalla complessità della industria automobilistica, come illustra il Cluster Lombardo della Mobilità attraverso il *Quaderno dei Veicoli Elettrici*.”

Gli aspetti relativi alla fornitura di energia elettrica sono oggetto della relazione di **Caudio Carlini** (Dipartimento Sviluppo Sistemi Energetici RSE SpA): “Gli assetti normativi e regolatori possono influenzare la convenienza ad adottare un mezzo elettrico e lo sviluppo delle infrastrutture. Per esempio, installare un punto di ricarica presso un’utenza già esistente consente di raggiungere costi competitivi, mentre lo *smart charging* può in prospettiva rappresentare una opportunità ulteriore di riduzione dei costi”.

In conclusione vengono sollevate da parte di componenti della Commissione Mobilità AC Milano alcune criticità legate all’auto green che richiedono un’attenta considerazione.

Giorgio Goggi, dopo aver ricordato che per ottenere ottimali ritorni ambientali l’auto elettrica deve essere alimentata con elettricità prodotta da fonti rinnovabili, chiede che grande attenzione sia riservata alle problematiche relative all’approvvigionamento delle materie prime. Sottolinea inoltre che per costo, autonomia e soprattutto per la necessità di un luogo di ricarica, l’auto elettrica non può essere nel breve periodo auto per tutti e per tutte le tasche, con il pericolo reale di creare due classi di cittadini: chi se la può permettere e chi no, chi potrà accedere ad aree a loro riservate (vedi quanto previsto dal Piano Aria Clima del Comune di Milano) e chi no. Infine ha sottolineato che città con un numero notevole di auto elettriche necessiterebbero anche una rivoluzione nel sistema dei parcheggi, con silos di stoccaggio (interrati o in elevazione) in cui ricaricare le auto con piastre ad induzione.

Secondo **Gian Paolo Corda** la transizione verso l’elettrico non sarà breve: la motorizzazione di massa con auto elettrica sarà “green” solo in relazione alla produzione di energia da fonti rinnovabili e alla disponibilità estesa di punti di ricarica sul territorio, sempre che non intervengano tecnologie capaci di dare risposte diverse alla alimentazione di auto e veicoli commerciali. In questa lunga fase occorre considerare il sistema della mobilità in termini complessivi considerando tutte le azioni che tendano a bilanciare trasporto privato e trasporto pubblico, funzione di movimento e di sosta, in un’ottica che, per Milano, produca politiche ambientalmente sostenibili e socialmente eque per l’intera area metropolitana. In particolare, occorre evitare fughe in avanti che rendano esclusiva l’accessibilità di parti del territorio a questo, per ora marginale, tipo di alimentazione, senza che questo comporti benefici significati ed estesi di carattere ambientale.