

venerdì 3 febbraio 2017

Il Disastro delle Rottamazioni

Posted by Ugo Bardi ugobardi.blogspot.it

In questo articolo, Leonardo Libero mette il dito sulla piaga di un classico esempio di "greenwashing": la rottamazione di vecchie auto ancora perfettamente in grado di funzionar. Il tutto fatto in nome dell'ecologia ma, in realtà, per fare un piacere alle case automobilistiche. Avrebbe avuto senso fare provvedimenti seri per passare a veicoli veramente a emissioni zero, come quelli elettrici ma si è preferito fare una politica che, in pratica, ha perpetuato la dipendenza del nostro sistema di trasporto stradale dai combustibili fossili. Ma gli errori si pagano, come si è visto nei recenti scandali che hanno riguardato la Volkswagen e la Fiat. E ora si tratta di passare ai veicoli elettrici partendo quasi da zero, una cosa che si sarebbe potuto e dovuto fare vent'anni fa. (UB)

Di Leonardo Libero



Nel 1966 il signor Irvin Gordon di Anchorage, Alaska, aveva acquistato un'auto da 1.770 cc di cilindrata, quindi piccola per un cittadino USA, e guidandola ogni giorno per 47 anni, al settembre 2013 le ha fatto percorrere quasi cinque milioni di chilometri - per la precisione, 4.890.980 – che sono 12,7 volte la distanza dalla Terra alla Luna (<http://thecarguys.my/2013/09/3-million-miles-volvo-1800s-120-laps-around-the-world/>).

Quell'auto, sia onore al merito, è una Volvo, ma è noto che Mercedes prevede per i suoi clienti una scala di premi al raggiungimento di 250.000, 500.000, 750.000, 1.000.000 e 1.610.000 chilometri (https://en.wikipedia.org/wiki/Car_longevity), e che tutte le auto di tutte le Case sono progettate e prodotte per raggiungere una percorrenza di almeno 250.000 chilometri (<http://business.time.com/2012/03/20/what-you-only->

[have-100k-miles-on-your-car-thats-nothing/](#) .

Nonostante tali attestati sulla possibile durata di un'auto, molti automobilisti europei sono costretti a sostituire ogni pochi anni la loro, anche se con pochi chilometri e in buono stato, con un'altra nuova, che dovranno sostituire anch'essa dopo pochi anni, anche se in buono stato e con pochi chilometri. Ciò accade dal 1992, con l'entrata in vigore della prima direttiva CEE sulle emissioni dei veicoli a motore, nei Paesi che, come l'Italia, hanno scelto di dare esecuzione a quella direttiva, e alle successive (*), non soltanto obbligando le Case a produrre o importare, da una certa data, solo veicoli meno inquinanti di quelli prodotti o importati in precedenza, ma anche forzando i cittadini ad acquistarli, se per qualunque motivo essi devono poter circolare sempre, con limitazioni "ambientali" del traffico dalle quali esentano solo le più recenti.

Una "scelta" che si fa sospettare frutto di lobbying, o peggio, in un Paese come il nostro, che anche nella classifica per corruzione percepita 2016 è 61mo, dietro ad alcuni del Terzo Mondo, però ha nelle sue carceri solo 228 condannati in via definitiva per reati economico-finanziari, mentre nelle carceri della Germania - 10ma in quella classifica - ce ne sono oltre 6.000 (<http://www.ilfattoquotidiano.it/2016/04/24/corruzione-miracolo-italiano-siamo-primi-per-le-tangenti-ultimi-per-i-colletti-bianchi-in-carcere/2667976/>)

Una scelta oltretutto controproducente. Perché non ha ridotto l'inquinamento, che è anzi aumentato, e perché la grossa "vigna" che ci hanno potuto piantare le Case, oltre a pesare sui bilanci delle famiglie ed a sottrarre entrate agli altri settori economici, causa un enorme spreco di ENERGIA nuocendo così proprio a quell'Ambiente che le Direttive UE vorrebbero proteggere.

Il 66% dell'elettricità mondiale, infatti, è ancora tratta da fonti fossili, e per il 39% dall'inquinantissimo carbone (<http://www.tsp-data-portal.org/Breakdown-of-Electricity-Generation-by-Energy-Source#tspQvChart>). La sua produzione fa perciò emettere molta CO₂, che è il principale responsabile dei cambiamenti climatici, nonchè particolato, CO, SO_x, NO_x, cioè gli stessi inquinanti per i quali si criminalizzano i motori diesel (<http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/en09-emissions-co2-so2-and-emissions-co2-so2-and-nox>)

Come accennato, la percorrenza minima programmata per tutte le auto è di 250.000 chilometri. Ed è quindi al raggiungimento di almeno quel traguardo che il loro "costo energetico" può dirsi ammortizzato. Ma la percorrenza media annua delle auto per esempio italiane è stata nel 2015 di soli 11.000 km (<http://www.earthday.it/Citta-e-trasporti/Gli-italiani-in-automobile-11mila-km-l-anno>) e di 12.000-13.000 nel decennio precedente. Per cui la maggioranza di quelle rottamate per "ragioni ambientali" ha impiegato (o avrebbe impiegato) circa 10 anni per ammortizzare appena la metà di quel costo.

La rottamazione-sostitutiva di un'auto con meno di 250.000 chilometri comporta quindi: a)- lo spreco della quota del suo costo energetico non ancora ammortizzata; b)- l'anticipata "spesa" del costo energetico della rottamazione, non grande, ma nemmeno trascurabile; c)- l'anticipata "spesa" dell'ingente costo energetico dell'auto sostitutiva.

La misura del danno climatico così prodotto deve quindi partire dal costo energetico medio di una auto; che secondo Wikipedia è di circa 30.000 kWh (pari 10 anni di consumi elettrici di una famiglia media)

(https://de.wikipedia.org/wiki/Graue_Energie#cite_note-.C3.96BUJF-2).

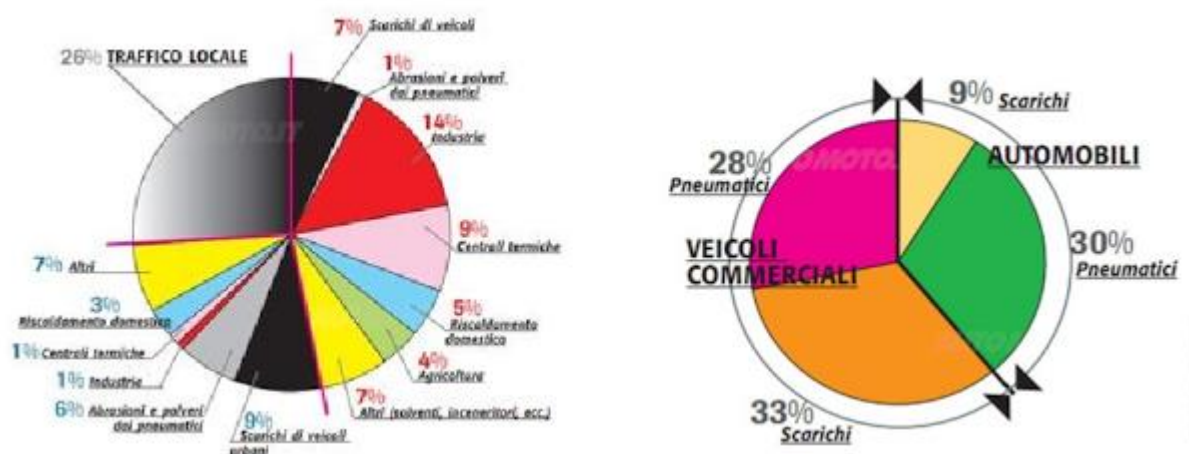
Perciò, poiché in Europa si vendono auto prodotte in tutto il mondo e poiché la media mondiale di CO2 emessa per ogni kWh prodotto è stata, per esempio nel 2014, di 518 grammi (

https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_carbon_dioxide_emissions) si può affermare che produrne una in quell'anno ha causato l'emissione di $30.000 \times 518 = 15.540.000$ grammi = 15,54 tonnellate di CO2 , che le 13.006.451 vendute nel 2014 in Europa, spesso per sostituirci altre rottamate, ne ha fatto emettere $13.006.451 \times 15,54 = 202.120.248,54$ tonnellate ed osservare che è stato anche per quel non trascurabile contributo se nel 2015 il tasso atmosferico di CO2, che negli 800.000 anni precedenti non era mai andato oltre le 300 parti per milione, e raramente oltre le 250, ha raggiunto e superato le 400:

L'idea che quella scelta avrebbe fatto diminuire l'inquinamento urbano poteva essere plausibile, ma solo fino al 1999, anno in cui il prof. Hans Peter Lenz, dell'Università di Vienna, pubblicò i risultati di accurate ricerche, fatte da lui e dal suo staff in Germania ed in Austria, nel libro "Emissions and air quality"

(<https://www.abebooks.com/Emissions-Air-Quality-Hans-Peter-Lenz/12686586853/bd>). Essi avevano infatti rivelato che i veicoli a motore termico NON SONO la principale fonte di inquinamento e che della quota minoritaria con la quale vi concorrono la maggior parte NON E' quella prodotta dai motori bensì quella sollevata da terra dalle ruote.

Peccato che quel libro ed il suo illustre autore siano stati ignorati dalla "grande informazione" cartacea e non, ed anche da quella del settore motoristico, con la sola eccezione, in Italia, del mensile "Auto" che nel 2006 ha pubblicato questo articolo dell'ing. Enrico De Vita, relativo a quel libro <http://www.automoto.it/eco/polveri-sottili-tutto-quello-che-non-vi-dicono.html>. Articolo nel quale si potevano vedere questi due diagrammi a torta sulle fonti generali e locali degli inquinanti:



e si poteva leggere: "Due cose sono chiarissime: primo, il 9% del 26%, attribuito ai gas di scarico delle auto nel traffico locale, equivale al 2,5% del totale; come dire che quando in certe aree si proibisce la circolazione di tutte le auto (a benzina, a gasolio, Euro 0 o Euro 5), si riducono le polveri emesse della stessa percentuale; secondo, quando si introducono norme più severe per gli scarichi delle nuove vetture, si interviene su una frazione infinitesimale di quel 2,5%, ma non si modifica in alcun modo quella ben più grande prodotta e sollevata dai pneumatici (che nel traffico locale vale 3 volte di più)".

Il fatto che i picchi di inquinamento urbano si verificano sempre e solo d'inverno avrebbe dovuto suggerire fin da principio, ai decisori dei rimedi da adottare, di tenere particolarmente d'occhio i riscaldamenti, che d'estate non ci sono mentre di auto ne circolano forse anche di più.

Ci ha pensato l'ing. Dario Faccini con tre lunghi articoli, scritti in base a dati ufficiali, pubblicati nel 2015-2016 sul sito web di ASPO Italia, associazione di sicura fede ambientalista, e che l'autore raccomandava di leggere "bevendo molta, molta camomilla" (<https://aspoitalia.wordpress.com/2015/12/30/inquinamento-il-colpevole-nascosto/>).

Vi risulta infatti, in breve, che le diminuzioni di potere inquinante dei veicoli termici, ottenute dal 1992 in poi anche grazie alle Direttive UE, sono state largamente vanificatedai riscaldamenti a biomasse (legna e pellets); i quali, a partire dal 2003, sono dilagati a valanga in sostituzione di quelli ad altri combustibili, ma si sono rivelati 100 volte più inquinanti di Gasolio e GPL e 2000 volte più del metano.

Il lato comico della cosa - se si potesse riderne – è che lo Stato italiano ha incentivato, anche con soldi pubblici, la rottamazione sostitutiva delle auto considerate “sporche” ed ha incentivato anche i riscaldamenti a biomasse perchè tale fonte è rinnovabile (ma non per questo “pulita”).

Quegli articoli hanno avuto oltre 50.000 accessi da internauti, ma dalla “grande informazione” e da quella specializzata hanno avuto lo stesso rilievo dato, quattro anni prima, al libro di Hans Peter Lenz (non c’è peggior cieco di chi non vuol vedere). Nella migliore delle ipotesi, il motivo potrebbe stare nel timore di perdere la forsennata quanto succulenta pubblicità alle auto, arrivata ormai a superare per intensità e frequenza quella ai più comuni prodotti di uso quotidiano.

Quanto poi al motivo di tale campagna pubblicitaria, scatenata anche dalle Case più illustri , lo credo connesso ai piazzali dei concessionari, strapieni di auto malgrado tutto invendute, che si possono vedere nei dintorni delle città (programmi produttivi troppo presuntuosi ?).

Leonardo Libero

31 gennaio 2017

(*) La direttiva è uno degli strumenti giuridici che le istituzioni europee possono utilizzare per attuare le politiche dell’Unione europea (UE). Si tratta di uno strumento flessibile usato principalmente per armonizzare le leggi nazionali. Essa richiede ai paesi dell’UE di raggiungere determinati risultati, ma li lascia liberi di scegliere le modalità . (<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=URISERV:114527>)

at [21:00](#)

[Invia tramite email](#)[Postalo sul blog](#)[Condividi su Twitter](#)[Condividi su Facebook](#)[Condividi su Pinterest](#)

Labels: [auto](#), [energia](#), [rottamazione](#)

22 commenti:

1.



[Mauro](#) 3 febbraio 2017 21:26

Le elettriche non sono a emissioni zero: spostano solo il problema dell'auto alla centrale elettrica.

[Rispondi](#)

[Risposte](#)

1. 

[Firmato Winston Diaz4 febbraio 2017 10:17](#)

A parte che perche' poi dovremmo tendere alle emissioni zero?
Perche' nulla che sia meno che assolutamente perfetto ci puo' mai soddisfare?

Attenzione che una mentalita' del genere, in qualunque campo sia applicata, porta diritti al totalitarismo.

Il totalitarismo e' una condizione mentale, prima che politica.

Un tempo esisteva un saggio proverbio, "vivi e lascia vivere".

Il limite della liberta' del pugno di uno e' nel naso dell'altro, diceva Popper. Ma se l'altro ha un naso educato all'ipersensibilita' e che si irrita tremendamente al solo sbattere delle ali di una farfalla agli antipodi, converrete che la liberta' del primo si riduce a zero (e per simmetria si riduce a zero anche quella del secondo, dato che ognuno di noi e' l'"altro" di qualcun altro).

Ci vuole misura e buonsenso nelle cose.

Tutte le idiozie che rendono, pur nel profluvio di beni materiali, squallide le nostre vite, derivano da questo atteggiamento ipercritico e ipersensibile. In questa societa' di ipercavillosi, nulla va mai bene cosi' com'e'.

Andrebbe tenuto presente che moriremo tutti, comunque, e che rovinarsi la vita intera nella speranza di vivere qualche anno in piu', e' stupido.

2. 

[Gaia Baracetti4 febbraio 2017 10:52](#)

Lo stesso vale per gasolio e metano: mentre nel caso della legna l'inquinamento è locale, per gasolio e metano l'inquinamento prodotto localmente andrebbe sommato a quello prodotto per estrarlo e trasportarlo (e fare le guerre per i gasdotti). Inoltre bisogna considerare che la legna fa parte di un ciclo (il legno prima o poi in parte brucia o si

decompone comunque, o viene abbattuto perché non sottragga troppo terreno ad agricoltura e città), mentre i combustibili fossili se non estratti sarebbero rimasti sotto terra.

Il problema è quello dei consumi totali (popolazione e consumi pro capite), qualunque altra soluzione non fa che creare ulteriori problemi, dove viene praticata oppure altrove.