

Cingolani: "Attenti a correre"

di Bei • alle pagine 3 e 4

Il colloquio

Cingolani: "Basta con la propaganda su rinnovabili e auto"

La transizione ecologica è complessa perché interseca giustizia sociale e emergenza ambientale. Dobbiamo innovare di più

Se non mi posso comprare una macchina ibrida o elettrica me la tengo perché non ho i soldi, non perché mi piace inquinare

Servono soluzioni di passaggio che ci consentano di minimizzare l'impatto dell'inquinamento delle quattro ruote

di Francesco Bei

Roberto Cingolani, di solito, non è tipo da mandarle a dire. Poco diplomatico fino alla brutalità, il fisico che Draghi ha chiamato alla guida del ministero più green, non vorrebbe però infilarsi nella spaccatura della maggioranza sullo stop europeo alle auto inquinanti. Troppo vicine le elezioni e troppo delicata la fase politica per attirarsi nuovi strali. Quando nel pomeriggio la maggioranza Ursula deflagra e gli eurodeputati rimandano in commissione le misure per ridurre le emissioni di almeno il 55% entro il 2030, Cingolani fa l'equilibrista: «La bocciatura della proposta di riforma del mercato Ets dimostra che la transizione ecologica è complessa, perché interseca giustizia sociale ed emergenza ambientale. L'ho detto sin dall'inizio. Ma questo deve spronarci ad essere più proattivi, innovativi e convinti nelle nostre azioni». Chi potrebbe non essere d'accordo?

Eppure, parlando in mattinata a un evento di PwC Italia e Gedi, il ministro non aveva fatto mistero di considerare un errore la corsa all'auto elettrica senza se e senza ma. Mostrando invece la sua preferenza verso la posizione più "moderata" del gruppo Ppe. «I paesi europei che non producono auto volevano un'uscita anticipata dal motore

termico, tanto che gli costa? Il problema della manodopera ce l'abbiamo noi mica loro, ma questo rientra nella normale dinamica politica. Il gruppo del Ppe ha proposto invece di non fare l'uscita dai motori termici al 100 per 100 nel 2035, ma solo al 90%». Una buona idea per Cingolani quella contenuta nell'emendamento del Ppe: «Penso che chi sta correndo sull'elettrificazione non voglia i carburanti sintetici, che decarbonizzano fino al 90 per cento e sono totalmente compatibili con le pompe di benzina che abbiamo sulle nostre strade e con i motori a combustione interna. Di questi carburanti noi siamo i secondi produttori al mondo. Secondo me potrebbe essere una soluzione soprattutto nella fase di transizione».

Non è soltanto il fattore tecnico-ambientale che conta, anche l'impatto sociale della transizione va considerato per evitare crisi di rigetto da parte della popolazione europea. «Se ho un'auto vecchia - ragiona il ministro - e non mi posso comprare un'elettrica o un'ibrida, me la tengo perché non ho i soldi per cambiarla non perché mi piace inquinare! Se il carburante sintetico incentivato (incentivato perché altrimenti costerebbe di più) mi consente un livello di inquinamento paragonabile al miglior ibrido in circolazione, e posso andare avanti anco-

ra qualche anno, perché non farlo? Ma scusate la transizione green non doveva essere anche giusta?». Il problema allora è l'eccesso di «propaganda» che circonda la rivoluzione verde: «Vogliamo veramente raccontare che regaliamo un'auto elettrica a tutti? Quando sappiamo che non abbiamo ancora l'energia elettrica verde per ricaricarla e quando sappiamo che, con lo stop totale ai motori termici, ci renderemo ancora di più dipendenti da quelle batterie che sono costruite in un solo paese (la Cina, ndr) e non esiste nemmeno l'infrastruttura per ricaricare le auto?». Dunque, seguendo l'approccio gradualista di Cingolani, che gli ambientalisti accusano di essere troppo conservatore e poco ambizioso, «mentre facciamo rapidamente crescere la domanda e l'offerta di energia verde, potremmo trovare soluzioni di passaggio che ci consentano di minimizzare l'impatto ambientale delle auto, senza costringere la gente che non ha i sol-



di a comprare una macchina nuova». È «la terza via», quella che passa per i carburanti sintetici. Ma il Parlamento Ue ha deciso ieri di non percorrerla.

L'altro elemento che fa infuriare Cingolani non ha a che fare con le auto ma con la produzione di energia elettrica da rinnovabili e l'affrancamento dal gas russo. «Se ho una casa decrepita, faccio bene a sognare e progettare una casa nuova. Ma nel frattempo dove dormo? Finiamola con queste semplificazioni che non sono oneste nei confronti dei cittadini. Noi importiamo 30 miliardi di metri cubi dalla Russia ogni anno, anche se ci mettessimo a correre come dei matti sulle rinnovabili non potremmo rinunciarci subito. Non avremmo un'alternativa». E quelle aziende elettriche di che parlano di 60 gigawatt di rinnovabili attivabili in tre anni? Propaganda, piani irrealistici che non tengono conto di quante infrastrutture sarebbero necessarie per far arrivare l'energia elettrica da dove si produce a dove si consuma. «Io ho ricevuto questa associazione (Elettricità Futura, ndr) 2 o 3 volte e abbiamo parlato a lungo. La prima richiesta era di fare un commissario per saltare tutti i processi autorizzativi tranne quelli che potrebbero avere un impatto penale, ma abbiate pazienza: questa richiesta era irricevibile! Attivare sessanta gigawatt in 3 anni, a fronte del piano Macron che ne prevede cento in dieci anni o del mio piano che ne fa settanta in nove. Ma come fate? Mettere pale eoliche e pannelli solari è un conto, ma poi serve costruire la rete per trasportare l'energia e delle grosse batterie per accumularla: se l'energia è prodotta di giorno in Sicilia e serve di notte a un'industria della Brianza, come facciamo?». Per Cingolani è una proposta senza senso: «Ci vorrebbero 10 miliardi di euro solo per gli accumulatori».

© RIPRODUZIONE RISERVATA