

ECOLOGISMO

California Green, il sogno insostenibile delle auto elettriche

CREATO

27_08_2022



**Stefano
Magni**



Anche la California, dopo l'Ue, ha deciso di vietare la vendita delle auto a combustione interna entro il 2035. Tutti i benzina e diesel ancora in circolazione dopo quella data potranno ancora essere guidati, ma non più prodotti o venduti entro i confini del più

popolo Stato americano. Lo ha deciso il governatore Gavin Newsom, Democratico, papabile per la successione a Biden. Ma i californiani potranno sostenere una misura simile?

La decisione politica era stata presa dall'amministrazione locale democratica nel 2020, ma è di giovedì la pubblicazione del regolamento da parte del California Air Resources Board per eliminare gradualmente tutti i veicoli non elettrici. Dal 2026, i produttori di auto dovranno vendere una quota di veicoli a batteria pari al 35% del totale, una percentuale che salirà al 68% dal 2030 e al 100% dal 2035. Benché la California abbia già una lunga tradizione di auto elettriche (lo Stato natale di Tesla... ora trasferita in Texas), esse rappresentano attualmente il 16% del mercato (contro il 6% in media in tutti gli Usa). Fra appena quattro anni la percentuale di vendite dovrà dunque essere più del doppio di tutto il parco auto elettriche attualmente in circolazione nello Stato.

“La crisi del clima è risolvibile se assumiamo le misure necessarie per arginare l'inquinamento”, ha spiegato il governatore Gavin Newsom, presentando il nuovo provvedimento. Da un punto di vista legale, si appoggia al Clean Air Act del 1970 che garantisce una deroga alla California, perché possa dotarsi di un proprio regolamento ambientale locale. Lo “Stato d'oro” ha le regole ambientali più restrittive degli Usa ed è stato al centro di una controversia legislativa con l'amministrazione Trump. Quest'ultima, nel 2019, aveva cercato di abrogare la deroga californiana. Nella sua battaglia, l'ex presidente repubblicano era stato sostenuto anche da alcuni importanti produttori di auto, americani e stranieri, come General Motors e Toyota. Altri, invece, come Ford e Honda, erano più freddi e hanno continuato ad aderire, volontariamente, alle regole più restrittive della California.

Attualmente, invece, anche la General Motors si è allineata alla volontà di Newsom e si prepara ad adeguarsi ad un mercato californiano interamente elettrico per il 2035. Ma, informalmente, i lobbisti delle case produttrici avvertono che convertire il mercato dalla “combustione interna” all'elettrico, sarà un compito immane anche nella ricca California. Sarà difficile costruire l'infrastruttura necessaria alla ricarica delle batterie. Sarà difficile, soprattutto, alimentarla.

La California, infatti, oltre ad una vecchia centrale nucleare che sarà attiva ancora per appena tre anni (quella di Diablo Canyon, la cui disattivazione è prevista per il 2025), è all'avanguardia anche nelle rinnovabili, che producono un terzo dell'energia totale, o il 49% se nel conto entrano anche le grandi centrali idroelettriche. Ma le rinnovabili espongono uno Stato con oltre quaranta milioni di abitanti (e Los Angeles, la

più grande megalopoli degli Usa) a blackout sempre più frequenti. La produzione di energia tramite rinnovabili è maggiormente dipendente dalle condizioni climatiche e in un periodo di grande caldo e prolungate siccità, come negli ultimi due anni, diventa discontinua. Nel 2020 sono stati programmati una serie di blackout locali a zone alternate per evitare un collasso della rete. L'esperienza si è ripetuta ancora nell'estate del 2021. E anche lo scorso 16 agosto le autorità hanno consigliato di moderare i consumi (fra cui l'aria condizionata, in una delle regioni più torride d'America) per evitare nuovi blackout.

Nel 2020, in pieno blackout, il *Wall Street Journal* commentava: “Milioni di californiani potrebbero rimanere privi dell'energia elettrica nei prossimi giorni, mentre continua la lotta contro l'inadeguata offerta di elettricità, con molte persone costrette a rimanere chiuse in casa per reggere ad una mostruosa ondata di calore. La California aveva sperimentato l'ultima volta i 'rolling blackout' (blackout programmati a zone) nel 2001, nel bel mezzo della manipolazione del mercato dell'elettricità da parte degli speculatori. Questa volta la causa è la manipolazione del mercato dell'elettricità da parte dei politici contrari alle fonti fossili”.

Un'auto elettrica per ogni californiano in età da guida e colonnine di ricarica disponibili per tutti, è una possibile causa di futuri blackout sempre più frequenti, come avverte Ram Rajagopal, docente di ingegneria civile e ambientale presso la Stanford University: “Avremo un numero considerevole di veicoli che si ricaricano a casa come tutti sognano, ma la rete di oggi potrebbe non essere in grado di supportarli”.

La costruzione di una nuova infrastruttura per sostenere decine di milioni di auto elettriche potrebbe essere una sfida troppo grande per un sistema già fragile. Né vi saranno molte alternative. La California non è l'Europa occidentale, non dispone di una capillare rete ferroviaria (in tutti gli Usa non c'è una sola linea ad alta velocità) e la cultura stessa degli americani tende a fare a meno dei mezzi di trasporto collettivi, sia su gomma che su rotaia. I grandissimi spazi di megalopoli come Los Angeles richiedono l'auto individuale anche solo per fare la spesa, o per recarsi quotidianamente al lavoro. Non saranno certo i pittoreschi tram di San Francisco (fra cui quello donato da Milano) a colmare questo vuoto.