

TEMNÉ STÍNY ELEKTROMOBILITY

Ondřej Nezbeda

O svém vztahu k elektromobilitě a životnímu prostředí Češi hlasovali v evropských volbách nohama, když do Bruselu vyslali Motoristy. Milujeme vůni benzínu. Vrnění spalovacího motoru rozechvívá náš limbický systém. Sice pořádně nevíme, co je to Green Deal, ale nesnášíme to. Navíc nejsou náklady na výrobu baterií do elektrických aut a těžbu potřebných surovin špinavější a nákladnější než celý fosilní průmysl a jeho emise? Kniha *Zelená horečka* od redaktora deníku *The Financial Times* Henryho Sandersona se zprvu zdá být důkazním palivem právě pro toto mylné přesvědčení. Leccos napoví už názvy kapitol: „Krvavý kobalt“, „Špinavý nikl“, „Magnát zelené mědi“ nebo „Poslední hranice: Těžba v mořských hlubinách“.

Sanderson v nich detailně popisuje dětskou práci a otřesné pracovní podmínky

v dolech na kobalt, které ještě před pár lety panovaly v Demokratické republice Kongo. Děti tam při takzvané řemeslné těžbě dřely až dvanáct hodin denně, bez roušek a ochranných pomůcek za dva dolary denně, spuštěné v hlubokých, amatérsky kopaných jámách. Spousta z nich zemřela v závalech. Vypráví o environmentálních dopadech na společnost a přírodu, jaké má těžba v niklových dolech v Papui Nové Guineji a v Indonésii, která kontaminuje tamní řeky a mořské dno. Přibližuje korupční symbiózu důlních magnátů a globálních konsorcií s autokraty všeho druhu nebo geopolitické důsledky toho, když velmoci, jako je Čína nebo Rusko, ovládají klíčové články surovinového řetězce.

V reportážních pasážích umí být Sanderson přesvědčivý a naléhavý, v těch analytických, kdy nudně a trochu chaoticky převypravuje historie jednotlivých firem a podnikatelů, úmorný. Pro ekologicky smýšlející čtenáře se však může zdát podstatnější, že nikde neříká B. Totiž že environmentální škody způsobené fosilním průmyslem jsou v důsledku mnohonásobně horší než všechno, co ve své knize popisuje. Což mu ostatně po anglickém vydání vyčetlo několik recenzentů. Proč zároveň neprovede srovnání s tím, kolik lidí zemře nebo ztratí domovy v souvislosti s globální změnou klimatu a jeho nevyzpytatelnými projevy, jako jsou hurikány, tornáda, sucha, záplavy? Sanderson to nedělá proto, že jeho záměr je evidentně jiný. Nechce se přit, jestli za sebou táhne temnější ekologické stíny elektromobility nebo fosilní průmysl, dokládá, proč je potřeba se jimi zabývat v jakékoli souvislosti.

Vypovídá o tom převážně druhá část knihy, v níž se zabývá důsledky, jaké mělo veřejné odhalení pracovních podmínek v dolu Kolwezi, který provozovala čínská firma CDM. Zprávu o tamním využívání dětské práce zveřejnila Amnesty International v roce 2013. Především západní automobilky se v reakci na to snažily vyřadit krvavý kobalt ze svých dodavatelských řetězců a hledaly nové zdroje v Maroku a Austrálii nebo nakupovaly od konsorcií, jejichž doly byly více regulovány. CDM tak byla přinucena

pracovní podmínky zaměstnanců zlepšit, byť podle posledních zpráv Amnesty International není tamní situace ani zdaleka důstojná.

Podobnou motivací k hledání ekologičtějších a efektivnějších způsobů získávání surovin může být podle Sandersona čínská snaha o monopol v surovinovém řetězci lithia a niklu. Právě ta donutila západní firmy hledat alternativní zdroje a způsoby těžby založené na nových vědeckých výzumech, aby dohnala čínský náskok. Tesla buduje vlastní gigafactory v nevadské poušti a zkoumá možnosti těžby lithia z minerálních pramenů a solanky. Zkoumají se možnosti a dopady vysávání manganových koncentrací z mořského dna. Německý Volkswagen a BMW uzavřely smlouvy na odkup baterií se švédskou firmou Northvolt, která půlku surovin získává recyklací a k výrobě baterií používá pouze zelenou energii. O tom, jak prudké změny elektromobility prodělává a jak rychle Sandersonova kniha v důsledku toho stárne, ale vypovídá právě příběh Northvoltu — letos v září oznámil, že propustí dvacet pět procent zaměstnanců. Nedokázal baterie dodávat v kvalitě a množství, v jakém sliboval.

Přesto ale právě Northvolt ukazuje na podstatný rozdíl oproti fosilnímu průmyslu. Ani v případě elektromobility se nevyhneme těžbě přírodních surovin, rozhodně jich ale nebudeme muset těžit tolik. Výhodou kovů, jako je měď, kobalt, nikl a lithium, je, že jsou téměř ze sta procent recyklovatelné. Každou vyrobenou baterii tedy můžeme obnovit, nevyletí komínem jako uhlí nebo výfukem jako benzín. I proti tomu ale Sanderson předkládá argument — hmotnost aut v důsledku obliby SUV a terénních vozů stoupla od roku 1990 průměrně o šest set kilogramů. Tvrdí proto, že čistá energie nemůže být povolenkou k růstu luxusní spotřeby. Klimatická krize nám zkrátka nedává jinou možnost než skoncovat se spalovacími motory a elektromobility zatím nabízí jedinou alternativu. Jestli to náš automobilový národ nepochopí, nezbyvá mu než v elektroevoluci způsobně vyhnout. ●



Henry Sanderson
Zelená horečka. Vítězové a poražení elektrické budoucnosti
přeložil Marek Sečkař
Host, Brno 2024
316 stran