



Non solo elettrico per la decarbonizzazione: la filiera plaude al dibattito contro lo stop benzina e diesel



- [Homepage](#)
- [Mission Fleet](#)

Molti spunti e una visione, critica quanto serve, al #FORUMAutomotive 2023. Ecco cosa pensa tutta la filiera della decarbonizzazione e sul come ottenerla
21 Marzo 2023 21 Marzo 2023 A cura della redazione



Un tema caldo la decarbonizzazione dell'auto. Si è chiusa la prima giornata di #**FORUMAutomotive 2023** a Milano, con molte evidenze e punti di visione comune, per la filiera dell'auto. Si conta anche il mondo dell'auto aziendale e delle flotte, ovviamente.

“L'esigenza di adottare una visione realistica sui cambiamenti e sulla transizione ecologica in atto, privilegiando la neutralità tecnologica, le eccellenze industriali e l'indipendenza energetica”. È stato questo il tema centrale nella tavola rotonda a porte chiuse dal titolo “Mobilità e futuro, è scontro con l'UE”. La decarbonizzazione al centro Il Ministro e la decarbonizzazione

Presente anche il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Gilberto Pichetto a confronto con i rappresentanti del mondo della mobilità. Il promotore di #FORUMAutoMotive, Pierluigi Bonora, ha introdotto i lavori sottolineando la necessità di un dibattito non ideologico che “esprima l'esigenza di avere una visione realistica dei cambiamenti in atto, privilegiando la neutralità tecnologica, le eccellenze industriali e l'indipendenza energetica. Verso un mondo più “green”, ma con trasparenza e buon senso”.

Studi e dati 2023, non solo Bev

Ad aprire il confronto è stato Dario Duse, di **AlixPartners**, che ha presentato l'ultimo aggiornamento del Global Automotive Outlook: “Ci aspettiamo che l'elettrificazione faccia decisi passi in avanti nei prossimi anni. Attualmente i veicoli alla spina scontano maggiori costi di produzione rispetto ai veicoli tradizionali, che portano a prezzi di vendita più alti del 45%-55% rispetto a quelli con motori endotermici. Ci vorrà tempo prima che i due costi si avvicinino. Idrogeno e biocombustibili rappresentano le possibili



altre tecnologie che potrebbero in futuro integrare l'elettrico nel mix di alimentazioni".

Massimo Ghenzer, Presidente **Areté** Methodos, ha esposto i risultati di studi condotti dalla pandemia a oggi: "Gli italiani oggi sono disposti a pagare per una vettura elettrica al massimo 30mila euro. Forse in futuro alcuni car maker riusciranno a dare una risposta concreta a questa esigenza, ma di certo non si riuscirà ad accontentare tutti. Il passaggio al 2035 da questo punto di vista sembra poco realizzabile".

Geronimo La Russa, di Aci, ha poi espresso il punto di vista dei consumatori: "C'è molta preoccupazione tra i consumatori; anche a Milano sono molte le lamentele sul funzionamento delle colonnine di ricarica. Il percorso culturale verso questo modello è lungo ed ecco perché vediamo di buon occhio uno slittamento oltre il 2035 della scadenza per lo stop ai motori a combustione interna".

A rappresentare il mondo BEV l'intervento di Mauro Tedeschini, Fondatore di Vaielettrico: "Ogni tecnologia ha punti di forza e punti di debolezza. Tutte le strade andranno esplorate per ridurre le emissioni. Sono convinto che i costi del prodotto elettrico nei prossimi anni si ridurranno sensibilmente".

Parola ai grandi dealer auto, protagonisti nella decarbonizzazione

La decarbonizzazione del circolante passa anche dai concessionari.

"Il mercato", ha osservato Gianluca Italia, di Mocaauto Group, "è oggi decisamente confuso da quello che i consumatori sentono e da prezzi saliti clamorosamente alle stelle. Si vende meno nuovo e si guarda con più attenzione all'usato e, di conseguenza, le emissioni crescono". "Nel Sud Italia la situazione è ancora più complessa per l'auto elettrica", ha commentato Francesco Maldarizzi, "soprattutto sul fronte dell'infrastrutturazione che nel Mezzogiorno è davvero carente e di certo tale gap non sarà colmato al 2035".

"I concessionari hanno il polso della situazione grazie al contatto diretto con i clienti. Nel Mezzogiorno scontiamo un reddito medio più basso della media nazionale e questo condiziona gli acquisti, con l'elettrico ridotto al minimo", ha affermato Sergio Tumino.

Mario Verna, General Manager di Queen Car Torino, ha poi evidenziato: "Abbiamo un parco circolante di circa 40 milioni, con circa la metà di ante Euro 4. Vanno rotti i tabù dogmatici. Qualsiasi cosa accadrà dovrà avvenire tenendo conto del nostro sistema socio-economico. L'auto deve restare un bene strumentale, a disposizione di tutti".

"La risposta che arriva dal mercato", ha affermato Plinio Vanini, di Autotorino, "è che meno del 4% degli italiani sono realmente interessati al prodotto elettrico. Non è che tutta questa spinta in avanti è legata più al mondo della speculazione, che alle vere imprese che ogni giorno danno risposte concrete al mercato? Andando di questo passo, solo i ricchi potranno viaggiare in automobile".

Decarbonizzazione trasporti

Claudio Spinaci, presidente di UNEM ha presentato il Rapporto UNEM "Decarbonizzare i trasporti. Più soluzioni per un obiettivo comune", sottolineando come una strada non impostata solo sul full electric esiste, mettendo in parallelo i biocarburanti, raggiungendo gli obiettivi al 2030 e al 2035: "L'auto elettrica può rappresentare una valida alternativa in alcuni contesti, ma non può essere imposta quale unica soluzione rinnegando un principio cardine delle politiche europee, ossia quello della neutralità tecnologica. Inoltre, in questo modo mettiamo a rischio la nostra sicurezza energetica e intere filiere industriali di eccellenza con impatti sociali ed economici devastanti. Va dato atto a questo Governo di avere preso una posizione decisa a livello europeo su questo tema e permesso la riapertura di un dibattito che sembrava ormai chiuso".

GPL

"Il GPL oggi sta andando molto bene sul mercato, grazie alla sua elevata competitività",



ha osservato Andrea Arzà, Presidente di Federchimica-Assogasliquidi: “La polemica tra pro e contro elettrico è stata fomentata da una legislazione che ha imposto lo stop ai motori non elettrici. Chiediamo di poter fare investimenti e ricerca su carburanti a basso impatto ambientale”.

Spingere l'elettrico

La transizione verso la decarbonizzazione, assoluta, è certamente ardua e lunga.

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Federmotorizzazione, ha poi sostenuto che “gli italiani non comprano elettrico perché in 30 anni la loro capacità economica è scesa, unica in Europa. Nel 2020 guadagnano meno che nel 1990. Non esiste più il ceto medio”.

Michele Crisci, Presidente di Unrae, ha riconosciuto il ruolo avuto dal Governo nell'apertura del dibattito sul 2035: “Come Associazione siamo per la neutralità tecnologica e vediamo di buon grado la visione del Governo e l'impegno per accompagnare la transizione. È ora anche di mettere mano alla fiscalità dell'auto aziendale per promuovere la transizione”.

Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, ha sottolineato come l'Italia è stato l'unico Paese che nell'Unione ha ridotto gli acquisti di elettrico: “Forse meglio degli incentivi, che provocano prima euforia e poi depressione, sarebbe il caso di pensare a qualcosa di strutturale sul tema della fiscalità dell'auto aziendale allineandoci al resto dell'Europa sul tema della detraibilità IVA e della deducibilità dei costi”.

Noleggio auto

Italo Folonari, Vicepresidente di ANIASA, ha affermato che “i noleggiatori sono per definizione tecnologicamente neutrali. Gestiamo le vetture che ci chiedono i clienti. La confusione sul tema motorizzazione sta determinando una crescita del noleggio; anche i privati nell'incertezza sulla scelta modello e della motorizzazione, preferiscono affidarsi al noleggio. Il noleggio può accelerare concretamente la transizione ecologica”.

Carburanti ed economie

“Dobbiamo fare i conti con la realtà industriale ed energetica del nostro Paese”, ha affermato Flavio Merigo, Presidente di Assogasmetano, “le nostre rinnovabili non crescono. Le promesse sui costi più bassi delle auto elettriche andranno verificate sul campo. Oggi esistono delle soluzioni “in casa” per ridurre le emissioni, come il biometano. Una tecnologia che possiamo sfruttare domani”.

“Oggi procediamo verso la decarbonizzazione della mobilità, partendo da un parco auto in costante invecchiamento e con un segmento B dominante e poco “offerto” oggi dalle Case automobilistiche, più interessate ai segmenti D ed E. Bisogna spingere le aziende a immettere nuove vetture nel parco circolante, attraverso leve fiscali”, Roberto Scarabel, Presidente di AsConAuto.

Paolo Scudieri, Presidente di ANFIA ha infine ricordato come “il settore automotive è un cardine dell'economia italiana ed europea e del bagaglio culturale che in esso si conserva. Da Euro 0 a Euro 6 sono state abbattute del 90% le emissioni di NOx e l'impegno per ridurre tutte le emissioni c'è sempre stato. Il salto tecnologico dell'elettrico è un salto senza rete, non possiamo permettercelo. Infrastrutturazione del Paese e autonomia energetica sono fattori fondamentali per la promozione della diffusione dell'elettrico”.

