



A #FORUMAutoMotive la prima Eurotribuna politica tra “apocalittici e integrati” della svolta elettrica



15 Novembre 2023/0 Commenti/in Economia dell'auto, Eventi dell'auto/di #FORUMAutoMotive

“Un confronto tra chi in Europa ha sostenuto il percorso che ha portato al diktat pro auto elettrica dal 2035 e chi lo ha avversato ed è oggi impegnato nel cambiare la traiettoria del percorso all'insegna delle neutralità tecnologica”. È andato in scena ieri pomeriggio l'evento promosso da #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione che si batte per una mobilità libera da pregiudizi e ideologie, dal titolo: “#FORUMAutoMotive per una Europa forte e pragmatica. La mobilità come leva di sviluppo sostenibile, economico e occupazionale. Stop a ideologie e condizionamenti”.

Il promotore di #FORUMAutoMotive, Pierluigi Bonora, ha introdotto i lavori sottolineando la necessità di un dibattito non ideologico che “esprima una visione realistica della transizione ecologica, priva di pregiudizi e attenta alle ricadute economiche e sociali. Verso una mobilità più “green”, ma con trasparenza e buon senso”.

Ad aprire i lavori è stato il Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso che in un messaggio di saluto ha evidenziato: “La scorsa settimana il Parlamento europeo ha approvato la propria posizione negoziale sul regolamento Euro 7, recependo quanto approvato dal Consiglio: un testo profondamente migliorato rispetto alla proposta iniziale della Commissione. Una visione concreta, realistica e pragmatica che grazie anche al lavoro dell'Italia ha visto convergere una maggioranza di Stati. Un successo che mantiene ferma l'esigenza di sostenere da subito la transizione verso auto a basse emissioni, ma che riconosce il principio di neutralità tecnologica e contempla soluzioni diverse dall'elettrico per raggiungere l'obiettivo delle emissioni zero. Questo apre alla possibilità di esplorare alternative come i biocombustibili e gli e-fuels”.

Dario Duse, Country Leader Italia ed EMEA Co-Leader of Automotive & Industrial Team di AlixPartners, ha poi presentato l'ultimo aggiornamento del Global Automotive Outlook: “Il 2023 è un anno di ripresa per il mercato automotive, con una crescita a livello globale del 6%, nord America (+10%) ed Europa (+6%) in testa e Cina con un +3%. Il mercato cinese sarà quest'anno quello che esporterà il maggior numero di veicoli. Nel giro di due anni la Cina è passata da quinto a primo produttore mondiale. La quota di vetture cinesi in Europa raggiungerà il 6-8% entro il 2026. In Europa l'elettrico tocca quota 13%, in Italia siamo sotto il 4%. Il costo di produzione delle vetture resta elevato e occorreranno ancora alcuni anni per registrare una riduzione. Sul fronte delle strutture di ricarica servirebbero 18 mld di investimenti a livello europeo”.



Spazio poi all'Eurotribuna politica che ha messo a confronto le voci a favore e contrarie alla visione del "solo elettrico" dal 2035, coinvolgendo anche i rappresentanti della filiera della mobilità.

Patrizia Toia, Europarlamentare Gruppo S&D, Vicepresidente Commissione ITRE, ha dichiarato che "il cambiamento climatico spinge oggi a rendere più sostenibile la nostra mobilità, mantenendo la sostenibilità produttiva e l'attenzione alle ricadute sociali, soprattutto per le fasce più deboli della popolazione. Non possiamo rinunciare ad andare in direzione dell'elettrico, né temporeggiare. Vanno sostenute politiche industriali che supportino la transizione che non è rinviabile".

A Patrizia Toia ha replicato Paolo Borchia, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione ITRE: "In Europa la vita media di una vettura è pari a 15 anni. Entro il 2050 l'Europa dovrà diventare la prima Regione a neutralità carbonica. È una sfida epocale, ma vanno comprese le molteplici conseguenze anche occupazionali (ripercussioni su 600mila posti di lavoro in Europa e 70mila in Italia) che una transizione come questa comporta. Sull'elettrico l'Europa sconta un evidente svantaggio competitivo, a differenza della Cina che ne beneficia anche grazie all'utilizzo delle centrali a carbone e al nucleare".

Per Massimiliano Salini, Eurodeputato In Commissione Industria UE, il grande punto di domande riguarda il metodo con cui le istituzioni europee hanno legiferato su questi temi: "Su questo tema, in modo del tutto inedito le istituzioni hanno deciso cosa si deve fare, un vero unicum politico, per cui la Commissione Europea ha individuato la sola tecnologia da utilizzare. Vanno create le condizioni concrete per una mobilità sostenibile, partendo dal presupposto che l'Europa è oggi il continente più sostenibile".

"È necessario fare chiarezza su questi temi", ha osservato Mariangela Danzi, Europarlamentare Commissione ENVI, "Condivido la necessità della transizione ecologica che il cambiamento climatico ci sta imponendo, che necessita di adeguati fondi, anche per renderla più equa. La transizione verso l'elettrico va però fatta, così come va costruito un fondo sociale che possa supportare questa sfida. Le istituzioni hanno deciso che cosa fare, ma nei momenti di difficoltà le scelte le devono prendere proprio le autorità che devono scorgere le prospettive".

Carlo Fidanza, Capodelegazione di Fratelli d'Italia al Parlamento Europeo e Membro della Commissione TRAN (Trasporti e turismo) del Parlamento Europeo è intervenuto in collegamento sottolineando: "Stiamo attraversando una fase decisiva. La scorsa settimana c'è stata la presa di posizione sull'euro7. La settimana prossima voteremo sulla CO2 dei veicoli pesanti e poi successivamente sulla qualità dell'aria. Abbiamo combattuto per la neutralità tecnologica e contro le dipendenze strategiche sull'elettrico. Su questo tema confidiamo che nelle prossime elezioni prevarrà un approccio più pragmatico e meno ideologico".

In chiusura della sessione politica è intervenuto in diretta il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Gilberto Pichetto Fratin che ha evidenziato come "La sfida che sto portando avanti è mettere in campo tutti gli sforzi per raggiungere l'obiettivo della riduzione delle emissioni. Valutiamo realisticamente le emissioni prodotte dalle diverse tecnologie per capire concretamente come raggiungere l'obiettivo della decarbonizzazione. Se Italia è settima potenza al mondo è perché abbiamo avuto enorme capacità di trasformazione. Non siamo noi a doverci adeguare agli altri, ma sono gli altri che devono adeguarsi a noi. Dobbiamo vedere decarbonizzazione come opportunità. Nessuno mette in discussione che elettrico sia grande percorso, che questo motore sia più semplice, ma bisogna realisticamente valutare le emissioni, quindi non vanno scartati a priori carburanti non derivati dal petrolio. La nostra politica, dopo un'ondata di ideologia, si sta confrontando con la realtà. Esistono ancora opinioni molto diverse tra i differenti Paesi. È in atto un'azione del Governo per aumentare colonnine e



punti di rifornimento dell'idrogeno".

"Il nemico comune è la CO2", ha commentato Fabrizio Cardilli, Hydrogen Project Development Director SAPIO, "Elettrico, idrogeno ed endotermico di ultima generazione possono lottare insieme per la riduzione delle emissioni. Il mercato dell'idrogeno si sta muovendo, necessitiamo di regole certe e stabili".

Michele Crisci, Presidente di Unrae si è poi espresso sul tema della transizione: "La domanda è cosa accadrà alla filiera della componentistica. Il rischio è di restare, in questo ambito, un Paese di serie B. Dobbiamo accogliere le nuove tecnologie, giocando all'attacco e non in difesa come troppo spesso accade al nostro Paese. Quello che serve è pianificare gli interventi in vista degli obiettivi, con una strategia ben chiara. La leva fiscale può fornire un boost alla crescita dell'elettrico, come è accaduto in Belgio di recente con le flotte aziendali. Il business automotive è su scala mondiale e la decisione è già stata presa con elettrico, prima e idrogeno, poi".

"Se mancano gli incentivi, l'auto elettrica europea si ferma, lo abbiamo visto più volte sul mercato. Senza incentivi l'auto alla spina stenta a diffondersi. Il nostro parco auto ha raggiunto l'età media di 12,8 anni. Dobbiamo pensare a una transizione che sia davvero sostenibile", ha affermato Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto.

Fabio Bertolotti, Direttore di Assogomma è intervenuto nel dibattito sulle tematiche green: "Siamo allineati all'obiettivo di lotta alla deforestazione, ma va perseguito sentendo le industrie coinvolte e guardando in faccia la realtà. Chi produce gomma naturale non ha strutture per fare quello che si configura nel nuovo regolamento. Le tecnologie sono ancora artigianali come un tempo e questo sta creando grossi problemi".

Francesco Naso, Segretario Generale di Motus-E, ha evidenziato le opportunità derivanti dalla svolta elettrica, anche in termini occupazionali, ricordando ai rappresentanti delle istituzioni presenti la necessità di cambiare marcia sull'infrastrutturazione elettrica nel nostro Paese.

Flavio Merigo, Presidente di Assogasmetano ha affermato che l'Italia è terzo produttore di biometano e presto tutte le stazioni di rifornimento per autotrasporto saranno rifornite anche con biometano.

Roberto Scarabel, Presidente di AsConAuto ha sottolineato come: "Per pensare al 2035 servono step intermedi con efuel e biometano. Le auto del futuro le dovrà comprare qualcuno e oggi la retribuzione media è scesa a 23.000 euro. Servono incentivi sull'usato. Dobbiamo lavorare anche su presente, perché nel 2035 non spariranno tutte le auto con motore endotermico".

Il Presidente UNEM Gianni Murano ha evidenziato come: "La decarbonizzazione è ormai un processo irrinunciabile che va perseguito utilizzando tutte le tecnologie che consentono una riduzione netta delle emissioni di CO2. Affrontare la transizione senza pregiudizi ideologici deve essere la base per una normativa europea che solo così ci permetterà di rispettare gli obiettivi di riduzione al 2030 e di neutralità carbonica al 2050".

È toccato poi a Roberto Vavassori, Presidente ANFIA, intervenire: "A monte c'è una distopia: la politica non ha sentito la voce dei trasporti e della mobilità nel dopo Dieselgate. Le emissioni per veicolo da allora sono diminuite. Siamo l'unico settore cui è stato chiesto di raggiungere la neutralità carbonica al 2035. Oggi nessuno mette in discussione l'elettrico, siamo tutti consapevoli che entro il 2040 saremo carbon neutral nei processi. Dobbiamo sdoganare i biocarburanti, banditi per una questione ideologica".

Alberto Viano, Presidente di Aniasa, ha sostenuto che: "Oggi il nostro settore vale il 30% delle immatricolazioni nazionali e sostiene l'industria automotive. È necessario, anche



per una maggiore diffusione dei veicoli a basse e zero emissioni, che si portino al 100% anche gli incentivi per il noleggio. Il settore ha una valenza green che esprime non solo nell'acquisto di vetture nuove più sicure e sostenibili, ma anche reimmettendo ogni anno sul mercato vetture usate 'fresche' a prezzi più sostenibili".

Si è poi levata la voce dei concessionari. Mario Verna, General Manager di Queen Car Torino: "Tutti i cambiamenti finora intervenuti non sono mai stati decisi dall'alto come nella vicenda della decarbonizzazione della mobilità. Ci siamo legati in un folle abbraccio dell'elettrico a tutti i costi che lascerà fuori ampie fasce di popolazione che non possono e non potranno permettersi questo passaggio". Gli ha fatto eco Sergio Tumino, ST Sergio Tumino (Ragusa) che ha posto una domanda: "Come si arriverà in Europa dal 13% al 100% delle immatricolazioni? Un balzo ad oggi poco preventivabile. L'ostacolo del prezzo resta per i consumatori finali difficilmente valicabile e gli incentivi a intermittenza provocano solo danni". All'evento era presente anche Tony Fassina, Presidente Gruppo Fassina.

