



A #FORUMAutoMotive la seconda Automotive Eurotribuna politica a confronto con la filiera della mobilità



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 andata in scena nel corso dell'evento #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione che si batte per una mobilità libera da pregiudizi e ideologie, la seconda Automotive Eurotribuna politica che ha messo a confronto gli europarlamentari dei due schieramenti con i rappresentanti della filiera della mobilità.

Il promotore di #FORUMAutoMotive, il giornalista Pierluigi Bonora, ha introdotto i lavori sottolineando la necessità di un dibattito non ideologico, ma che guardi a un obiettivo concreto comune, quello di poter assicurare una accelerazione verso la decarbonizzazione e un ambiente più pulito: "Le parti politiche devono guardare al raggiungimento dell'obiettivo unitario di una sempre maggiore eco-sostenibilità, proponendo le migliori soluzioni green, sarà poi il mercato, secondo le varie esigenze, a scegliere il tipo di alimentazione. La parola d'ordine è pragmatismo e non imposizione. Ne è scaturito un dibattito vivace dove non sono mancate le auspiccate convergenze. Permangono, comunque, le divisioni anche perché chi è consapevole di aver imboccato una strada rischiosa e ci ha scommesso, è difficile che faccia retromarcia. Significherebbe l'ammissione di aver sposato una strategia sbagliata".

Dario Duse, Country Leader Italia ed EMEA Co-Leader of Automotive & Industrial Team di AlixPartners, ha presentato l'analisi "Automotive, una delle industry più disrupted": "Ci aspettiamo una crescita modesta del settore nel 2024. Le nuove piattaforme sono focalizzate sui veicoli BEV, ma i costruttori stanno monitorando con attenzione l'andamento della domanda e della normativa. Con l'attuale evoluzione i volumi medi di produzione per piattaforme BEV rimarranno sotto quelli ICE, limitando economie di scala e assorbimento di costi bassi. La sostenibilità economica dell'elettrico resta un nodo irrisolto".

Ad aprire il dibattito è stato il confronto tra due visioni differenti sulle soluzioni più efficaci per raggiungere il medesimo obiettivo, ridurre l'impronta carbonica della mobilità, con gli interventi di Gianni Murano, Presidente di UNEM, e Francesco Naso, Segretario Generale di Motus-E, moderati dal giornalista Umberto Zapelloni.



Murano ha osservato come “per alimentare il processo di decarbonizzazione abbiamo bisogno di tutte le tecnologie in grado di eliminare e ridurre l'impronta carbonica. Allo stato attuale, gli incentivi all'auto elettrica vedono un costo che oscilla tra i 300 e gli 800 euro per tonnellata di CO2 evitata. Costo quindi molto superiore non solo ai prezzi di mercato della CO2 (attualmente intorno ai 60 euro/tonnellata), ma anche a quelli ottenibili incentivando i biocarburanti o più in generale i carburanti carbon neutral, compresi tra i 100 e i 200 euro/tonnellata”. Naso ha obiettato: “Pensare che gli incentivi servano a pagare la CO2 risparmiata non è corretto. Più del 70% degli incentivi erogati negli ultimi anni sono stati sostenuti per vetture endotermiche. La famosa invasione delle BEV asiatiche è oggi legata soprattutto a vetture a benzina. Non si può pretendere che gli incentivi proseguano nel medio periodo, esiste un modo più efficace per sostenere la diffusione dei veicoli a zero emissioni ed è quello di utilizzare la leva fiscale per le auto elettriche aziendali e quelle a noleggio”.

Spazio poi alla “Seconda Automotive 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, anticipata dall'intervento di Gilberto Pichetto Fratin, Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica.

Massimiliano Salini, Eurodeputato In Commissione Industria UE, ha espresso alcune preoccupazioni: “La prima è di sistema, stiamo vivendo un momento di tensione geopolitica rilevante e non possiamo far finta che non esista. Secondo punto: se la transizione è sbilanciata sull'elettrico emerge un problema di materie prime, partendo dal rame che avremo a disposizione per il futuro, che non sarà sufficiente. Terzo punto: l'autonomia strategica dell'Unione europea. Quarto punto: il dumping dei cinesi che entrano sul mercato con prezzi più bassi”.

Mariangela Danzi, Europarlamentare Commissione ENVI, ha dichiarato: “C'è un problema di salute del pianeta nel suo complesso. La nostra industria è fatta da persone intelligenti che comprendono come l'abbassamento delle temperature sia una necessità. Non si parla mai di energia geotermica ed eolica, dobbiamo considerare tutte le soluzioni. Se alimentiamo con biomasse, togliamo fonti di assorbimento della CO2. C'è un problema geopolitico, la migliore battaglia da affrontare è quella di diventare autonomi energeticamente”.

Carlo Fidanza, Capodelegazione di Fratelli d'Italia al Parlamento Europeo e Membro della Commissione TRAN (Trasporti e turismo) del Parlamento Europeo ha sostenuto: “Siamo alla fine di 5 anni caratterizzati dal Green Deal ed è tempo di bilanci. Ci auguriamo un cambio di passo nella visione relativa all'automotive. Se ci fosse stata una presa di posizione dell'industria meno supina nei confronti del diktat europeo, forse si sarebbe potuto arrivare a una strategia più razionale e orientata al mercato. Con la nuova Commissione europea, punteremo a inserire i biocarburanti nella tassonomia europea per tutelare le nostre imprese”.

In totale antitesi Andrea Poggio di Legambiente: “Stupiscono le accuse di ideologia rivolte oggi alle politiche europee. Nel nostro Paese sono mancate politiche industriali che tutelassero il nostro primato nella produzione europea di auto, innovando. Così siamo passati dal secondo all'ottavo posto a livello europeo. Siamo l'unico Paese che concede incentivi alle vetture endotermiche. Distribuire incentivi a pioggia non consente di raggiungere le classi sociali che non possono cambiare l'auto”.

Paolo Borchia, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione ITRE, è poi intervenuto: “Dai dati illustrati oggi emerge una evidente fatica anche da parte dei costruttori in vista del raggiungimento dei prossimi obiettivi fissati a livello europeo. Serviranno sicuramente i biocarburanti per la decarbonizzazione. Le decisioni prese a livello europeo non hanno preso in considerazione l'intero ciclo di vita dell'auto”.



Ha chiuso gli interventi politici Brando Benifei, Capodelegazione del Partito Democratico al Parlamento Europeo: “Abbiamo lavorato per un percorso di decarbonizzazione che presenta dei costi. Vogliamo sostenere gli investimenti sulla transizione ecologica. I biocarburanti vanno preservati solo per alcuni settori che fanno fatica a elettrificarsi”.

Spazio poi agli interventi della filiera della mobilità. “L’obiettivo “L’Unione fa la forza” che caratterizza questo incontro deve essere praticato da tutti”, ha commentato Roberto Vavassori, Presidente ANFIA. “Quando in Europa definiamo uno scenario futuro, dobbiamo avviare una pianificazione reale di lungo periodo. Quando parliamo di incentivi, non dobbiamo dimenticare che il nostro Paese sostiene ancora fondi per il fotovoltaico di prima generazione. Gli incentivi all’auto non sono una panacea. In Italia abbiamo 170.000 dipendenti della filiera. L’Europa ha perso 3 milioni e mezzo di vetture rispetto al 2019”.

Gli ha fatto eco Paolo Starace, Presidente di UNRAE Veicoli Industriali: “Dobbiamo essere in grado di affrontare problemi complessi, compresa la componente legislativa e normativa. Ci sarebbe bisogno di rivedere le politiche finalizzate al ringiovanimento del parco circolante che dovrebbe essere ritenuto obiettivo prioritario. Partendo da tariffe autostradali parametrate all’impatto ambientale”.

“L’auto elettrica ha bisogno di quantità di metalli 6 volte superiore a quelle con motore endotermico. Le emissioni prodotte nel resto del mondo vanificheranno quanto produrrà la transizione ecologica in Europa. Qualcuno ha studiato quale sarebbe il risultato di un’Europa con una riduzione delle emissioni al 4,5% e non azzerate, valutando l’impatto di altre nazioni che emettono molto di più?”, ha osservato Andrea Taschini, manager automotive e opinionista.

Massimo Artusi, fresco di elezione a Presidente di Federauto, ha ricordato che “va ridotta l’obsolescenza del parco circolante. Va utilizzato un approccio non ideologico, ascoltando la voce del cliente, ad esempio rivedendo la fiscalità sull’auto nel nostro Paese”.

Alberto Viano, Presidente di ANIASA: “Siamo sempre più convinti dell’evoluzione in atto nel rapporto con la propria auto. Il passaggio dalla proprietà all’utilizzo delle vetture porta una serie di benefici, in particolare la possibilità per l’utilizzatore dell’auto di scaricare il rischio tecnologico sulle società di noleggio. Serve una maggiore stabilità del quadro normativo. Gli incentivi così come sono stati concepiti finora non hanno centrato pienamente l’obiettivo. In più, in attesa della loro entrata in vigore, stanno rallentando significativamente le nuove immatricolazioni”.

Flavio Merigo, Presidente di Assogasmetano, ha poi sostenuto: “Le politiche energetiche devono essere tragguardate a seconda della situazione nazionale. L’Italia è uno dei maggiori produttori di biometano, circa il 60% del fabbisogno. Il consumatore ha tra l’altro il diritto di poter scegliere e l’Europa nega questo diritto., Il CNR certifica emissioni negative di CO2 attraverso l’utilizzo di biometano”.

Roberto Scarabel, Presidente di AsConAuto e Vicepresidente di Federauto ha sottolineato “l’importanza di poter scegliere il noleggio dell’auto elettrica, che potrebbe essere favorita dagli acquisti da parte di aziende spinti da una fiscalità più favorevole. C’è anche un tema di sicurezza stradale, un parco che invecchia è anche un parco meno sicuro”.

Maria Rosa Baroni, Presidente di NGV si è espressa così nel corso del dibattito: “Siamo per una transizione non demagogica, ma pragmatica. Il resto del mondo ha una visione del tutto diversa da quella europea. Decarbonizzare non vuol dire andare solo sull’elettrico, ma usare tutte le soluzioni per ridurre le emissioni. Si confonde spesso la CO2 con i gas inquinanti. Andando a metano e biometano potremmo ridurre



sensibilmente l'inquinamento a Milano”.

Sui possibili sviluppi dell'idrogeno si è soffermata Cristina Maggi, Direttrice H2IT, Associazione italiana idrogeno: “L'Europa ha identificato l'idrogeno come una delle soluzioni e come vettore energetico complementare con altre fonti, nell'industria e nella mobilità. La costruzione di questo settore comprende una serie di mattoncini, tra cui il supporto alla filiera, il costo dell'idrogeno e altri elementi che ne limitano la diffusione”.

“**La prima causa certificata** dell'inquinamento è la combustione della biomassa legnosa, non certo il traffico veicolare. Tutti sosteniamo l'importanza delle fonti rinnovabili, siamo piuttosto contrari ai bandi ideologici. Elettrificare non equivale a decarbonizzare”, ha dichiarato Andrea Arzà, Presidente Federchimica-Assogasliquidi.

