



Dal ForumAutomotive

L'auto di fronte alla sfida del "Fit for 55" 21

di S.P.



Dal ForumAutomotive

L'auto di fronte alla sfida del "Fit for 55"

Cingolani: il bla bla bla di Greta è "la cosa più qualunquista che ho sentito dire: se le cose fossero state semplici, le avremmo già fatte". Studi Findomestic e AlixPartners.

Tra le misure che più hanno fatto discutere del nuovo pacchetto legislativo Fit for 55, presentato a luglio dalla Commissione europea (v. *Staffetta 14/07*), c'è certamente il divieto di fatto di immatricolazione per le auto a combustione interna al 2035. Ma la strada dell'auto elettrica è l'unica percorribile? Se sì, quali sono gli ostacoli sul percorso? La filiera dell'automotive è pronta a questa transizione? Ne hanno discusso lunedì e martedì i 38 relatori del ForumAutomotive: rappresentanti delle case auto, distributori e associazioni di settore, e poi sindacati, associazioni ambientaliste e istituzioni. Più il mondo dell'energia rappresentato da Unem, IP e Snam.

La prima giornata è stata aperta da Maurizio Fritzsching, che ha illustrato lo studio di Banca Findomestic. Sono intervenuti Geronimo La Russa (Automobile Club Milano), Piero Carlomagno (Adefca), Adolfo De Stefani Cosentino (Federauto), Ado Fassina (Gruppo Fassina), Matteo Gennari (Mecar), Gianluca Italia (Overdrive), Francesco Maldarizzi (Maldarizzi Automotive), Stefano Martinalli (Gruppo Autotorino Spa), Roberto Scarabel (Gruppo Scarabel), Massimiliano Ar-

chiapatti (Aniasa), Andrea Arzà (Federchimica), Simonpaolo Buongiardino (Federmotorizzazione), Pier Francesco Ogniben Caliari (Ancma), Michele Crisci (Unrae), Franco Del Manso (Unem), Fabrizio Guidi (Asconauto), Toni Purcaro (Dekra), Paolo Scudieri (Anfia), Paolo Starace (Unrae) e Matteo Tanzilli (Assosharing). Ha partecipato anche il ministro della Transizione energetica Roberto Cingolani, che ha dialogato per quasi un'ora e mezza con gli operatori presenti.

La seconda giornata è stata aperta da Dario Duse, che ha illustrato lo studio di AlixPartners. Sono intervenuti Andrea Crespi (Hyundai Italia), Michele Crisci (Volvo Car Italia), Enrique Enrich (Italscania), Fabrizio Faltoni (Ford Italia), Daniele Maver (Jaguar Land Rover Italia), Massimo Nalli (Suzuki Italia), e poi Veronica Aneris (T&E Italia), Daniele Bandiera (IP), Roberto Benaglia (Fim-Cisl), Daniele Lucà (Snam), Carlo Mannu (Bosch), Marco Rollero (Anfia), Mauro Tedeschini (Vaielettrico.it) e Mario Verna (Queen Car Torino). Ha chiuso i lavori il viceministro allo Sviluppo economico Gilberto Picchetto Fratin (v. *Staffetta 27/10*).

Fritzsching ha aperto la prima gior-



nata fornendo alcuni dati dell'osservatorio **Findomestic** sui consumi. Se prima della pandemia, al momento dell'acquisto dell'auto, gli intervistati davano priorità alla sicurezza, oggi la prima voce d'investimento è la riduzione dei consumi e dell'inquinamento. Nel futuro, il 45% degli intervistati pensa di comprare un veicolo ibrido, mentre il 13% pensa di comprare un'auto diesel, e altrettanti a benzina o elettrico puro. Tuttavia, gran parte degli intervistati si orienta male tra le differenti tipologie di auto ibride.

In apertura del dibattito, La Russa di **Acì Milano** ha sottolineato la necessità di puntare, più che sull'elettrico puro, sulla penetrazione di auto ibride e sulla sostituzione di auto inquinanti con modelli Euro 6: "credo che l'auto elettrica possa essere una buona opzione per chi ha ampie disponibilità economiche e magari usa la seconda auto, ma non è la soluzione a tutti i problemi. Credo bisognerebbe incentivare anche il cambio di usato con usato, perché oggi un diesel Euro 6 usato va benissimo", ha detto.

Sono quindi intervenuti i distributori. Fassina di **Gruppo Fassina** ha citato, tra gli ostacoli alla diffusione dell'elettrico, soprattutto l'"inesistenza dell'infrastruttura": "noi abbiamo tanti clienti interessati all'auto pura elettrica, ma le poche che vendiamo, le vendiamo ai clienti che vivono all'interno della cintura metropolitana", ha detto. Le auto elettriche più vendute, così come per i motori endotermici, sono i suv. Quando invece si passa alle auto di lusso, l'elettrico crolla nelle vendite.

De Stefani Cosentino di **Federauto** ha ricordato come le colonnine di ricarica elettrica installate siano già vetuste: oggi, ha spiegato, c'è bisogno

di ricariche rapide. Ha concordato con La Russa sulla necessità di incentivare anche il cambio con l'usato, ma ha ricordato come anche il mercato dell'usato, così come quello del nuovo, sia oggi in grande affanno.

Tra i problemi che impediscono la penetrazione dell'elettrico nel Sud Italia, Maldarizzi di **Maldarizzi Automotive** ha citato la difficoltà nella fornitura elettrica e a installare contatori di potenza superiore ai 3 kW. La difficoltà principale, ha detto, sarà elettrificare i veicoli per il trasporto di massa, mentre sarà più facile la riconversione del settore dei veicoli di lusso.

Martinalli di **Gruppo Autotorino** ha lamentato la "schizofrenia della transizione", dove né il legislatore né i costruttori sembrano avere un programma per il passaggio all'elettrico. Ha avvertito sul rischio che le case auto europee, molto forti sui motori diesel, restino indietro rispetto ai costruttori cinesi sull'elettrico.

Carlomagno di **Adefca** ha evidenziato la forte spinta delle case auto sui concessionari per aumentare le vendite di auto elettriche. Ha poi sottolineato che il noleggio a lungo termine, oggi in forte aumento, aiuta i consumatori a fronteggiare gli alti costi e le incertezze tecnologiche sull'elettrico.

Perché, a fronte di un grande interesse per le auto elettriche, le vendite restano basse? Se lo è chiesto anche Scarabel di **Gruppo Scarabel**: i problemi di prezzo vengono superati con gli inventivi, mentre l'autonomia delle auto elettriche è sempre in crescita. Quello che manca, però, è l'infrastruttura di ricarica, soprattutto in autostrada.

Gennari di **Mecar** ha spostato l'attenzione dall'auto elettrica ai veicoli commerciali e pesanti: i primi, in ver-



sione elettrica, costano due volte più degli analoghi con motore endotermico, mentre i veicoli pesanti elettrici arrivano a costare tre volte tanto. Anche qui servirebbero incentivi.

Anche Starace di **Unrae** ha parlato di mobilità pesante: i camion a batteria in circolazione sono ancora pochissimi perché, a parità di peso, un veicolo pesante con alimentazione elettrica trasporta un terzo del carico di uno che monta un più piccolo motore endotermico.

È quindi intervenuto il ministro **Cingolani**, che, collegato da remoto, ha risposto alle domande di associazioni e aziende per quasi un'ora e mezzo. Il clima era rilassato e di grande sintonia, con il ministro che ha scherzato sulla sua passione per i motori e con il pubblico che ha costantemente ribadito il proprio apprezzamento per Cingolani.

Cingolani ha ribadito la necessità di investire in ricerca e sviluppo sul nucleare, e di accompagnare l'elettrificazione con la crescita di generazione rinnovabile, criticando il "bla bla bla" di Greta Thunberg. "A me spiace moltissimo che questo bla bla bla sia diventato leitmotiv perché è la cosa più qualunque che ho sentito dire. C'è gente che si sta ammazzando di lavoro da tutte le parti. È offensivo dire che è tutto bla bla bla. Se le cose fossero state semplici, le avremmo già fatte. Se non sono state fatte, è perché sono molto complesse. Va bene l'esortazione a fare di più, c'è senso di urgenza, ci vuole maggiore ambizione, siamo tutti d'accordo: però tra il bla bla bla e l'urgenza e l'ambizione ci passa tanto lavoro in mezzo". Cingolani ha poi accennato al piano di ripresa (v. *Staffetta 27/10*). Il ministro ha parlato quindi di mobilità: "la transizione ecologica

è un'eccezionale opportunità economica nel medio e lungo termine, nel breve termine va gestita con un po' di sacrificio e con molta attenzione. Credo che il settore automobilistico sarà chiamato a cambiamenti importanti, è inutile nascondere". Se si conteggia-

no le emissioni sul ciclo di vita, ha spiegato, il punto di pareggio tra le emissioni di un'auto elettrica e un diesel Euro 6 "può essere anche a 100.000 chilometri". Bisogna mettere a punto, ha detto, lo standard Euro 7. Cingolani ha aperto a incentivi per la riconversione del parco circolante: "aiutare chi non può fare il salto a un mezzo meno inquinante e consentirgli di passare subito a un Euro 6, avrebbe un impatto sull'ambiente enorme". La riconversione deve però accompagnarsi alla rottamazione: se le auto usate vengono esportate verso altri Paesi, l'impatto sul cambiamento climatico resta. L'elettrificazione del trasporto pesante, ha concluso, è difficilmente realizzabile: qui è meglio puntare su combustibili liquidi e gassosi a basse emissioni. E ha rassicurato i produttori di componentistica: un mercato ci sarà a lungo, perché le auto e i camion con motore endotermico continueranno a circolare a lungo.

Dopo l'intervento di Cingolani, il dibattito è proseguito con le associazioni. Scudieri di **Anfia** ha sottolineato che istituzioni e settore privato devono muoversi insieme, altrimenti gli investimenti sono a rischio. Tutto il mondo, ha detto, deve occuparsi della questione climatica – non solo l'Europa.

Sul passaggio all'elettrico, Crisci di **Unrae** pensa che "in Europa noi italiani dobbiamo smettere di fare quelli diversi, dobbiamo iniziare a fare le cose che fanno gli altri ma a farle meglio".



Pur condividendo quanto detto da Cingolani, Crisci ha chiesto al ministro di accelerare con le misure annunciate, a partire dagli incentivi per la sostituzione del parco circolante.

Del Manso di **Unem** si è mostrato più scettico sul discorso di Cingolani. Nelle parole del ministro, ha detto, "vedo alcune contraddizioni: ha parlato di neutralità tecnologica, però ha parlato anche di phase-out dal motore endotermico. Significa non apprezzare il contributo che possono dare i combustibili liquidi e gassosi decarbonizzati". E ha spiegato che i suoi associati non investiranno sui combustibili decarbonizzati se il loro utilizzo sarà limitato al trasporto pesante. Del Manso

ha chiesto di cambiare il metodo di calcolo delle emissioni, da conteggiare sull'intero ciclo di vita. L'Euro 7 sarebbe un'altra "scelta vigliacca" ai danni del motore termico, ha detto, visto che l'Euro 6 inquina già pochissimo. "Il ministro qui ha parlato con tutti, con noi ancora non parla", ha attaccato, e "i costruttori non hanno spinto abbastanza contro il phase-out dal motore termico". Secondo Del Manso il ricambio del parco circolante resta un prioritario.

Per rinnovare il parco circolante italiano, Archiapatti di **Aniasa** ha proposto di abbassare le tasse sulle auto aziendali e di aprire agli incentivi per la sostituzione di usato con usato.

Ogniben Caliarì di **Ancma** e Tanzilli di **Assosharing** hanno ricordato come le vendite di moto e motorini elettrici, e di biciclette e monopattini elettrici siano oggi in forte crescita.

La seconda giornata si è aperta con i dati del nuovo studio **AlixPartners** illustrati da Duse. Le vendite di auto tonneranno ai livelli del 2019 solo nel

2025, con un aumento della domanda più debole in Europa e più marcato nel resto del mondo. In aggiunta alla scarsità lungo la catena del valore, ha detto Duse, in Europa "il Fit for 55 non ha particolarmente aiutato". I margini delle case auto sono diminuiti del 30%. Per quanto riguarda i consumatori, il 25% degli intervistati dichiara che la prossima auto sarà a trazione pura elettrica, cifra raddoppiata negli ultimi due anni e che sale al 38% in Italia. Per sostenere la crescita dell'elettrico puro, che secondo AlixPartners nel 2030 rappresenterà il 35% delle nuove immatricolazioni, i punti di ricarica dovranno crescere del 30% l'anno fino al 2030. Per quanto riguarda camion e veicoli commerciali, lo studio sottolinea che nel 2030 l'alimentazione più diffusa dopo il diesel potrebbe essere l'idrogeno.

Allo studio è seguita una mattinata di discussione con i produttori. Crespi di **Hyundai** si è detto convinto che "moltissime persone che oggi guidano un veicolo termico potrebbero passare tranquillamente a un'auto elettrica". I consumatori sono molto incuriositi dall'elettrico, ma bisogna sostenerli con un'informazione corretta e un sistema di incentivi coerente. Bisogna mettere a punto un piano "inesorabile" per lo sviluppo della rete di ricarica.

Sulle colonnine, Crisci di **Volvo** ha notato che un punto di ricarica fast oggi costa 50.000 euro, cui bisogna aggiungere tra 120 e 150.000 euro per il collegamento alla rete. Un kilowattora di elettricità viene venduto tra 40 e 60 centesimi: "con il parco circolante che c'è oggi in Italia, per far ritornare l'investimento ci vuole un secolo".



Maver di **Jaguar-Land Rover** ha esordito dicendo che il passaggio all'elettrico è "irreversibile", poiché tutte le obiezioni sulla scarsità di colonnine e sull'impronta carbonica del mix elettrico "in futuro troveranno una risposta". Jaguar-Land Rover ora punta sull'ibrido come veicolo di transizione per arrivare, fra dieci o quindici anni, all'elettrico puro. Per le auto di lusso il problema dei prezzi più alti dell'elettrico non c'è, però resta quello dell'infrastruttura. E ha puntato il dito su Autostrade che "hanno ostacolato l'installazione di colonnine nelle loro aree di servizio, poi sono state costrette a installarle ma, a oggi, che io sappia, c'è un solo punto di ricarica a Secchia Ovest". L'elettrificazione della mobilità, ha concluso, si deve accompagnare a un aumento della generazione elettrica.

Nalli di **Suzuki** ha ricordato che "nessuno di noi ha chiesto questa transizione, ma il conto lo paghiamo noi come clienti". E ha lamentato la scarsa domanda di veicoli elettrici: "come costruttore, io oggi devo vendere una macchina che nessuno vuole" e "Suzuki è pronta alla transizione, ma stiamo aspettando che la domanda raggiunga livelli di sostenibilità". Questa è una fase di rapida trasformazione per l'automotive, con nuovi operatori che entrano nel mercato, con il rischio di marginalizzare gli operatori tradizionali.

Enrich di **Italscania** ha ribadito la difficoltà di elettrificare i veicoli pesanti e ha detto che "c'è ancora tempo per il diesel". Ha ricordato la necessità di sostituire il parco circolante e di aumentare la generazione rinnovabile migliorando, allo stesso tempo, i sistemi di accumulo.

Faltoni ha detto che il percorso di **Ford** verso l'elettrico sarà "progressivo ma inesorabile". Ha poi ricordato come le auto ibride vengano già oggi utilizzate moltissimo in modalità elettrica, che "conferma come l'automobile elettrica possa già soddisfare una buona parte del mercato". L'elemento chiave per la transizione all'elettrico sarà la vendita al dettaglio e la distribuzione dei veicoli.

L'ultima tavola rotonda ha coinvolto aziende e associazioni, ma anche operatori energetici, sindacati e ambientalisti. Aneris di **T&E** ha detto che bisogna puntare sull'elettrico puro. Diversi studi, ha aggiunto, dimostrano che le emissioni di un'auto elettrica sono molto inferiori a quelle di un diesel e, con l'aumento delle rinnovabili, la distanza è destinata ad aumentare. I veicoli elettrici, inoltre, hanno un'efficienza energetica tre volte superiore. L'idrogeno e il biometano non sono alternative valide per i veicoli leggeri. Per quanto riguarda l'ibrido plug-in, Aneris ha chiesto di smettere di incentivarle visto che le emissioni reali sono molto maggiori di quelle ottenute nei test.

Bandiera di **IP** ha detto che la transizione va pianificata con una politica industriale adeguata. Bisogna accelerare sulle rinnovabili, ha aggiunto, altrimenti l'elettrico è un "salto in avanti". Sull'idrogeno verde ha ricordato che, per alimentare una flotta di 11 autobus, è necessario dedicare 27 ettari di terreno al fotovoltaico.

Benaglia di **Fim** ha avvertito che sulla transizione potrebbero montare scetticismi se continuano ad aumentare i prezzi dell'energia e la riconversione causa la perdita di posti di lavoro. Gli obiettivi climatici europei non vanno cambiati, ma bisogna renderli



socialmente sostenibili.

Lucà di **Snam** ha evidenziato come il biometano rappresenti una soluzione già pronta e disponibile per decarbonizzare i veicoli pesanti. L'idrogeno, se usato in combinazione con un motore a combustione interna, darebbe poi la possibilità di mantenere impianti e posti di lavoro.

Mannu di **Bosch** ha detto che, se l'elettrificazione è una "strada tracciata", c'è bisogno di pianificare la riconversione dei lavoratori e lo sviluppo dell'infrastruttura.

Rollero di **Eaton** ha spiegato che l'elettrificazione porta a un inevitabile taglio dei posti di lavoro nella componentistica. Secondo Rollero stiamo assistendo a uno snaturamento dell'auto elettrica: per tenere alti i margini, le case auto si concentrano quasi esclusivamente sulla produzione di Suv e modelli di lusso. E ha concluso: "in questo momento il mercato sta creando un distacco sociale. Chi può permettersi un veicolo elettrico la usa come seconda auto. Chi ha una vecchia auto a combustione interna e deve sostituirla, si trova in questa confusione e, di fronte alla scelta tra spendere molti soldi in un'auto elettrica o comprarne un'auto nuova a combustione che non sa quanto potrà usare, tiene quella vecchia".

Tedeschini di **Vaielettrico.it** ritiene che non ci sia conflitto tra veicoli diesel e a benzina e veicoli elettrici. Gradualmente i secondi sostituiranno i primi. Le macchine elettriche, ha detto, sono "più divertenti da guidare: hanno più accelerazione e non fanno rumore".

Verna di **Queen Car Torino** ha lamentato che "le rivoluzioni si fanno aggiungendo scelte, non vietando".

L'auto elettrica sconta un problema di orientamento del consumatore e di alti costi. Per quanto riguarda la mobilità a idrogeno, Verna ritiene si tratti solo di un modo per evitare la strada segnata che va verso l'elettrico puro e l'ibrido.

La giornata si è conclusa con l'intervista al viceministro **Pichetto Fratin**, che ha annunciato nuovi incentivi per l'acquisto di auto a basse emissioni in legge di Bilancio (v. *Staffetta 27/10*). **(S.P.)**