



I veti posti in modo acritico ostacolano la ripresa del settore auto. Due giorni di #FORUMAutomotive per provare a fare breccia nel muro delle ideologie

di Roberta Carati

Verrebbe da dire 'No alle ideologie parte seconda', ricordando l'ultimo #FORUMAutomotive in cui l'ideatore e padrone di casa Pierluigi Bonora si era pronunciato contro "la dittatura della spina". Anche nella due giorni del 21 e 22 marzo, in presenza e in streaming, il focus è ancora sulla transizione ecologica e soprattutto sul modo in cui la si sta attuando. "Tutti i no detti nel recente passato", esordisce Bonora, "hanno contribuito a causare le criticità determinate oggi dalla crisi energetica e dalla totale dipendenza dall'estero per l'approvvigionamento dell'energia. È necessario mettere da parte ogni ideologia".

Il prologo è la ricerca AlixPartners presentata da Dario Duse da cui emerge come "a livello europeo si prevede una crescita dell'elettrico significativa nei prossimi anni ma non tale da raggiungere gli obiettivi del Fit for 55".

Nel dibattito che segue, l'eurodeputato Paolo Borchia ammette che "il Fit for 55 così come impostato non va bene e non ha futuro, senza contare che il pericolo reale è di passare dalla dipendenza dal gas russo a una nuova dalla Cina". Per la deputata Claudia Porchietto "la neutralità tecnologica deve essere il punto di riferimento per la transizione ecologica", e anche il collega Gianluca Benamati sostiene che "dare per morto il mondo endotermico è un grande errore", sottolineando che "c'è un patrimonio di 14 miliardi per pianificare una politica industriale del comparto". "Abbiamo perso filiere fondamentali a causa dell'assenza di politiche industriali, rischiamo che una dinamica



EVENTI

Transizione, la voce del Governo

È un ideale passaggio di testimone quello che avviene tra il ministro allo Sviluppo economico e il suo vice; ma mentre con Giancarlo Giorgetti non c'è possibilità di interazione - il suo è un videomessaggio che di fatto apre il tavolo di confronto del 21 marzo tra esponenti del settore produttivo, istituzioni, sindacati -, Gilberto Pichetto, collegato in remoto alla fine della seconda giornata del #FORUM, non si sottrae alle domande del padrone di casa e di Maria Leitner (TG2 Rai).

Centrale nel messaggio del ministro Giorgetti "la transizione che il Governo italiano, in piena condivisione degli obiettivi di decarbonizzazione, ma con pragmatismo, dovrà accompagnare tenendo in adeguata considerazione le conseguenze economiche e sociali che ne deriveranno. Il Governo - ha detto - ha stanziato ingenti risorse per accompagnare la domanda di auto ecologiche nel nostro Paese, affinché possano essere gradualmente a disposizione di tutti, tenendo saldo il principio della neutralità tecnologica che abbiamo portato anche alla COP26, con lo sguardo al futuro e non limitandosi alla sola auto elettrica. Ad esempio, a livello europeo stiamo molto spingendo per l'ammissibilità dei biocarburanti, su cui l'Italia è un'eccellenza tecnologica, e sul fronte della ricerca. Dobbiamo assicurare a tutti i tasselli della filiera

di poter partecipare a questo processo di trasformazione, adeguando la propria missione imprenditoriale e i propri impianti. Per questo stiamo mettendo a disposizione delle imprese importanti sostegni dedicati alla riconversione industriale".

Neutralità tecnologica

"Un mix di cassa integrazione, professionalizzazione, interventi tecnologici", è entrato nel dettaglio il viceministro Pichetto, "per accompagnare il cambiamento nei prossimi due, tre anni. Non abbiamo la sfera di cristallo per dire quale sarà la percentuale di elettrico, di sicuro dobbiamo arrivare alla neutralità tecnologica, che vuol dire poter utilizzare anche i nuovi motori endotermici - una parte dei quali potrebbe essere alimentata dai biocarburanti, settore nel quale rappresentiamo un'eccellenza che non viene però tenuta in adeguata considerazione - che non generano emissioni nell'atmosfera. Sarebbe paradossale riattivare le centrali a carbone per far funzionare le stazioni di ricarica elettrica!". Quanto alla Gigafactory di Ternoli, destinata alla produzione di celle e moduli di batteria, "è ormai definita, manca solo l'ufficialità con la firma di Daimler, socio del consorzio Acc di cui fa parte Stellantis".



simile", mette in guardia Francesca Re David (Fiom-Cgil), "tocchi anche l'automotive". "Negli altri Paesi europei", rileva Roberto Benaglia (Fim-Cisl), "si convocano le parti sociali e si condividono i piani di sviluppo. In Italia la priorità è sostenere il mercato produttivo e dei consumi dell'auto". "Le aziende si devono adeguare", aggiunge Rocco Palombella (Uilm), "ma bisogna consentire loro di pianificare gli investimenti con chiarezza e tempi certi". Dall'affollato talk successivo, pur tra posizioni divergenti (per dire: secondo Francesco Naso, di Motus-E, "non si possono bloccare le date di phase-out", mentre Marco Stella, di Anfia, fa notare che "con questo ritmo sono a rischio più di 70mila dipendenti"), emerge qualche indicazione: serve una strategia chiara per la transizione elettrica, attenta alle ricadute sociali e occupazionali; no agli incentivi stop&go; sì a una fiscalità europea sull'auto aziendale.

Italiani nel caos

Nella giornata del 22 sono tre le tavole rotonde che infiammano il #FORUM. Nella prima, Umberto Zapelloni mette l'accento sui rischi connessi alla diffusione delle auto elettriche e sugli incidenti che vedono vittime i giovani. Se Toni Purcaro (Dekra) registra "il netto miglioramento sulle autostrade" e riflette "sulla sicurezza di un veicolo che dipende anche dall'infrastruttura e dalle sue condizioni", Claudio Cangialosi (SicurAUTO.it) denuncia "l'assenza di formazione dei vigili del fuoco sugli incendi che vedono coinvolte auto a batteria", ed Emilio Patella (Unasca) ammette che "elettrico è il pane quotidiano dei ragazzi" ma "siamo nella quasi impossibilità di insegnare a guidarlo". Da concessionario, Fabrizio Guidi (AsConAuto) rivendica "la piena libertà del consumatore di scegliere tra diverse motorizzazioni, senza imposizioni dall'alto", mentre secondo Massimo Braga

Intervento video, alla tavola rotonda del 21 marzo, del ministro allo Sviluppo Economico Giancarlo Giorgetti (sopra) e, il giorno dopo, collegamento in remoto con il suo vice Gilberto Pichetto.



EVENTI

Francesca Pardini, che Personaggio!

Donne taxiste, donne conducenti di autobus... Non ci sarebbe niente di strano se non fossimo in Arabia Saudita, dove soltanto nel giugno 2018, con un decreto del re Salman, le donne hanno conquistato la libertà di guidare. Vastissima la potenziale platea: almeno nove milioni. Alcune di loro hanno avuto il privilegio di mettersi al volante con accanto Francesca Pardini, pilota (e figlia d'arte: il padre Guido è stato campione di Formula 3 negli anni 80) nonché, appunto, prima istruttrice a insegnare la guida alle donne del regno wahabita. È lei il "Personaggio dell'anno 2022 per #FORUMAutoMotive". Con questa motivazione: "Per aver contribuito, con grande volontà e soprattutto coraggio, al raggiungimento dell'uguaglianza di

genere e dell'emancipazione femminile nel mondo, insegnando alle donne dell'Arabia Saudita i segreti della guida dell'auto e facendo vivere loro l'emozione di cimentarsi in un vero circuito. Sono atti concreti - si legge nella nota - nel segno dell'inclusione sociale e dell'abbattimento di ogni residua barriera".



In collegamento da San Diego, la pilota-istruttrice ha raccontato di "allieve, le più giovani soprattutto, con una gran voglia di mettersi al volante", di "donne che iniziano ad acquistare auto e a rendersi un po' più indipendenti" e, curiosità, di "preferire i marchi giapponesi". Francesca Pardini oggi è senior instructor allo Yas Marina Circuit di Abu Dhabi.

(LoJack Italia) "è opportuno formare e informare" ed essere consapevoli che "mobilità evoluta non vuol dire disegnare le piste ciclabili". Lapidario Massimo Ghenzer (Areté Methodos): "Elettrico? La gente non ci ha capito molto. C'è una dicotomia tra il desiderio e l'effettiva disponibilità economica".

La strada è tracciata

Guidati da Alberto Caprotti, che evidenzia la posizione ambigua dell'Italia rispetto al Fit for 55, i protagonisti della filiera si confrontano sugli obiettivi europei. Per Andrea Crespi (Hyundai Italia) "la strada è tracciata, gli obiettivi dei costruttori sono stati raggiunti, ma serve una maggiore consapevolezza da parte dei consumatori". "Dalle wall bax alle colonnine", elenca Roberto Di Stefano (Free2Move eSolutions), "supportiamo gli automobilisti che passano all'e-mobility". Vince facile Raffaele Fusilli (Renault Italia), dal momento che "siamo stati tra i primi a credere nell'elettrico e questo ci consente di avere una rete abituata a raccontarlo ai clienti". Anche Marco Do (Michelin Italia) ricorda

"il primo pneumatico 'verde' del '92", asserendo che "la mobilità elettrica è una sfida da cogliere e un'opportunità tecnologica". Convinto che "Elettrico è il futuro" Enrique Enrich (Italscania), e però, intanto, "i biocarburanti offrono un contributo importante per ridurre l'effetto serra".

I rischi della crociata green

Scintille nell'ultimo talk, che Pierluigi Bonora indirizza sugli incentivi e sulle possibili conseguenze sociali dell'avanzata dell'elettrico. Critico Francesco Naso (Motus-E) su "la politica di annunci che sta azzerando il mercato di questi veicoli", preoccupata Elena Stoppioni (Save the Planet) per il fenomeno del greenwashing e perché "è importante capire come si produrrà l'energia che alimenterà le vetture elettriche, altrimenti si rischia solo di spostare la produzione di CO2 e di approssimare il tema con ideologia". Anche Paolo Martinello (Altroconsumo), che nel Dieselgate vede "il più grande caso recente di greenwashing", invita a "superare l'ideologia". Intanto "un'ottima notizia per i consumatori e anche per noi", annuncia Francesco Luccisano (IP), "è il ribasso delle accise sul carburante decise dal Governo". Gianmarco Giorda (Anfia) attende "con impazienza il DL sugli incentivi per dare fiato al mercato, anche dell'auto elettrica, e le misure di sostegno alle imprese per riqualificare la filiera". "In prospettiva", paventa Ferdinando Uliano (Firm-Cis), "ci sono 75mila esuberanti, senza interventi urgenti, a fianco dell'emergenza ambientale ci sarà un'emergenza sociale". Definitivo il manager automotive Andrea Taschini: "L'Europa oggi emette il 4,9% delle emissioni e quindi non ha bisogno di alcuna transizione. Stiamo suicidando una filiera per un impatto minimo a livello globale".

Pierluigi Bonora apre i lavori del 21esimo #FORUM. A destra, la tavola rotonda del 21 marzo incentrata sugli impatti della transizione.

