

Disaccordi sulla spina

L'auto che verrà è un rebus

Solo e inevitabilmente elettrico. Le novità esposte al Salone della Mobilità di Monaco confermerebbero che i costruttori si sono rassegnati al diktat della Commissione Europea secondo il quale entro il 2035 non potranno più essere vendute auto ad alimentazione endotermica. È un obiettivo però da molti considerato irraggiungibile, perché Bruxelles non ha delineato un quadro di alternative valide per arrivarci, non ha esplicitato la propria visione sul futuro del motore a scoppio e, soprattutto, non ha imposto con altrettanta fermezza un calendario per la realizzazione delle infrastrutture di ricarica, elemento chiave per considerare fattibile questa ambiziosa transizione.

Secondo Acea, l'Associazione europea dei produttori di automobili, «c'è una grave mancanza di punti di ricarica lungo le reti stradali nella maggior parte degli Stati membri dell'Ue: in dieci Paesi non se ne trova nemmeno uno ogni 100 chilometri». Peggio di tutti sta la Bulgaria (0,8 punti di ricarica ogni 100 km), seguita da Cipro, Repubblica Ceca, Estonia, Grecia e Ungheria. Dall'altra parte della classifica ci sono i Paesi Bassi, con una media di 47,5 stazioni di ricarica elettrica ogni 100 km, seguiti da Lussemburgo, Germania, Portogallo e Austria. L'Italia si colloca nella fascia centrale della classifica Ue, con una media di 5,1 punti di ricarica (circa uno ogni 20

km), ma con la fetta di mercato dei veicoli elettrici ancora ferma a un modesto 4,3%.

Proprio da ieri nel nostro Paese - con qualche giorno di ritardo rispetto all'entrata in vigore del decreto Infrastrutture con cui il governo ha sbloccato i 57,5 milioni di euro residui del cosiddetto "extrabonus" - sono nuovamente prenotabili gli incentivi per l'acquisto delle auto elettriche e ibride plug-in nelle fasce di emissioni di anidride carbonica 0-20 e 21-60 g/km. Una boccata d'aria, ma insieme una conferma del fatto che senza gli aiuti di stato la mobilità con la spina resta una semplice fantasia.

Intanto l'Europa sembra propensa ad accettare un rinvio al 2027 per l'entrata in vigore delle motorizzazioni Euro 7 imponendo standard meno restrittivi rispetto a quelli indicati sinora e considerati irraggiungibili dai costruttori.

I costi necessari per adeguarsi alle nuove normative sono considerati eccessivi, anche perché non è giustificabile investire risorse per sviluppare tecnologie destinate, in ogni caso, all'estinzione.

Difficilmente invece l'Europa farà marcia indietro nel suo piano per una mobilità a zero emissioni, inserita nel pacchetto di misure "Fit for 55" per il contrasto del cambiamento climatico, che sancisce di fatto la morte del motore a scoppio.

Il problema riguarda il percorso da imboccare per raggiungere un obiettivo pienamente condivisi-

bile senza mettere in ginocchio i costruttori e senza pesare di conseguenza in maniera drammatica sull'occupazione. Il settore non chiede altro che alternative percorribili rispetto a una visione incentrata esclusivamente sulle vetture a batteria prendendo in considerazione anche soluzioni in grado di abbattere l'inquinamento, ma senza l'analogo impatto che i modelli alla spina hanno sul sistema economico: è il caso dei carburanti sintetici e dell'idrogeno, che potrebbero sfruttare le attuali infrastrutture senza richiedere sforzi supplementari al tessuto industriale europeo, come invece accadrebbe nel caso dell'elettrico puro.

È comunque facile prevedere contrarietà a livello politico sempre più forti: il bando al 2035 dei motori termici ha già incontrato i primi dissensi all'interno del blocco comunitario. Il premier della Repubblica Ceca, Andrej Babis, è stato il primo a esprimere la volontà di non adeguarsi e di voler difendere gli interessi dell'industria automobilistica locale, spia di un disaccordo diffuso che non tarderà ad esprimersi.

ALBERTO CAPROTTI

Anche dalla politica primi segnali di dissenso sulla praticabilità della svolta alla mobilità solo elettrica imposta in Europa dal 2035

CONTROMANO

Con il codice "congelato" le multe ballano

Con i lavori del nuovo Codice della Strada ormai fermi da luglio 2019, il pagamento delle multe comminate ai clienti delle società di noleggio sono ancora al centro di un meccanismo perverso: oggi le Pubbliche Amministrazioni sempre più spesso notificano direttamente alle aziende di noleggio (più facili da identificare e solvibili rispetto soprattutto ai clienti stranieri) i verbali per le infrazioni al Codice commesse da chi guida le loro auto. Una pratica

sbagliata e pericolosa che rende meno sicure le nostre strade, deresponsabilizzando gli automobilisti, e che produce gravi danni economici per il settore. Lo denuncia Aniasa, l'Associazione che in Confindustria rappresenta i servizi di mobilità, e oggetto anche di un'interrogazione presentata da Sara Morretto (Italia Viva), che spiega come il Nuovo Codice della Strada sancisca la responsabilità unica di chi guida per le infrazioni commesse.





La Mini Vision Urbanaut, esercizio stilistico della futura mobilità secondo il marchio Mini



Peso: 38%