

Auto elettrica, serve un approccio graduale

Automotive

Verso lo stop del 2035

Filomena Greco

Il punto non è più il quando si arriverà alla fine dei motori diesel e a benzina, nell'industria dell'auto, ma il come. Il Regolamento europeo fissa al 2035 la data per lo stop ai sistemi di propulsione endotermici, per favorire la decarbonizzazione dei trasporti e intorno a questa data ha discusso ieri al Festival dell'Economia di Trento il panel di ospiti del talk dedicato ad uno dei settori industriali più importanti in Europa e soggetti ad una trasformazione senza precedenti. Il rischio è che l'Europa paghi un prezzo, in termini industriali e di occupazione, troppo alto. Lo sottolinea Franco Bernabè, presidente di Acciaierie d'Italia: «Modificare il sistema di mobilità per milioni di persone pone una serie di complessità se si considera la fonte energetica, i problemi a valle del ciclo produttivo, rappresentato dalle terre rare, e quelli a monte, legati allo smaltimento di batterie. L'Europa nell'insieme vale il 9% delle emissioni; questa trasformazione rischia di

portare a risultati irrilevanti ma con costi altissimi dal punto di vista sociale e industriale». Serve dunque un approccio più graduale per non indurre il ridimensionamento della filiera automotive. «Se i produttori europei vorranno continuare ad esportare dovranno continuare a produrre veicoli a motore – mette in evidenza Gian Primo Quagliano, a capo del Centro Studi Promoter – quindi il 2035 non coinciderà necessariamente con la fine della produzione di questi sistemi». Il punto è invece affrontare i nodi strutturali del mercato europeo e soprattutto italiano, per elettrificare il quale, stima Quagliano, servono mille miliardi. Primo aspetto critico è il prezzo medio di una vettura full electric che si aggira sui 25mila euro, troppo alto rispetto al salario medio di un operaio, sui 15mila euro. Serve ridurre il prezzo o aumentare le retribuzioni o, ancora, mettere in campo una campagna incentivi più robusta».

La sfida, sottolinea Simona Benedetti, consulente indipendente in politiche e regolazione dei mercati ener-

getici, «è quella di creare una risposta di sistema sul fronte della transizione, con politiche industriali adatte, interventi sulla rete elettrica per usare le batterie come sistemi di accumulo, sostenere mercato e infrastrutture». Il 2035, aggiunge, «è in realtà un punto di inizio». In prima linea sul fronte dei nuovi modelli di mobilità Alberto Viano, presidente di Aniasa, l'Associazione nazionale dell'Industria dell'autonoleggio, Sharing mobility e Automotive digital in Confindustria. «Il nuovo paradigma è per noi una opportunità, favorisce l'uso alla proprietà e porterà ad un aumento della capacità delle vetture di servizi, dunque produzione più limitate ma a più alto valore aggiunto, con maggiori standard di sicurezza e un minor impatto. Credo che le auto a motore spariranno anche prima del 2035 perché l'alternativa sul mercato sarà preferibile». Per Elisabetta Ripa, ceo di Enel X, la prossima tappa per sostenere la

rete di infrastrutture di ricarica sono le risorse del Pnrr, per oltre 700 milioni: «Ai 41.400 punti di ricarica potranno aggiungersene altri 20mila».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Per l'elettrificazione dell'auto europea un costo da mille miliardi perché va ridotto il prezzo delle vetture

A COLLOQUIO



CELESTINA DOMINELLI
Giornalista
Il Sole 24 Ore



FILOMENA GRECO
Giornalista
Il Sole 24 Ore



PAOLO BRICCO
Giornalista
Il Sole 24 Ore



Peso:17%