

ALL'AUTODROMO CREMONA CIRCUIT L'EVENTO "START THE FUTURE" PROMOSSO DALL'ASSOCIAZIONE IND

# Sì alla mobilità sostenibile, no al dogma dell'

## Il futuro del settore passa anche dai motori endotermici più efficienti grazie all'utilizzo

di Stefano Frati

**"S**tart the future. Una nuova era per l'automotive?" Una domanda epocale alle quale hanno

risposto, giovedì 26 maggio, durante la tavola rotonda promossa dall'Associazione Industriali di Cremona, cinque protagonisti del settore: Marco Bonometti, presidente e amministratore delegato di Officine Meccaniche Rezzatesi Spa, Fabrizio Longo (direttore di Audi Italia), Fadek Jelinek (Presidente e Chief Executive Officer di Mercedes-Benz Italia) e il Designer Fabrizio Giugiaro. Moderatore il direttore del mensile Quattroruote, Gian Luca Pellegrini. Il luogo scelto per la discussione non poteva essere più adatto: la sala convegni dell'autodromo Cremona Circuit, a San Martino del Lago. I ruggiti e gli strepiti dei motori a scoppio, equamente divisi fra go-kart e motociclette con gli steroidi, sono sembrati gli ultimi urli di protesta della propulsione e benzina. Ma, in realtà, vedremo che è presto per decantare il de profundis per i motori endotermici.

In apertura, la relazione del Presidente del Comitato Piccola Industria di Cremona, Paolo Aramini: «Questo convegno si pone l'obiettivo di elaborare una visione verosimile dei prossimi anni. Ma per poter immaginare il futuro dobbiamo conoscere il nostro presente. Iniziamo con i dati. Cominciamo dal piccolo per poi andare su una scala più grande. Partiamo quindi dall'Italia: 30 milioni. Queste sono le tonnellate di benzina e gasolio che il nostro Paese ha utilizzato per il trasporto nel 2021. Vogliamo trasportare tutto con mezzi elettrici? Immaginiamo di riuscire a farlo, da domani. Avremo bisogno di 130 Terawatt, 130 miliardi di Kilowatt». Un numero enorme, con un numero tale di zeri da renderne difficile la lettura. Per avere un'idea delle dimensioni di questo numero dobbiamo chiederci quanta energia elettrica abbiamo consumato in Italia nel 2021. Un numero ancora più grande: 300 miliardi di Kilowatt. Per passare all'elettrico avremo bisogno di produrre, quindi, il 5 per cento in più. Il numero che sembrava illeggibile non è poi così grande. Fin qui tutto bene. Ma - c'è sempre un 'ma' in ogni storia che si rispetti - il problema che si pone è duplice: produzione e trasporto. Ipotizziamo di produrre questo 50 per cento ad emissione zero. Come potremo distribuire questo surplus di energia? Costruire una rete così estesa e capillare richiede, oltre che investimenti consistenti, anche molto tempo. Perché, come sappiamo, la burocrazia italiana non brilla certo per efficienza e velocità. Diamo per scontato che tutti i sogni si siano avverati e tutto ciò che è stato ipotizzato si sia velocizzato rapidamente. Di quanto si ridurrebbe l'inquinamento? Per quanto riguarda le emissioni, l'Europa contribuisce, a livello globale, per l'8% e se tutta questa storia dovesse funzionare riusciremo a ridurle di circa un terzo, del 3 per cento circa. Per capire se siamo soddisfatti dobbiamo prendere in considerazione anche le inevitabili ripercussioni, in particolare



carbonizzazione del pianeta. Il settore dell'automotive, seppure contributore per una quota minima dell'inquinamento planetario è chiamato allo sforzo industriale più significativo. Le decisioni prese avranno delle ripercussioni sull'intero comparto industriale, con un impatto particolare nei confronti del settore dedicato alla componentistica. Una riflessione più attenta ci suggerisce che il futuro non può essere quello del motore elettrico tout court: è questa la posizione che ho assunto e che continuo a ribadire. Dobbiamo aderire a un principio di neutralità tecnologica, pensando anche all'utilizzo di biocarburanti e all'idrogeno. Per fare questo, dobbiamo aiutare i processi di riconversione delle imprese che progressivamente dovranno abbandonare le produzioni tradizionali e sappiamo già fin da ora che l'auto elettrica implica una forza lavoro inferiore, meno della metà di quella impiegata oggi. Il Ministero dello Sviluppo Economico ha predisposto un Fondo apposito e ha messo a disposizione un pacchetto importante di risorse di natura ordinaria: 350 milioni all'anno, che dureranno fino al 2030. Quello che ci aspetta è una vera e propria rivoluzione ambien-

quello sul mondo del lavoro: 80mila addetti fuori mercato e 900mila a rischio. Anche in questo caso la teoria del Butterfly Effect: "Si dice che il minimo battito d'ali di una farfalla sia in grado di provocare un uragano dall'altra parte del mondo". «La natura ci ha insegnato che qualsiasi squilibrio, soprattutto se repentino, porta inevitabilmente a catastrofi. Dunque, per fare in modo che il sogno si realizzi, servono tempi e modi coerenti per riuscire a tenere in equilibrio la sostenibilità ecologica con quella sociale, quella energetica con quella economica. Come ben sappiamo i 130 Terawatt in più dovranno essere prodotti con centrali a fonti fossili, le quali inquinano molto più dei motori endotermici di nuova generazione. I vincoli imposti da Bruxelles, rispetto alle soluzioni tecnologiche da adottare, sono un altro limite alla risoluzione vera del problema. Le grandi invenzioni si verificano quando non ci sono condizionamenti ma, piuttosto, condizioni di massima libertà. Se ai tempi di Marconi l'Europa avesse imposto l'utilizzo della trasmissione via cavo la tecnologia di oggi non esisterebbe».

Il secondo intervento è quello del Ministro dello Sviluppo Economi-



co, Giancarlo Giorgetti. Il clima e le tensioni politiche romane non gli permettono di essere presente, situazione che lo costringe ad un messaggio tramite un video preregistrato: «Come è noto a tutti, le decisioni assunte a livello europeo stabiliscono la fine della produzione dei veicoli con motore endotermico entro il 2035. Si tratta di una delle misure adottate per raggiungere gli ambiziosissimi target di tipo ambientale, la ben conosciuta de-

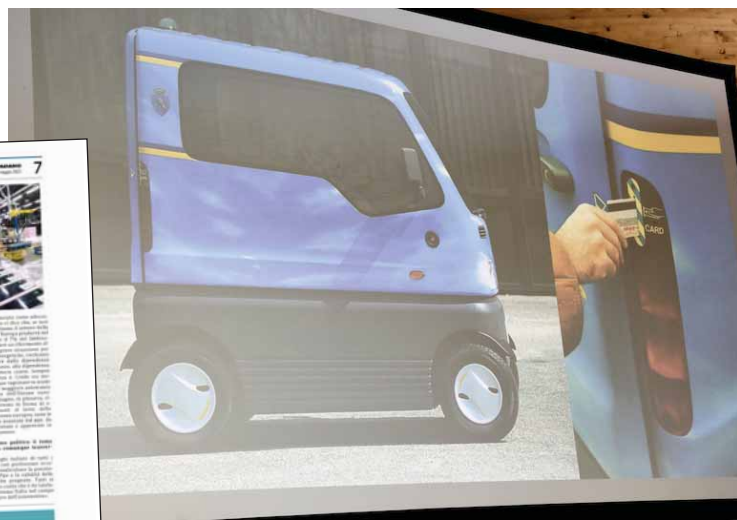
rogata da informazioni molto spesso ideologiche, slegate dalla realtà. Affermo subito che anche in questo secolo, così come in quello appena trascorso, l'industria dell'automobile sarà protagonista del futuro prossimo. Questa industria si farà portavoce dell'innovazione tecnologica e della rivoluzione digitale. Dobbiamo anche ricordare che il settore automotive, in Europa, sta vivendo una situazione molto difficile e delicata. È una situazione che riguarda anche i produttori di componentistica: teniamo presente che un'autovettura è costruita, all'85 per cento, con le parti prodotte da questa manifattura. Il Green Deal è nato più da una spinta ideologica e politica che non elaborata secondo le regole di una logica scientifica e industriale. Ha fatto emergere le contraddizioni e i fallimenti della transizione ecologica, i cui presupposti hanno sovrastimato i numeri relativi alla produzione di energia pulita. Oggi è sotto gli occhi di tutti: se anche tutte le automobili fossero elettriche dovremmo produrre molta più energia. Mentre oggi molti miei colleghi chiudono perché non sono in grado di sostenere i costi attuali dell'energia. I costruttori, anche in risposta allo scandalo del Dieseldgate, si sono sentiti in dovere di ricreare una credibilità nei confronti del mercato e hanno fatto scelte emotive. Non è possibile, quindi, effettuare una transizione tecnologica se non abbiamo fatto, a monte, quella energetica. Il 'Fit for 55' non tiene conto della neutralità tecnologica, termine che significa dare pari dignità a tutte le trazioni che comportano una riduzione di emissione: endotermico, elettrico, idrogeno e carburanti più puliti. Non possiamo, oggi, fissare dei paletti quando la velocità dell'innovazione scientifica è così rapida da cambiare drasticamente l'applicazione di queste tecnologie. Finché l'auto elettrica avrà i costi attuali - circa il 50 per cento in più di una tradizionale - non si andrà da nes-



In alto a sinistra, Paolo Aramini, presidente della Piccola Industria di Confindustria di Cremona. A fianco, Gian Luca Pellegrini con Massimiliano Salini [Betty Poli]



Sopra, l'approfondimento dedicato al presente e al futuro della mobilità sostenibile pubblicato sul numero di Mondo Padano del 20 maggio





# INDUSTRIALI 'auto elettrica dei biocarburanti



suna parte. In più, avvantaggiare i produttori di batterie, perlopiù cinesi, i quali dispongono di metalli nobili e terre rare. L'elettrico sarà una soluzione, non l'unica». Fabrizio Longo raccoglie l'opinione di Bonometti: «È necessario, però, prendere una posizione e fare una scelta: invocare l'aiuto delle istituzioni diventa un'alibi mentale per stare tutti fermi, aspettando

**Il video-messaggio del ministro Giancarlo Giorgetti**  
[Betty Poli]



che qualcuno risolva la questione. Così facendo accumuliamo un ritardo che sarà poi difficilmente recuperabile. Rispetto ai Paesi del Nord Europa siamo indietro, per quanto riguarda la capillarità della rete di distribuzione elettrica, di quasi dieci anni. Audi Italia ha stretto una partnership strategica con Enel X: 3800 colonnine di ricarica, tutte ad alta velocità; a dimostrazione che stiamo portando avanti una serie di azioni che, probabilmente, non dovremmo compiere noi. Ci stiamo assumendo un rischio? Questo lo dirà il mercato. Il problema non è il rischio che stiamo assumendo ma il rischio di guardarsi in faccia aspettando che qualcuno faccia la prima mossa».

«Non è solo un tema ideologico – commenta Jelinek – perché c'è anche una forte componente dettata da precisi interessi economici: esiste una forte lobby cinese, sicuramente, e una pressione altrettanto vigorosa da parte dei grandi Fondi di Investimento: da quando Black Rock, al pari di altri Hedge Fund, ha annunciato che investiranno solamente in aziende e attività 'green' tutta la finanza si è orientata nello stesso modo, sterzando bruscamente verso questa direzione. Stiamo parlando, tutto sommato, di soldi. Sull'idrogeno ci sono ancora troppi punti interrogativi perché non abbiamo ancora trovato il modo di stoccarlo in maniera efficiente e sicura. Un problema

## “FIT FOR 55”

Il 14 luglio del 2021 la Commissione europea ha adottato il pacchetto climatico denominato “Fit for 55”, che propone le proposte legislative per raggiungere entro il 2030 gli obiettivi del Green Deal. In particolare, la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 55% rispetto ai livelli del 1990, con l'obiettivo di arrivare alla “carbon neutrality” per il 2050. L'obiettivo del 55% è estremamente ambizioso. Per fare una comparazione, dal 1990 al 2020 le emissioni nell'Unione europea si sono ridotte del 20%. Il Green Deal intende ridurre le emissioni dal 20 al 55% in meno di dieci anni.

che riguarda il mercato italiano: ci sono 20 milioni di automobili molto vecchie, è il parco circolante più vecchio d'Europa. Anche se da ora in poi dovessimo vendere solo modelli elettrici non cambierebbe nulla: prima bisogna smaltire un parco circolante così obsoleto». Fabrizio Giugiaro è l'unica persona che sta vivendo questa trasformazione industriale con serenità: «Da punto di vista del design è divertentissimo. Mi occupo di auto elettriche dal 1992, quando progettai un monovolume cittadino chiamato Biga, pensato per trasportare quattro persone in poco più di due metri. I miei clienti, attualmente, sono soprattutto asiatici e molte start-up. Mi si è chiuso un mondo -

quello delle grandi case automobilistiche - ma si è aperto quello dei nuovi player».

Il concetto espresso dal manzoniano “avanti, ma con giudizio” si ritrova anche nelle parole di Massimiliano Salini: «Dopo il Dieselgate – ho fatto parte della commissione d'inchiesta - il motore ha scoppio è diventato un immeritevole colpevole e da allora ha sempre patito di un immotivato complesso di inferiorità. Non possiamo immaginare di farci dettare il ritmo dei nostri cambiamenti da scandali la cui causa è il più delle volte esogena. In quel caso ci fu un'aggressione piuttosto violenta, guidata soprattutto dagli interessi statunitensi. In quel caso hanno trovato un vulnus e ci hanno fregati (risata generale). La politica, e non solo, si deve ricordare che i target ambientali non sono lo strumento per migliorare l'ambiente. Il miglior alleato di quest'ultimo è l'impresa, come è sempre stato. Non perché l'impresa non commetta errori, ma per un dato oggettivo, che non ricorda mai nessuno: per quale motivo il continente europeo, forgiato costantemente sulla manifattura, è il continente più performante al mondo dal punto di vista ambientale? Non capisco perché non passi la logica secondo la quale il modello di sviluppo europeo, che alcuni vorrebbero destrutturare, sia stato, storicamente, il modello che ha avuto l'impronta ecologica meno impattante. Perché non si parte da qui? Mi sembra una brutta inversione culturale, che dipinge l'industria della 'casa europea' come un edificio scadente. Non è affatto così. Quando si parla di politica industriale è fondamentale che i settori non procedano separati: devono, invece, camminare sempre insieme evitando – è capitato con alcune sciocchezze fatte sulla politica energetica - di metterli l'uno contro l'altro».