

MOBILITÀ A ZERO EMISSIONI

Svolta elettrico: lo stop «è un sospiro di sollievo»

L'analisi di Aramini (Piccola Industria): «I tempi non sono maturi, cambiamento graduale»

CREMONA Era il 26 maggio del 2022 quando, in un convegno con esperti, il Comitato Piccola Industria di Cremona aveva raccontato lo stato di allora e gli sviluppi futuri di una materia che già preoccupava e che, a distanza di quasi un anno, preoccupa ancora di più: la questione auto elettriche. Resta di grande attualità ora, nella settimana in cui è slittato il voto sullo stop alle auto inquinanti dal 2035. L'Italia, con il cambio di Governo, ha rivisto la propria posizione, inizialmente favorevole allo stop al motore endotermico a favore dell'elettrico, e il Coreper, l'organo che riunisce gli ambasciatori permanenti presso l'Unione europea, ha deciso di rinviare il voto sul blocco della vendita di auto nuove diesel e benzina dal 2035. Punto tolto anche dall'agenda del Consiglio europeo.

«Lo slittamento allo stop ci fa tirare un sospiro di sollievo perché è fuori discussione che un cambiamento così repentino avrebbe messo il nostro Paese in seria difficoltà. In primis per motivi economici e sociali: non dimentichiamo che l'acquisto di auto elettriche da parte dell'intera popolazione significherebbe dover far fronte a prezzi dal 20 al 40% più alti rispetto alle auto diesel e benzina. Aspetto non certamente trascurabile e di forte compenso se pensiamo che andrebbe esteso nel tempo all'intera popolazione italiana - entra subito nel merito **Paolo Aramini**, presidente del Comitato Piccola Industria -». A questo aggiungiamo il fatto che anche i costi di gestione, che ci fanno considerare l'auto elettrica più conveniente, in realtà variano in funzione del punto di ricarica. Se è vero che la ricarica domestica si aggira attorno allo 0,25 euro/kWh, è altrettanto vero che la ricarica pubblica in corrente continua ha un costo di 0,79 euro/kWh; pertanto se paragoniamo la spesa per 10.000 chilometri fatti con auto diesel (752 euro) e con auto a benzina (939 euro) saranno addirittura più bassi di quelli con auto elettrici

ca ricaricata in corrente continua (1.217 euro). Tra l'altro, se è vero che i costi di manutenzione ordinaria per le auto a batteria sono inferiori del 30% rispetto a veicoli diesel o benzina, d'altro lato dobbiamo

considerare il problema energetico. I costi oggi si sono ridotti rispetto agli ultimi tempi ma se dovessimo tutti richiedere maggiore energia, passando tutti all'elettrico, probabilmente i numeri tor-

nerebbero ad aumentare considerevolmente poiché la domanda sarebbe maggiore dell'offerta. La conseguenza riguarderebbe tutti noi, l'Italia nella totalità dei suoi settori e delle sue peculiarità e le famiglie».

E dal punto di vista industriale, «ne risentirebbero tutti i settori energivori, nessuno escluso. Aggiungerei poi la questione relativa al reperimento che ad oggi deriva in gran parte da fonti non rinnovabili e che, in caso di passaggio repentino all'elettrico, si accentuerebbe ulteriormente. La vera preoccupazione deriva dal fatto che nel 2022 sono 31,6 le tonnellate di benzina e gasolio usate per il trasporto. Se passassimo all'elettrico, servirebbero 153 TWh e andrebbero prodotti con centrali a fonti fossili e non c'è dubbio che inquinerebbero molto di più dei motori endotermici di



Paolo Aramini

«La sostenibilità ecologica deve viaggiare di pari passo con quella sociale, energetica ed economica»

nuova generazione». Descrive lo scenario, Aramini: «In Italia le auto elettriche non stanno avendo un grande riscontro, tanto che il 2022 ha segnato 600 mila immatricolazioni in meno; inoltre il parco circolante sta ulteriormente invecchiando e questo è testimoniato dal fatto che le rottamazioni sono in costante calo. A questo aggiungo che i costruttori non ritengono opportuno spiegare come i loro prodotti si inseriscano all'interno di un disegno sociale di ampia portata e, anzi, ci si ostina ad affidare anche le strategie di comunicazione ai quartier generali. E allora mi domando: è utile proporre lo stesso spot pubblicitario in Italia e in Germania?». La risposta è nella conclusione di Aramini: «Qualsiasi squilibrio, soprattutto se repentino, porta inevitabilmente a catastrofi. Dunque, è giusto puntare a zero emissioni di CO2 nel minor tempo possibile, ma va lasciata agli Stati la libertà di percorrere la strada che reputano più efficace e sostenibile, servono tempi e modi coerenti per riuscire a tenere in equilibrio la sostenibilità ecologica con quella sociale, energetica ed economica. Non basta fare i prodotti che il legislatore impone: è necessario un vero cambio di passo, accompagnato da una visione che assecondi la transizione. E probabilmente i tempi non sono ancora maturi».

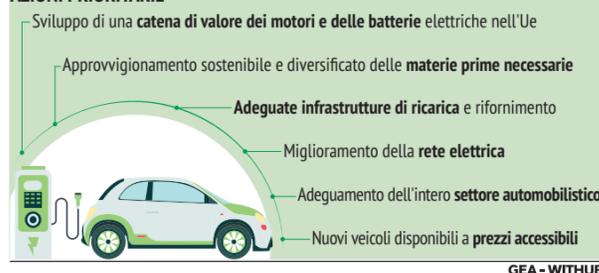
© RIPRODUZIONE RISERVATA

AUTO ELETTRICHE, I MOTIVI DEL NO DELL'ITALIA

I punti del documento che il governo ha inviato il 28 febbraio alla presidenza svedese Ue

- Favorevoli all'elettrificazione dei veicoli leggeri
 - Nella fase di transizione l'elettrico non può essere l'unico percorso per il net zero
 - Il piano per l'elettrificazione del settore automobilistico deve essere pianificato
- RISCHI** economici industriali sociali
- Non prevedendo alcun incentivo per l'uso di carburanti rinnovabili, il regolamento proposto non è in linea con il principio di neutralità tecnologica

AZIONI PRIORITARIE



GEA - WITHUB

CREMONA Sul voto degli Stati membri in Consiglio Ue sul regolamento che fissa l'obiettivo dell'immissione sul mercato europeo solo di auto e furgoni a zero emissioni a partire dal 2035, interviene anche Federauto, che non abbassa la guardia. «Stiamo vivendo in un momento di incertezza - spiega **Cesare De Lorenzi**, presidente Federauto Provincia di Cremona e vice presidente nazionale - . L'ipotesi di uno stop europeo ai motori endotermici di nuova immatricolazione dal 2035 porta con se numerose perplessità. Troviamo che sia una scelta più ideologica che razionale e favorisce i competitori esterni all'Europa. Usando una metafora, l'impressione che abbiamo è che si sia deciso di cambiare il treno partendo dai vagoni e non dalla locomotiva, che si

scelto un modo brutale per spingere verso l'elettrificazione dei trasporti».

Federauto si concentra in particolare sulle ricadute che questa decisione avrà sulla vita dei consumatori: «Il problema principale di questa scelta risiede proprio nella mancanza di infrastrutture adeguate a rispondere ai bisogni dei consumatori: i paesi in cui avere una auto elettrica può risultare vantaggioso e competitivo sono quelli energeticamente indipendenti, quelli che hanno l'energia nucleare, e dove è possibile ricaricare l'automobile con facilità. In Italia non abbiamo ancora una disponibilità energetica e di colonnine per la ricarica così importante da poter soddisfare tutti». Per Federauto sarà fondamentale gestire anche l'aspetto economico della transizione: «Oggi, con poco più di 10.000

E De Lorenzi: «Guardia alta Intere filiere sono a rischio»

euro, è possibile comprare un'auto. Con l'avvento dell'elettrico i consumatori saranno costretti ad alzare il proprio budget a più o meno 28.000 euro. Sarà importante favorire questa transizione anche con gli ecoincentivi, viene fatto in tanti paesi del nord Europa con contributi che arrivano fino al 50%, ad esempio per i taxi, ma si tratta di paesi in cui le infrastrutture a sostegno di queste politiche sono già piuttosto sviluppate. Se davvero questa è la strada che dobbiamo perseguire, è necessario pensare di arrivarci con gradualità e con le giuste politiche di sostegno e promozione. Dovremmo anche rispondere a domande in merito al futuro: come produrre tutta l'energia necessaria? Come avverrà lo smaltimento delle batterie? Le nostre strade sono in grado di accogliere questo nuovo tipo di



Cesare De Lorenzi

mobilità fornendo servizi adeguati? Sia chiaro - puntualizza De Lorenzi - : non è nostra intenzione fermare il cambiamento di cui siamo disposti ad essere parte attiva, ma vorremmo una maggiore razionalità da parte dei legislatori. Oggi il mercato è composto dal 96% di auto termiche all'80%, il resto sono ibride senza spina

ed in minima parte le plug-in, ibride con la spina, anch'esse con la forzatura in capo ai dealers: in mancanza di clienti, auto-immatricolare. Una deriva molto pericolosa che rischia di mettere a rischio di liquidità le nostre aziende, falsando di fatto la vera domanda della clientela. Smettere di immatricolare nel 2035 significa fermare la produzione molto prima e spingere già da adesso i produttori a virare verso la produzione di mezzi elettrici, operazione non da poco e troppo repentina per molte aziende e per tutta la filiera. Questa fretta rischia di mettere a rischio una intera filiera e di conseguenza numerosi posti di lavoro in tutta Europa favorendo realtà extra CEE come la Cina che già adesso ha una assoluta leadership sulle batterie».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ANNUNCI ECONOMICI

Tel. 0372 4045 11 fax 0372 404527 - e-mail: sportello@publia.it

Ai sensi dell'articolo 1 della legge 9 dicembre 1977, n. 903, le inserzioni di Ricerca di Personale devono sempre intendersi riferite sia agli uomini che alle donne.

28 OFFERTE LAVORO

ATTENZIONE: non si accettano raccomandate in risposta a Rif. Publia

AFFERMATO studio legale cerca da subito segretaria full time. Inviare curriculum all'indirizzo mail: studiogaiecremona1@libero.it

Il Notaio Daniele Manera di Soresina assume collaboratrice/collaboratore, per predisposizione pratiche notarili e lavori d'ufficio. Esperienza e referenze. Inviare curriculum vitae a daniele@notaiomanera.it

PER LA PUBBLICITÀ SU La Provincia
Via delle Industrie, 2 CREMONA Tel. 0372 404511 Fax 0372 404527
Via Cesare, 53 CREMA Tel. 0373 827999 Fax 0373 806048
Via Pizzi, 13 CASALMAGGIORE Tel. 0375 202500

LloydsFarmacia
Storie di benessere.

Per le donne questo zero può valere molto.

Anche quest'anno azzieriamo l'iva sugli assorbenti, perché il nostro impegno contro la disuguaglianza di genere continua al 100%.*

*I prodotti sono venduti con uno sconto pari all'importo dell'iva. Iniziativa valida fino al 31 dicembre 2023 in tutte le LloydsFarmacia e su lloydsfarmacia.it