



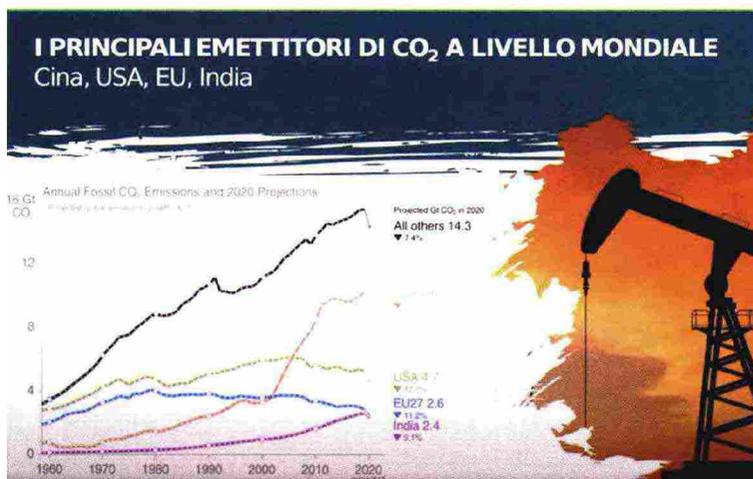
ATTUALITÀ Manifesto per una mobilità sostenibile

In un clima caratterizzato dal costante peggioramento delle catene di fornitura e di approvvigionamento energetico, da una situazione economica che mina le possibilità di finanziamenti dei settori produttivi e da concrete prospettive di un rallentamento dell'economia globale, complice la guerra e le sanzioni alla Russia, giuste nelle motivazioni ma anche a doppio taglio, il settore automotive e la sua filiera in tutta Europa rischiano il collasso. Situazione peraltro comune, sia pur con altre realtà, all'intera catena produttiva occidentale. A conferma, una recente dichiarazione del presidente di Confindustria Carlo Bonomi secondo il quale per le cause citate in apertura "produrre è diventato antieconomico". E infatti il 16 per cento delle aziende italiane hanno già ridotto o interrotto le produzioni, con le possibilità che questa percentuale salga al 46 per cento nei prossimi mesi. Se però i problemi indotti dalla pandemia e dalla guerra sono imputabili solo a un destino avverso, ad accentuare la crisi del segmento automotive ci si son messi anche i piani della Commissione Europea che, chiedendo di mettere al bando i veicoli con



Rischio **SUICIDIO**

Transizione razionale e neutralità tecnologica. Questi i punti principali del Manifesto emerso dal tavolo di lavoro che ha coinvolto Regione Lombardia e le filiere industriali dei segmenti automotive, aerospaziale ed energetico per chiedere al Governo e all'Europa un approccio alla transizione energetica che sia sostenibile sia a livello ambientale sia in termini sociali ed economici



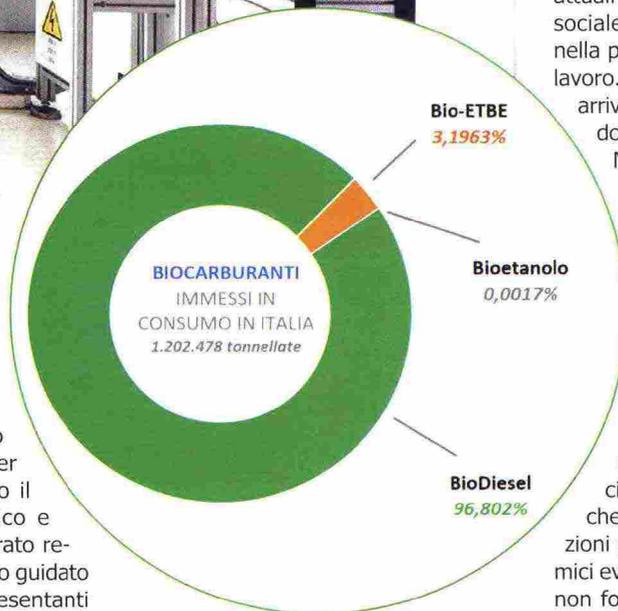
motore a combustione interna entro il 2035, impone ai costruttori di rivoluzione produzioni, tecnologie e listini nel giro di pochi anni senza che al momento tale processo sia sostenuto da alcun tipo di finanziamento e senza garanzie circa l'adesione dell'utenza a tale transizione. Il rischio che il full electric porti l'utenza a perseverare per anni nell'uso delle auto dotate di motori termici è in effetti concreto e più di un analista teme che ciò dia origine a un collasso del comparto, con la perdita di migliaia di posti di lavoro e tutte le relative conseguenze a livello economico e sociale. Lo scollamento dalla Realtà dei decision maker di Bruxelles è quindi evidente, al punto che negli ultimi giorni perfino il governo tedesco di Olaf Scholz, tra i maggiori sostenitori

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

150372



dei piani di transizioni proposti dalla Commissione, ha fatto marcia indietro ritirando il proprio sostegno tramite una dichiarazione del ministro dei Trasporti, Volker Wissing. In Lombardia, per mediare tale situazione è stato proposto lo scorso Marzo un Manifesto per una mobilità sostenibile sotto il profilo ambientale, economico e sociale sostenuto dall'Assessorato regionale allo Sviluppo Economico guidato da Guido Guidesi e dai rappresentanti dei Cluster Lombardi Mobilità e Aero-spazio, associazioni che coinvolgono imprese universitarie, centri di ricerca e istituzioni, Anfia, Confindustria Energia, Eni, Unem, Assopetroli, Federchimica, **Federmetano** e Assogasmetano. Il documento non mette in discussione gli obiettivi di decarbonizzazione avanzati da Bruxelles, ma ne rinnega l'iter perseguendoli con "ragionamenti realistici", come li ha definiti Guidesi, tesi ad assicurare la transizione salvaguardando l'occupazione. Guarda in tale direzione, per esempio, lo sviluppo e la messa sul mercato di combustibili rinnovabili e a basso contenuto carbonico per assecondare l'uso dei motori a combustione interna così da dar luogo a una transizione verso il full electric con tempistiche più dilatate. Questo alla luce anche del



fatto che nel 2030 ancora il 70 per cento dei veicoli saranno equipaggiati con motore a combustione, soprattutto nel segmento dei trasporti, delle applicazioni industriali e dell'agricoltura. "Le filiere industriali dell'automotive e dei carburanti sono eccellenze a livello globale e asset strategici per il nostro Paese, recita il Manifesto, e hanno le capacità innovative, tecnologiche e professionali per contribuire in maniera vincente alle sfide che i cambiamenti climatici stanno portando ad affrontare". In tale ottica è fondamentale per la filiera perseguire una duplice strada. La prima è quella di mantenere competitive le tecnologie tradizionali accettando l'idea che ancora per decenni si manterranno una rilevante posizione a livello mondiale. La seconda consiste

nello sviluppo di nuove tecnologie in grado di adeguare le soluzioni propulsive ai profili di missione tipici di ogni veicolo. Quanto sopra anche alla luce del fatto che l'adozione tout court delle restrizioni imposte da Bruxelles darebbe luogo a troppo rapide ripercussioni industriali rischiando di anticipare anche di cinque o sette anni rispetto al 2035 il phase-out dei veicoli a combustione interna. Per gli ambientalisti estremi ciò sarebbe positivo, ma a livello occupazionale e sociale una catastrofe in quanto coglierebbe del tutto impreparata al phase-out anche i settori energetico, di stoccaggio e distribuzione. Senza contare l'attuale carenza di infrastrutture e impianti in grado di distribuire l'energia elettrica necessaria ad assecondare il funzionamento di un parco macchine full electric su larga scala. I cui assorbimenti energetici al momento non sono peraltro sostenuti dalle attuali centrali. Le conseguenze a livello sociale si tradurrebbero in Lombardia nella perdita tra i 15 e i 20 mila posti di lavoro. 70 mila analizzando tutta l'Italia arrivando intorno ai 600 mila prendendo in considerazione l'intera Europa.

Numeri che non potranno essere compensati da una riallocazione delle risorse all'interno di una filiera impostata esclusivamente sulla trazione elettrica. Abbracciare strategie di tipo "mixed technology" permetterebbe quindi di mitigare gli effetti negativi della transizione, creando allo stesso tempo nuovi posti di lavoro. In tale ottica le proposte del Manifesto si fondano sul principio della "neutralità tecnologica" che deve dare spazio a tutte le soluzioni propulsive, compresi i motori termici evoluti e alimentanti con carburanti non fossili, valutandone i benefici reali e non quelli ideologici. Tra le proposte, oltre alla rimodulazione del pacchetto climatico proposto dalla Commissione europea in termini di contenuti e tempistiche, anche la definizione di un quadro normativo inclusivo e neutrale aperto a tutte le tecnologie esistenti e delle policy sui vettori energetici alternativi, valutandone i parametri sull'intero arco di vita dei veicoli. I tutto da valutare sulla base di un traguardo intermedio previsto per il 2030. Punto di vista condiviso anche dall'Associazione Europea Costruttori di Veicoli. Un approccio definito dai rappresentanti del cluster industriali "intelligente" e che tutela la posizione dell'Europa rispetto ai grandi player mondiali, Stati Uniti e Cina in primis, rischiando di compromettere i principi di libero mercato e di evitare isolamenti ideologici.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

150372