



Neutralità tecnologica, che cosa significa e come potrebbe essere messa in atto- Corriere.it



- RISULTATI CAMERA
- RISULTATI SENATO
- LEGGE ELETTORALE
- SIMBOLI PARTITI
- TROVACOLLEGIO
- CERCA IL TUO PARTITO

Concetto caro a CIngolani, oggi consulente per l'energia del governo Meloni, implica la necessità di non scommettere su una sola tecnologia, anche per non rendere l'Italia schiava di un mercato

«Coniugare sostenibilità ambientale, economica e sociale. Accompagnare imprese e cittadini verso la transizione verde senza consegnarci a nuove dipendenze strategiche e rispettando il principio di neutralità tecnologica. Sarà questo il nostro approccio»: così Giorgia Meloni alla Camera ha anticipato i suoi programmi nel campo dell'ambiente. Ma, ora che si trova a partecipare ai lavori della Cop27, il summit organizzato dall'Onu per la lotta ai cambiamenti climatici, diventa importante capire i punti chiave. E quindi, quando parla di neutralità tecnologica, cosa intende?

La neutralità tecnologica è il principio secondo il quale non è giusto scommettere su una sola tecnologia; al contrario è meglio prevedere un approccio flessibile alle diverse tecnologie a disposizione, senza che una prevalga necessariamente sulle altre.

Elettrico, ibrido, idrogeno. Ma anche diesel, benzina, biometano e carburanti sintetici rinnovabili. Il futuro della mobilità si basa su tante soluzioni diverse tra loro, eppure tutte importanti per contribuire alla riduzione delle emissioni.

Il concetto è che non possiamo scommettere su un solo carburante.

Anche per questioni di mercato: perché insomma l'Italia non diventi schiava di un



mercato piuttosto che di un altro. Per supportare il settore automotive, che in Italia conta 5.000 imprese e un fatturato di oltre 100 miliardi, l'Italia deve dimostrare attrattività e convenienza e investire maggiormente in ricerca e sviluppo, come ha spiegato Paolo Scudieri, presidente di Anfia (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), a Radio 24. Per arrivare alla neutralità tecnologica, secondo Scudieri ci vuole meno burocrazia e una maggiore apertura verso tutte le tecnologie e tutti i carburanti alternativi, tenendo conto delle realtà imprenditoriali presenti nel nostro paese.

La neutralità tecnologica s'identifica dunque con un approccio «multidisciplinare» alla mobilità per cui tutto ciò che viaggia su ruote, dal passeggino per i neonati fino al Tir da 40 tonnellate, possano semplificare la vita quotidiana e il lavoro, contribuendo con un'azione a 360 gradi a ridurre l'impatto della mobilità sull'ambiente..

Ma come si potrebbe tradurre in pratica? Uno spunto arriva dall'ex ministro per la Transizione ecologica Roberto Cingolani a cui il concetto di neutralità tecnologica è sempre stato caro. Quando a giugno il Parlamento Ue ha deciso lo stop alla vendita delle auto endotermiche a partire dal 2035, ha mostrato in maniera netta la sua contrarietà: «L'Italia spingerà sullo svecchiamento del parco auto, sullo sviluppo delle fonti rinnovabili, sulla neutralità tecnologica e sui carburanti sintetici- ha detto Cingolani qualche mese fa in Senato- Abbiamo in Italia 12 milioni di veicoli da Euro 0 a Euro 4 su un parco di circa 40 milioni. Incentivare il passaggio di questi veicoli ad euro 6 o a ibrido ha un effetto ottimo sulla decarbonizzazione, ancor più che cambiare da Euro 6 ad elettrico per chi può permetterselo, anche tenendo conto dei costi». Dunque, per l'ex ministro, che oggi è diventato consulente del governo Meloni per l'energia, è meglio puntare subito sullo svecchiamento del parco circolante, piuttosto che sull'elettrico in ottica decarbonizzazione. E sull'elettrico, Cingolani ha ribadito la necessità della disponibilità di energia verde per un'adozione ampia delle auto a batteria.

Il nuovo ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, Gilberto Pichetto, ha confermato la linea: «La posizione del nuovo governo è di continuità rispetto all'esecutivo Draghi sulla neutralità tecnologica- ha precisato intervenendo telefonicamente al **#FORUMAutoMotive** del 25 ottobre- dobbiamo conciliare le esigenze economiche, industriali, produttive di un grande Paese come l'Italia e il peso che ha l'automotive, con quello che è obiettivo delle emissioni zero e di passaggio all'elettrico o a carburanti di tipo non inquinante e non climalterante».

7 novembre 2022 (modifica il 7 novembre 2022 | 13:10)

© RIPRODUZIONE RISERVATA





ForumAutomotive: sul tavolo tutta l'attualità **L'ultima edizione conferma la capacità degli organizzatori nel porre l'accento sui temi caldi dell'automotive**

FORUMAutoMo bilità a motore guarda

Ad aprire i lavori dell'ultima edizione di Forum Automotive è stata la consegna del premio Internazionale "DEKRA Road Safety Award 2022" giunto alla sua quinta edizione e assegnato quest'anno alla Croce Rossa Italiana nella figura del Presidente, Avv. Francesco Rocca. Il riconoscimento è stato assegnato alla Croce Rossa Italiana per essersi distinta nella sicurezza stradale grazie al servizio di ambulanze, di primo soccorso e di formazione, con il fine di sensibilizzare la popolazione, anche attraverso l'ausilio di campagne di informazione. Il "Road Safety Award" che valorizza l'operato di realtà, aziende italiane o figure professionali più attive nell'ambito della sicurezza stradale, è stato consegnato da Toni Purcaro - Presidente DEKRA Italia e head of DEKRA Region Central East Europe & Middle East a Matteo Camporeale vice Presidente di Croce Rossa.



Il promotore di **#FORUMAutoMotive** Pierluigi Bonora ha poi introdotto i lavori, evidenziando come *"la tecnologia ha inciso tantissimo sia sul fronte della sicurezza sia dal punto di vista della riduzione delle emissioni. Peccato, però, che di questa evoluzione si sia inserita l'ideologia martellante contro le motorizzazioni endotermiche."*



Non basta l'ideologia, ma servono azioni concrete da tutta l'Europa e non ragionare come singolo Stato. Ci vuole più razionalità, il green non deve diventare un business”.

Italia, fucina di start-up automotive: i protagonisti, le idee, il futuro

La prima tavola rotonda si è focalizzata sull'innovazione nel mondo della mobilità e sulle start-up che popolano il nostro territorio.

Il primo a intervenire è stato Gabriele Ferrieri, Presidente ANGI (Associazione nazionale giovani innovatori): *“ANGI è un'organizzazione nazionale no profit dedicata all'innovazione. Abbiamo creato una sinergia con 5.000 stakeholder e personaggi politici per promuovere l'innovazione in Italia. È stato un percorso importante con anni in prima fila pieni di eventi e iniziative: passando dalla cybersicurezza al problema energetico e fino all'introduzione in Italia del metaverso attraverso un evento recente. Abbiamo promosso all'interno dei territori l'innovazione per dare voce ai giovani talenti”.*

Hazim Nada - AEHRA Co-Founder, Chariman and Chief Executive Officer ha poi evidenziato come *“l'8 novembre (ore 18 a Milano, Superstudio Più) ci sarà il lancio, aperto alla stampa, della nostra prima vettura elettrica. Il progetto nasce 3 anni fa. In Italia c'è un know-how di primissimo livello, ma mancava ancora la realtà elettrica. Questo ci ha spinto alla realizzazione del veicolo. Le dimensioni sono quelle classiche di un Suv o una berlina. La macchina l'abbiamo pensata sul treno e l'esperienza Aerogravity ci ha dato un grande aiuto per il progetto”.*

Sempre sul tema dell'innovazione si è soffermato Ludovico Campana - Amministratore Delegato TUC.technology, che ha spiegato come *“TUC.technology è stata fondata nel 2018 dopo vari anni di lavoro come designer nell'industria sviluppando auto. Tuc è l'USB della mobilità. È volta a risolvere problemi importanti all'interno dell'auto. TUC consente di realizzare l'automobile 'LEGO', configurando il veicolo in base alle esigenze, uscendo dal lusso e passando alla funzionalità di cui hanno bisogno le città e gli utilizzatori. La sfida di Tuc è quella di rendere universale l'auto”.*

La parola è poi passata a Eugenio Razelli - Presidente Motor Valley Accelerator: *“Siamo partiti nel 2018 per trasformare il Salone di Bologna nel Modena Motor Gallery. Recentemente abbiamo promosso il secondo EXPO Day annunciando altre 8 start-up. È importante che le start-up possano parlare con le aziende per passare dall'università all'imprenditorialità. Noi diamo alle start up circa 120mila euro per l'accelerazione, poi le seguiamo e facciamo investimenti su alcune seguendo alcuni criteri. L'aspetto che piace di più della Motor Valley Accelerator è l'idea di entrare in contatto con le aziende presto”.*

Alberto Stecca - Amministratore Delegato Silla Industries ha poi illustrato la propria realtà: *“Facciamo parte del mondo della ricarica. Abbiamo iniziato in 2 nel 2017 con uno strumento che aiuta la ricarica elettrica con il fotovoltaico privato. Ci siamo finanziati con i clienti, e oggi siamo in 45 con 2,5 milioni di fatturato.*

Stiamo pensando alla macchina come accumulatore per le case e a sistemi di accumulo separati”.

Il focus si è poi spostato sull'elettrificazione che passa attraverso le infrastrutture, tra difficoltà e opportunità.

Costantino Fassino - Responsabile Commercial Operations di Free2move eSolutions, ha spiegato come: *“eSolutions è il brand della mobilità Stellantis, si propone di superare l'ansia da elettrificazione. Fornisce sistemi di ricarica domestica, pubblica in alternata e continua e sistemi di integrazione di ricarica pubblica; aggregiamo punti di ricarica a livello europeo. Dalla nostra app si può visualizzare più del 90% delle colonnine in tutta Europa. Vogliamo dimostrare che comunque l'elettrificazione è possibile”.*

Gli ha fatto eco Marc-Oliver Rossi - Chief Commercial Officer Italia di Atlante: *“Nasciamo come progetto per la rete di ricarica fast e ultra-fast. Il mercato delle ricariche è*



effervescente e ciò porta a una sicurezza nella transizione all'elettrico. Noi siamo molto contenti in quanto in meno di un anno di vita abbiamo creato un gruppo internazionale di 80 persone. Vogliamo che tutta la rete sia sostenibile e non solo noi come azienda, a partire dai fornitori e trasportatori".

Come cambia l'offerta in Italia. Cinesi pronti all'invasione

La tavola rotonda, moderata da Umberto Zapelloni - Responsabile inserto Mobilità "il Foglio", si è aperta con l'intervento di Sly Sodano, ideatore della supercar "Anomaly": *"Anomalia, non conforme, è un'auto appunto non conforme agli stereotipi. Abbiamo deciso di costruire una vettura nostra, un giocattolo per adulti. L'auto pesa 1080 kg e c'è tutto quello che serve per divertirsi all'interno. Un motore 3.2 aspirato che non scende mai sotto i 10 km/L di consumi".*

È poi intervenuto Andrea Bartolomeo - Country Manager- Vice President at MG Motor Italy: *"L'esperienza di MG è diversa da Volvo. La questione dopo il rilancio in Europa è stata scegliere tra diventare un brand di volumi o un marchio riconosciuto. Noi spingiamo per coprire tutti i segmenti. E bisogna arrivarci con una gamma, per rispondere a tutte le esigenze e richieste. Oggi noi proponiamo un'offerta 70% termica e 30% elettrico, con soluzioni ibride. Puntiamo a rispondere alle esigenze di clienti che entrano in concessionaria e non trovano i prezzi di 5 anni fa. La forza del nostro marchio è la storicità; è riconosciuto e riconoscibile e non viene associata al prodotto cinese come qualche anno fa".*

Parola poi a Dino Brancale, Amministratore Delegato AVL: *"Siamo ben piazzati per quanto riguarda i powertrain alternativi e l'Euro 7 sembra una spinta esagerata che porta a un cambiamento immotivato.*

Ora sono già presenti soluzioni a emissioni zero, diverse dall'elettrico, che contribuiranno alla transizione. I cinesi stanno venendo a investire qui e collaborano con gli europei per la produzione di vetture elettriche. Basti pensare agli arabi che stanno investendo molto sull'elettrico. La CO2 va abbattuta senza eliminare la competizione. L'Europa deve combatterla inserendo regole uguali per tutti, così da valutare gli investimenti".

Tra i rappresentanti del brand automobilistici, Michele Crisci - Presidente Volvo Italia: *"Volvo, in questi 12 anni dall'acquisto dei cinesi di Geely, è rinata e non è mai stata svedese come oggi. Gli investimenti sono stati ingenti per farla tornare 'svedese' creando un valore del marchio. La nostra è stata un'esperienza positiva. La parola invasione ha sempre un'accezione negativa, ma potrebbe solo nascondere una possibilità di competizione. Per vincere bisogna arrivare a un'ampia offerta per il consumatore di prodotti realmente di aiuto all'ambiente".*

Forte dell'esperienza diretta sul campo, Federico Daffi - Presidente di Eurasia Motor Company, ha osservato come: *"sono in Cina dal 2003 e abbiamo iniziato con l'importazione di uno dei marchi cinesi. Fino ad adesso abbiamo fatto "il lavoro sporco" commercializzando solo endotermico. Con il China 6, tante società cinesi si sono potute affacciare al mondo automotive europeo. Io credo che ci sarà una vera transizione, ma non completa, e conviveranno i diversi sistemi di alimentazione delle vetture".*

Diverso il punto di vista di Marco Saltalamacchia - Executive Vice President & CEO del Gruppo Koelliker: *"L'auto è globale, non bisogna differenziare la Cina dall'Europa in base alla produzione. La differenza tra Corea, Giappone e Cina nell'industria dell'automobile è particolare, in quanto Corea e Giappone hanno dovuto puntare sulla globalità. La Cina, invece, punta su se stessa, avendo una popolazione grande e nazionalista. Per cui ci sono alcuni falsi miti da sfatare, come il controllo del litio. L'auto elettrica invece deve decidere se seguire una prospettiva di vicinanza al consumatore o all'industria".*



Imprese automotive tra riconversione all'elettrico e bollette impazzite

Il dibattito, moderato da Pierluigi Bonora - promotore di **#FORUMAutoMotive**, si è spostato poi sul tema delle imprese automotive tra riconversione all'elettrico e bollette impazzite.

Ha aperto i lavori Gianmarco Giorda - Direttore Generali di ANFIA: *“Stiamo lavorando affinché nel 2035 anche le fuel cell diventino completamente a impatto zero. In Italia viviamo una situazione ancora più complicata dal punto di vista della produzione di veicoli. Chiediamo che questo governo lavori assieme ai produttori italiani per garantire la competitività anche sul territorio. Bisogna attirare in Italia le attività legate alle batterie come i trattamenti chimici e termici”*.

Corrado La Forgia - Vice Presidente Federmeccanica con delega alla Transizione Tecnologica ed Ecologica, ha replicato: *“Le preoccupazioni vanno gestite. La trasformazione dell'automotive è stata spinta e c'è bisogno di consapevolezza su come stiamo affrontando la transizione. Va scelta in maniera unitaria, in Italia, quale strada vogliamo intraprendere senza interventi a pioggia o a progetto che tamponano, ma non risolvono il problema”*.

La parola è poi passata ai sindacati, con Rocco Palombella - Segretario Generale UILM: *“I lavoratori hanno buoni motivi per preoccuparsi. Oggi la necessità di ridurre la CO2 viene perseguita come fosse una moda. Negli ultimi anni l'industria manifatturiera e meccanica generale ha ridotto di molto le emissioni, diventando, soprattutto in Italia, uno dei minori punti di emissione. L'Euro 7 necessita di investimenti più importanti rispetto all'Euro 6, ma il problema riguarda la poca vita stimata di 8 anni, a causa dei limiti di legge per la transizione”*. Sulla necessità di affrontare il tema nella sua complessità, si è espresso Edi Lazzi - segretario generale Fiom Torino: *“Penso che questo sia uno tsunami che va cavalcato, indirizzandolo. Partendo da un'idea precisa, che riprenda gli investimenti pubblici da scegliere per arrivare a un punto. Bisogna concentrarsi molto sulla transizione ecologica proprio per colmare le mancanze, come l'esempio delle colonnine di ricarica. Allo stesso tempo creare posti di lavoro”*.

Ha completato il punto di vista dei rappresentanti sindacali, Ferdinando Uliano - Segretario Nazionale Fim Cisl: *“Veniamo da incontri di analisi con Federmeccanica che hanno consentito di condividere soluzioni comuni. Bisogna però affrontare il tema della sostenibilità sociale, che non è stato garantito con la stessa determinazione con cui si sono fissate le date. Bisogna prevedere ammortizzatori sociali che aiutino i lavoratori che saranno vittime della transizione”*. La sessione ha visto collegamenti in diretta con due operai di Stellantis (Gianluca Rindone e Marco Laviano, rispettivamente di Mirafiori e Termoli) e un impiegato (Fabio Di Gioia, di Mirafiori) sempre di Stellantis, impegnati in impianti della filiera automotive situati sul territorio nazionale, che hanno espresso timori connessi alla svolta elettrica nel medio periodo in Italia.

In chiusura di evento, Toni Purcaro - *Chairman DEKRA Italia, Executive Vice President DEKRA Group e Head of Region CEEME*, intervistato da Pierluigi Bonora, ha presentato la certificazione “Safe and Secure Truck Park Areas”, volta allo sviluppo e al miglioramento della rete nazionale di parcheggi sicuri e protetti per i mezzi pesanti. Proposta nel 2018 dalla Commissione europea e anche dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, la certificazione rappresenta un nuovo standard di sicurezza che ha il fine di rendere più sicure le aree di parcheggio dei camion, spesso luogo di furto di merci. DEKRA, unico ente in Europa accreditato per il rilascio della certificazione, punta a garantire una maggiore sicurezza per i conducenti, le merci e i veicoli e ha avviato la sua attività anche in Italia, consegnando il primo certificato all'area di sosta di Brescia Est dell'autostrada A4. Presenti di Aziende e Concessionarie Autostradali ed Enti e Associazioni di categoria che puntano a



consolidare una nuova sostenibilità del lavoro degli Autotrasportatori.





Tutti i nodi dell'automotive per Urso



di Carlo Terzano // *Il ministro Adolfo Urso intende «riportare in casa alcune produzioni cruciali». Ma il settore italiano dell'automotive è di fatto inchiodato e rischia, più di tanti altri in Europa (dove ci sono già le gigafactory attive), di*

subire la concorrenza cinese

«Il problema della sovranità tecnologica si va ponendo con sempre maggiore forza negli ultimi anni, ed è letteralmente esploso con l'invasione della Ucraina da parte della Russia. È un problema italiano, ma anche europeo in generale: dobbiamo riportare in casa, sul continente europeo quando l'economia di scala non permette una soluzione nazionale, alcune produzioni cruciali». Così, alla *Stampa*, Adolfo Urso, neo ministro delle Imprese e Made in Italy che, fedele al rebranding del dicastero, individua nella produzione interna la soluzione per diverse sfide che incombono.

«Penso – ha aggiunto – ai microchip che si fanno solo a Taiwan, ai droni, ma anche alle batterie elettriche per le auto del futuro, oppure ai pannelli solari. La transizione ecologica dai combustibili fossili alle rinnovabili non può e non deve significare che l'Europa passa da una dipendenza dal gas russo a una nuova dipendenza dalle tecnologie cinesi». Il nuovo inquilino dello Sviluppo economico ha di fronte a sé una sfida senza precedenti: oltre alle consuete vertenze “di rito” per impedire la chiusura di alcuni grandi player in crisi da tempo, c'è un intero settore, l'automotive, di fatto in panne.

Da questo punto di vista c'è una continuità di pensiero con il predecessore, **Giancarlo Giorgetti**, oggi all'Economia. L'esponente leghista, qualche settimana fa, aveva difatti espresso seri dubbi sulla rincorsa europea verso l'elettrico: «è necessario fare un ragionamento che vada oltre l'ambizione di fare una transizione green verso un mondo più sostenibile, ma che tenga anche conto di missioni strategiche, ad esempio da dove arrivano le componenti che vengono usate nell'automotive elettrica, per non ritrovarci domani esattamente nella stessa situazione con la Cina, come ci troviamo oggi con la Russia». E questo “anche tenendo conto la realtà della nostra manifattura, del nostro sistema economico e dei tanti lavoratori impiegati in questo settore».

Giorgetti, sempre di recente, aveva anche ammesso la diversità di vedute tra Roma e



Bruxelles: «noi abbiamo fatto una trattativa, abbiamo ottenuto dei piccoli risultati. Quello che è positivo, a mio giudizio, è che negli ultimi tempi questa sorta di dottrina non contestabile è stata messa in discussione: ci sono case automobilistiche che sono tornate sui loro passi e hanno capito che il giusto approccio è la neutralità tecnologica. Non c'è soltanto l'elettrico ma anche altre forme per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità ambientale». Per chi lavora nel comparto, sapere che c'è comunione d'intenti tra i due dicasteri è senz'altro una buona notizia. L'unica, probabilmente, in un panorama sempre più fosco.

In un'altra intervista, rilasciata al *Sole 24 Ore*, Urso ha individuato le priorità: «Sarà necessario investire molto in innovazione e sulla filiera dell'accumulo, per questo l'Italia è impegnata in due grandi progetti cosiddetti Ipcei sulle batterie per quasi un miliardo e mezzo. Ad essi si sommano misure del Pnrr e ordinarie. Risorse significative che saranno impegnate nell'ambito di un chiaro disegno strategico».

«Fino al 2024 – ha poi aggiunto – sono stati programmati incentivi (sia dal lato dell'offerta che della domanda) e strumenti per processi di innovazione che attraverso la neutralità tecnologica raggiungano la sostenibilità del cambiamento: obiettivo che tutti riconosciamo essenziale. A breve usciremo con un nuovo bando su accordi di innovazione che centerà questo tema».

Quanto a Stellantis, che parla sempre più francese (ne riparleremo a breve, nel quart'ultimo paragrafo di questo articolo), ha detto: «Dobbiamo agire con le stesse motivazioni per garantire la transizione ecologica nei tempi prefissati ma salvaguardando la filiera dell'automotive italiana, con i suoi marchi di eccellenza», mentre sulla ventura gigafactory di Termoli: «Deve essere un impegno duplice: alla gigafactory si deve abbinare la produzione delle Cinquecento elettriche nello stabilimento di Mirafiori. Siamo dialogando con Stellantis, nell'interesse del Paese che credo coincida con l'interesse dell'azienda».

L'ASSENZA DI GIGAFACTORY

Perché l'Italia continua a non avere un piano industriale circa la transizione in atto: ha una filiera che produce motori ma non sta guardando (come l'Ue, del resto) ai carburanti alternativi. Rispetto al resto del Vecchio continente, il nostro Paese non si sta muovendo nemmeno con convinzione verso l'elettrico: mentre la Spagna, la Francia e la Germania si stanno attrezzando e stanno attirando investitori per costruire gigafactory, noi dobbiamo ancora definire i dettagli del progetto di Ivrea (rimasto al palo proprio per il cambio di governo) e parallelamente sembra sfumare quello Silk-Faw.

Un immobilismo che fa sì che l'Italia abbia anche una presenza marginale nella neonata Upcell Alliance, associazione di 36 realtà industriali e accademiche supportata dal governo della Catalogna, dal governo francese e da organizzazioni pubbliche europee e francesi quali Nouveaux Systèmes Energétiques (NSE), French automotive industry association (PFA), Cluster Auvergne Rhône-Alpes (CARA), EIT InnoEnergy ed EVOLIS, che rappresenta i fornitori di beni strumentali e macchine per la produzione industriale per promuovere la filiera delle batterie. Al momento per il nostro Paese ci sono solo Comau, azienda torinese di robotica e automazione industriale del gruppo Stellantis, e il Politecnico di Milano.

L'ULTIMO ALLARME DELL'AUTOMOTIVE UE

Perché si fa presto a dire che dobbiamo essere meno dipendenti dalla Cina e "riportare in casa", come annuncia Urso interi comparti, ma la realtà è che, in un mondo sempre più globalizzato (e l'attuale mappa dei fornitori dell'auto EV lo dimostra) o ci si muove all'unisono, tra i 27 Paesi dell'Ue, o l'Italia da sola potrà fare ben poco. E se l'Italia piange, il resto d'Europa certo non se la passa meglio.

Nelle ultime ore Clepa (che riunisce i fornitori), Acea (costruttori), Cecra (concessionarie e riparatori), Ceemet (aziende metalmeccaniche) ed Etrma (pneumatici) hanno difatti



firmato una nota congiunta appellandosi alla politica per sottolineare come “il rincaro dell’energia e l’aumento dei costi di produzione stiano mettendo a dura prova l’intero ecosistema automobilistico. Gli alti tassi di inflazione, le preoccupazioni senza precedenti sui prezzi e la fornitura dell’energia e i redditi più bassi per gli europei stanno allarmando l’intera filiera, dai più grandi produttori alle più piccole Pmi, nonché l’aftermarket”.

“FARE QUALCOSA PER DIFENDERCI DA CINA E USA”

Il settore inoltre esprime dubbi sulle “persistenti incertezze sull’attuazione e sull’efficacia” delle misure intraprese e quindi chiedono con urgenza “un dialogo strutturato”. Anche perché l’Ue non sta facendo nulla per tutelare le aziende dell’automotive dall’arrembaggio dei marchi cinesi (nei prossimi mesi debutteranno diversi marchi inediti) e dal protezionismo USA.

In uno scenario simile, spiegano gli attori della filiera, “L’industria non può assorbire costi così elevati a lungo termine, soprattutto di fronte alla concorrenza” di Stati Uniti o Cina, oltretutto ora che prezzi di elettricità e gas “pregiudicano la competitività globale dell’industria dell’Ue e richiedono una risposta politica globale e coordinata. Abbiamo bisogno di condizioni di parità a livello globale”.

PUNTARE SULLA NEUTRALITA’ TECNOLOGICA

E dato che giocare tutto con l’elettrico significa obbligare alla chiusura la filiera dell’endotermico di casa nostra, il nuovo governo intende portare «in Europa un approccio all’Automotive improntato alla neutralità tecnologica», come ha affermato il nuovo Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica, **Gilberto Pichetto**, intervenendo telefonicamente al [#FORUMAutoMotive](#).

«La posizione del nuovo governo è di continuità rispetto all’esecutivo Draghi sulla neutralità tecnologica: dobbiamo conciliare le esigenze economiche, industriali, produttive di un grande Paese come l’Italia e il peso che ha l’automotive, con quello che è obiettivo delle emissioni zero e di passaggio all’elettrico o a carburanti di tipo non inquinante e non climalterante», ha precisato il nuovo titolare dell’Ambiente. Minor sintonia, invece, con le istituzioni europee, soprattutto con riferimento al Fit for 55 cui Roma ora guarda «con cautela, realismo e serietà».

Insomma, secondo Pichetto «dobbiamo trovare un punto di convergenza tra i diversi punti di vista», come è «stata la posizione durante il governo Draghi, ma che è quella che abbiamo assunto» con il neo presidente del Consiglio, **Giorgia Meloni**. «La presenza in squadra dell’ex ministro **Roberto Cingolani**, che svolgerà un ruolo da consulente per il Ministero, ci consentirà di presentare insieme a livello europeo un’Italia più forte, con governo uscente e governo entrante uniti nel presentare il proprio punto di vista», ha chiosato.

DOVE STA ANDANDO STELLANTIS?

A proposito di Made in Italy, il nuovo esecutivo dovrà sedersi al tavolo urgentemente anche con una Stellantis che, a detta di troppi osservatori, come già si anticipava poco fa parla sempre più francese e sempre meno italiano. In casa nostra non hanno avuto l’eco che avrebbero meritato le ultime, roboanti, dichiarazioni di **Carlos Tavares**, Ceo del Gruppo, in occasione del Salone dell’Auto di Parigi del mese scorso: «Il nostro impegno per la carbon neutrality nel 2038, prima di tutti i nostri concorrenti, va a beneficio della Francia dove siamo e continueremo a essere senza dubbio il player di riferimento commerciale e industriale con 12 modelli elettrici prodotti con orgoglio e passione dai nostri dipendenti nelle nostre 12 fabbriche di assemblaggio e componenti». L’AUTOMOTIVE ITALIANO IN NUMERI

Da un punto di vista occupazionale, l’intera filiera dell’automotive italiana si componeva nel 2020 da oltre 186 mila addetti impiegati in un totale di oltre 2.800 imprese. In



particolare, lo 0,7 % delle imprese si occupa della fabbricazione di trattori agricoli (occupando il 4,6% del totale degli addetti), mentre più del 12% delle imprese considerate si occupa della produzione di motocicli e loro accessori impiegando il 5,8% degli addetti. Oltre a questo, volendo analizzare l'automotive in ottica di filiera allargata, va considerato anche il settore della manutenzione e riparazione meccaniche degli autoveicoli, dei relativi impianti elettrici, delle carrozzerie, degli pneumatici e quello della riparazione e manutenzione di trattori agricoli, che contano più di 67 mila imprese per un totale di circa 196 mila occupati.

Si può quindi affermare che nella filiera automotive allargata, nel 2020, sono occupate circa 383 mila persone in più di 70 mila imprese. In particolare, il settore della componentistica (intendendo per tale la fabbricazione di carrozzeria, apparecchiature elettriche ed elettroniche e di altre parti ed accessori per autoveicoli ed i loro motori) conta oltre 101 mila addetti (in più di 2.300 imprese).

Entrando nelle dinamiche dei singoli codici ATECO che compongono la filiera, nel periodo 2012 – 2020, le imprese del settore della fabbricazione di apparecchiature elettroniche mostrano una crescita del +110,4% e un relativo aumento del numero degli occupati del +27,3%; al contrario le imprese che si occupano della riparazione delle stesse apparecchiature e degli impianti di avviamento diminuiscono del -39,2% insieme a un calo degli occupati del -40,6%. Il dato può indicarci che, nel caso delle parti elettriche ed elettroniche, si evidenzia un minor ricorso alla manutenzione e riparazione di quanto avviene ad esempio per le parti meccaniche.

SU QUANTI LAVORATORI IMPATTERA' LA TRANSIZIONE?

Secondo una recente ricerca della Uilm, il 40-45% degli occupati italiani dei codici ATECO risulterà direttamente coinvolto nella transizione automotive. I settori più a rischio sono quelli strettamente legati alla produzione del motore endotermico e delle sue componenti.

In particolare, il comparto con quota di impatto più alta (70%) è quello di "Fabbricazione di altre parti ed accessori per autoveicoli e loro motori" (29320) per un totale di oltre 53 mila occupati che potrebbero subire un impatto a causa della transizione all'elettrico. Seguono "Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed elettroniche per autoveicoli e loro motori" (29310) e "Riparazioni meccaniche di autoveicoli" (45201) con una quota del 50%, per un totale di oltre 57mila occupati impattati. Risultano invece meno a rischio quei settori che producono componenti che non dovrebbero subire modifiche sostanziali nell'ambito della transizione, quali "Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi" (29200), "Fabbricazione di autoveicoli" (29100), "Riparazione di impianti elettrici e di alimentazione per autoveicoli" (45203).

E SE GUARDASSIMO ALL'IDROGENO?

Optare per biocarburanti o tecnologie all'idrogeno permetterebbe di salvare parte della filiera senza attuare rivoluzioni copernicane, ed è il motivo per cui, col ritorno di un mondo che contrappone l'Est con l'Ovest, sempre più attori ci stanno pensando, così da non dipendere dalla Cina (persino alcune tedesche, tra le più convinte a investire nel Dragone), ma in tal caso bisognerà battere i pugni sul tavolo in Europa, perché Bruxelles (che intanto, almeno sul fronte emissioni, secondo *Politico* potrebbe aver abbandonato la decisione di stringere le maglie per ricomprendere solo motorizzazioni Euro7) pare intenzionata a percorrere la strada verso l'elettrico, rendendo svantaggiose le altre soluzioni.

ISCRIVITI ALLA NOSTRA NEWSLETTER

Iscriviti alla nostra mailing list per ricevere la nostra newsletter

Iscrizione avvenuta con successo, ti dovrebbe arrivare una email con la quale devi confermare la tua iscrizione. Grazie da EnergiaOltre!



Errore

