

Auto elettrica e neutralità tecnologica: la filiera italiana incontra il Ministro dell'ambiente

21 marzo 2023



L'esigenza di adottare una visione realistica sui cambiamenti e sulla transizione ecologica in atto, privilegiando la neutralità tecnologica, le eccellenze industriali e l'indipendenza energetica.

È stato questo il tema al centro della tavola rotonda a porte chiuse dal titolo «Mobilità e futuro, è scontro con l'UE», che lunedì 20 marzo ha visto il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica **Gilberto Pichetto** confrontarsi con i rappresentanti del mondo della mobilità.

Il promotore di #FORUMAutoMotive, **Pierluigi Bonora**, ha introdotto i lavori sottolineando la necessità di un dibattito non ideologico che «esprima l'esigenza di avere una visione realistica dei cambiamenti in atto, privilegiando la neutralità tecnologica, le eccellenze industriali e l'indipendenza energetica. Verso un mondo più "green", ma con trasparenza e buon senso».

Consigliati per te

[Accedi e personalizza la tua esperienza](#)

Lo scoglio dei prezzi

Ad aprire il confronto è stato **Dario Duse**, Country Leader Italia ed EMEA Co-Leader of Automotive & Industrial Team di AlixPartners, che ha presentato l'ultimo aggiornamento del Global Automotive Outlook: «Ci aspettiamo che l'elettrificazione faccia decisi passi in avanti nei prossimi anni. Attualmente i veicoli alla spina scontano maggiori costi di produzione rispetto ai veicoli tradizionali, che portano a prezzi di vendita più alti del 45%-55% rispetto a quelli con motori endotermici. Ci vorrà tempo prima che i due costi si avvicinino.

Idrogeno e biocombustibili rappresentano le possibili altre tecnologie che potrebbero in futuro integrare l'elettrico nel mix di alimentazioni».

Massimo Ghenzer, Presidente Areté Methodos, ha esposti i risultati di alcuni studi condotti da Areté dalla pandemia a oggi: «Gli italiani oggi sono disposti a pagare per una vettura elettrica al massimo 30mila euro. Forse in futuro alcuni car maker riusciranno a dare una risposta concreta a questa esigenza, ma di certo non si riuscirà ad accontentare tutti. Il passaggio al 2035 da questo punto di vista sembra poco realizzabile».

“Il mercato”, ha osservato **Gianluca Italia**, Amministratore Delegato di Mocauro Group, «è oggi decisamente confuso da quello che i consumatori sentono e da prezzi saliti clamorosamente alle stelle. Si vende meno nuovo e si guarda con più attenzione all'usato e, di conseguenza, le emissioni crescono».

«Nel Sud Italia la situazione è ancora più complessa per l'auto elettrica», ha commentato **Francesco Maldarizzi**, Presidente della Maldarizzi Automotive S.p.A., «soprattutto sul fronte dell'infrastrutturazione che nel Mezzogiorno è davvero carente e di certo tale gap non sarà colmato al 2035».

Geronimo La Russa, Presidente di Aci Milano e Aci Infomobility, ha poi espresso il punto di vista dei consumatori: «C'è molta preoccupazione tra i consumatori; anche a Milano sono molte le lamentele sul funzionamento delle colonnine di ricarica. Il percorso culturale verso questo modello è lungo ed ecco perché vediamo di buon occhio uno slittamento oltre il 2035 della scadenza per lo stop ai motori a combustione interna».

Puntare sulla neutralità tecnologica

Claudio Spinaci, presidente di UNEM ha presentato il Rapporto UNEM «Decarbonizzare i trasporti. Più soluzioni per un obiettivo comune», sottolineando come una strada non impostata solo sul full electric esiste, mettendo in parallelo i biocarburanti, raggiungendo gli obiettivi al 2030 e al 2035: «L'auto elettrica può rappresentare una valida alternativa in alcuni contesti, ma non può essere imposta quale unica soluzione rinnegando un principio cardine delle politiche europee, ossia quello della neutralità tecnologica. Inoltre, in questo modo mettiamo a rischio la nostra sicurezza energetica e intere filiere industriali di eccellenza con impatti sociali ed economici devastanti. Va dato atto a questo Governo di avere preso una posizione decisa a livello europeo su questo tema e permesso la riapertura di un dibattito che sembrava ormai chiuso».

«Il GPL oggi sta andando molto bene sul mercato, grazie alla sua elevata competitività», ha osservato **Andrea Arzà**, Presidente di Federchimica-Assogasliquidi: «La polemica tra pro e contro elettrico è stata fomentata da una legislazione che ha imposto lo stop ai motori non elettrici. Chiediamo di poter fare investimenti e ricerca su carburanti a basso impatto ambientale»

La posizione delle associazioni

Michele Crisci, Presidente di Unrae, ha riconosciuto il ruolo avuto dal Governo nell'apertura del dibattito sul 2035: «Come Associazione siamo per la neutralità tecnologica e vediamo di buon grado la visione del Governo e l'impegno per accompagnare la transizione. È ora anche di mettere mano alla fiscalità dell'auto aziendale per promuovere la transizione».

Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di **Federauto**, ha sottolineato come l'Italia è stato l'unico Paese che nell'Unione ha ridotto gli acquisti di elettrico: «Forse meglio degli incentivi, che provocano prima euforia e poi depressione, sarebbe il caso di pensare a qualcosa di strutturale sul tema della fiscalità dell'auto aziendale allineandoci al resto dell'Europa sul tema della detraibilità IVA e della deducibilità dei costi».

Italo Folonari, Vicepresidente di ANIASA, ha affermato che «i noleggiatori sono per definizione tecnologicamente neutrali. Gestiamo le vetture che ci chiedono i clienti. La confusione sul tema motorizzazione sta determinando una crescita del noleggio; anche i privati nell'incertezza sulla scelta modello e della motorizzazione, preferiscono affidarsi al noleggio. Il noleggio può accelerare concretamente la transizione ecologica».

«Dobbiamo fare i conti con la realtà industriale ed energetica del nostro Paese», ha affermato **Flavio Merigo**, Presidente di Assogasmetano, «le nostre rinnovabili non crescono. Le promesse sui costi più bassi delle auto elettriche andranno verificate sul campo. Oggi esistono delle soluzioni “in casa” per ridurre le emissioni, come il biometano. Una tecnologia che possiamo sfruttare domani».

Paolo Scudieri, Presidente di ANFIA ha infine ricordato come «il settore automotive è un cardine dell'economia italiana ed europea e del bagaglio culturale che in esso si conserva. Da Euro 0 a Euro 6 sono state abbattute del 90% le emissioni di NOx e l'impegno per ridurre tutte le emissioni c'è sempre stato. Il salto tecnologico dell'elettrico è un salto senza rete, non possiamo permettercelo. Infrastrutturazione del Paese e autonomia energetica sono fattori fondamentali per la promozione della diffusione dell'elettrico».

Il punto di vista del mondo Bev

A rappresentare il mondo BEV l'intervento di **Mauro Tedeschini**, Fondatore di Vaielettrico.it: «Ogni tecnologia ha punti di forza e punti di debolezza. Tutte le strade andranno esplorate per ridurre le emissioni. Sono convinto che i costi del prodotto elettrico nei prossimi anni si ridurranno sensibilmente».

Riproduzione riservata ©

ARGOMENTI [elettrico](#) [Automobile Club d'Italia](#) [Milano](#) [Sud](#) [Mauro Tedeschini](#)

Per approfondire



Audi Pr

Scegli l'usato

Scopri di più

P.I. 00777910159 | © Copyright Il Sole 24 Ore Tutti i diritti riservati

Il Sole **24 ORE**