

FORUMAutomotive: aspettando l'idrogeno, l'elettrico non è l'unica via



Terzo appuntamento virtuale di **#FORUMAutoMotive** per discutere della fase delicata che sta attraversando il settore automotive, uscito estremamente provato dal lockdown, e analizzare le scelte di un Governo che per motivi ideologici sembra orientato a privilegiare un'unica tecnologia, l'elettrico, che rappresenta però una fetta davvero esigua del mercato, lasciando indietro tutto il resto.

L'obiettivo è fornire proposte e indicazioni per trovare risposte in grado di ridare vitalità al settore, che

rappresenta un comparto vitale per l'Italia, ma rischia molto più di una mancata ripartenza: infatti, stando così le cose e senza un intervento forte e concreto da parte del Governo, all'orizzonte si prospetta un vero tracollo.

Il terzo appuntamento dell'era virtuale, a cui hanno partecipato giornalisti, rappresentanti di case automobilistiche e di aziende impegnate nella fornitura di carburanti classici e alternativi, è stato imperniato sul tema "**Auto e sostenibilità, a lezione di mobilità green**", per valutare quali possano essere le scelte attuabili per sfruttare quella che potrebbe essere un'opportunità, che non può essere sprecata con scelte tecnologiche cieche, senza tenere conto di soluzioni con tutte le carte in regola per combinare **ripresa, mobilità, "pulizia" dell'aria e svecchiamento del parco circolante**.

"Nessuno vuole assistenzialismo – ha esordito **Andrea Crespi**, direttore generale di **Hyundai Italia** – ma serve un innesco per fare andare le cose come devono. L'intervento deve essere immediato, come avvenuto in altri mercati che sono già ripartiti, tuttavia non si può pensare di concentrare benefici su un segmento che rappresenta solo il 2% del mercato e abbandonare al suo destino il restante 98%".

In particolare, l'assunto di base condiviso da molti partecipanti è che, data la particolare delicatezza del momento che stiamo vivendo, la politica non può permettersi di non comprendere fino in fondo l'importanza del settore.

"Pensare di sfruttare la situazione per una svolta epocale, puntando solo sull'elettrico, è pericoloso, senza dimenticare quelli che sono i rischi generati dalle polemiche sugli incentivi, che di fatto paralizzano la ripartenza" ha spiegato **Pierluigi Bonora**, giornalista e promotore di **#FORUMAutoMotive**. Una preoccupazione condivisa da **Geronimo La Russa**, presidente di ACI Milano, per il quale "serve una spinta decisa allo scopo di compensare le limitazioni di capacità del trasporto, non solo locale. Dobbiamo capire che bisogna guardare il problema nella sua interezza; solo in questo modo si possono trarre benefici anche per l'ambiente".

Che l'elettrico, da solo, non possa rappresentare la spinta auspicata da tutti, è convinzione espressa anche da **Mauro Tedeschini**, giornalista fondatore di Vaielettrico, quindi certamente osservatore

attento del settore. “Tuttavia, bisogna uscire dagli slogan – ha spiegato Tedeschini – è evidente che la svolta elettrica dovrà essere accompagnata per molti anni dai motori convenzionali. In ogni caso è certo che la via sarà questa perché tutti i costruttori stanno investendo grandi capitali, molti più di quanti ne abbiano utilizzati per altre soluzioni tecnologiche”.

Sul fatto che il contrasto alle decisioni dettate dall’ideologia non sia assolutamente semplice ha convenuto anche l’on. **Alessandro Cattaneo**, membro della commissione Finanze della Camera. “Bisogna coniugare le politiche ambientali con l’industria, con proposte concrete che devono colmare il ritardo determinato dal fatto che l’auto era stata dimenticata. E, soprattutto – ha sottolineato – la leva fiscale deve essere usata anche in questo settore, aumentando i tetti della detrazione per le auto aziendali e ribassando l’Iva, come ha già fatto la Germania”.

Ampio spazio è stato dato anche alla voce dei rappresentanti di **aziende impegnate nella fornitura di carburanti classici e alternativi**, che hanno grandi potenzialità dal punto di vista ambientale, senza dimenticare l’idrogeno. Per **Daniele Bandiera**, amministratore delegato di IP, “la sensazione è che in questo momento, al di là delle forme di alimentazione, l’auto sia diventata un problema gigantesco, mentre è il veicolo più sicuro contro il contagio. Ragionare in funzione di sogni è un errore, quel che serve è guardare al parco auto attuale e al suo rinnovamento, e **pensare a un piano industriale per produrre in Italia**, dove ci sono competenze per farlo. E poi serve investire in tecnologie e infrastrutture, comprese quelle per la ricarica delle auto elettriche, che dovrebbero essere molto più performanti”.

Secondo **Daniele Lucà**, senior vice president global Sustainable Mobility di Snam, una soluzione già a portata di mano è rappresentata dalla **"bio-mobilità"**, in quanto “le infrastrutture e le auto a gas possono abilitare una transizione efficiente verso una mobilità più green e rinnovabile attraverso il biometano e, in futuro, l’idrogeno”.

Anche **Andrea Arzà**, presidente di **Assogasliquidi/Federchimica**, ha voluto ribadire che le infrastrutture dell’industria del gas sono ben radicate nel nostro Paese e, pertanto, “potrebbero essere sfruttate da subito per offrire vantaggi al sistema economico e alla mobilità”.

Nel corso dell’incontro, infine, sono stati illustrati i risultati del **Global Automotive Outlook** di **AlixPartners**, giunto alla diciassettesima edizione, con un titolo molto attuale: **"Dominare l’incertezza. Lo scenario italiano post pandemia"**.

“Il graduale ritorno ai livelli pre-crisi – che in Italia richiederà almeno quattro anni – sarà accompagnato da un continuo allontanamento dai modelli tradizionali – ha spiegato Il managing director **Dario Duse** –. La guerra ai motori diesel, insieme all’aumento delle vendite di Suv, hanno però contribuito all’inversione del trend di riduzione delle emissioni di Co2. Per questo motivo l’introduzione di incentivi correttamente strutturati potrebbe aiutare la ripartenza, garantendo la riduzione delle emissioni”.