

**Ufficio Stampa della Provincia autonoma di Trento**

Piazza Dante 15, 38122 Trento

Tel. 0461 494614 - Fax 0461 494615

uff.stampa@provincia.tn.it

**COMUNICATO n. 2236 del 26/09/2020**

## **L'era dell'auto elettrica sta arrivando prima del previsto**

**L'auto elettrica apre una nuova era nella mobilità a zero emissioni e promette una ristrutturazione verde dell'industria automobilistica mondiale. Certo, la pandemia da Covid-19 ha portato ad un abbattimento drammatico delle vendite. La buona notizia, però, è che il mercato delle auto green sembra non essere crollato, incalzato anche dagli incentivi pubblici per l'acquisto e per il rinnovo delle infrastrutture. Quasi come se l'era dell'auto elettrica fosse in anticipo sui tempi. A tal punto che l'innovazione tecnologica sta spingendo molto sul fronte delle batterie e sulla distribuzione territoriale dei carburatori, le cosiddette colonnine di ricarica. Moderato da Eugenio Occorsio, Giornalista de "La Repubblica" e "L'Espresso", al Festival dell'Economia di Trento un dibattito organizzato da INET - Institute for New Economic Thinking, con un panel di relatori di spicco.**

Quello di cui stiamo cominciando ad accorgerci è che i prezzi delle auto elettriche sono in sensibile diminuzione tanto che una Wolkswagen elettrica ID.3 tra poco la si potrà acquistare con la medesima cifra di una Golf e una Tesla Model 3 si sta avvicinando al costo di una BMW Serie 3. Gli analisti possono a questo punto sbizzarrirsi nel delineare previsioni su quanto tempo ci vorrà ancora per la diffusione della mobilità elettrica, senza che vi sia più bisogno di incentivi pubblici. Tanto da diventare quasi più vantaggiosa di una tradizionale automobile a gasolio. Ciò che ancora ostacola il prezzo delle auto elettriche è naturalmente il rapporto efficienza/costo delle batterie e la necessità di avere colonnine di ricarica distribuite su tutto il territorio.

“Allo stato attuale dei fatti, anche a causa della crisi globale e della pandemia, l'industria automobilistica è in forte crisi. Dal 2018, la produzione complessiva di automobili in Germania è in declino. Così come in Francia. Negli Stati Uniti, GM e Ford da mesi ormai stanno riducendo i propri investimenti. Anche l'industria automobilistica giapponese si sta indebolendo. In questo paese è in corso un vasto processo di consolidamento attraverso il quale solo quattro degli attuali otto gruppi hanno delle possibilità di sopravvivere come società indipendenti. Questa ristrutturazione comporterà verosimilmente la perdita di decine di migliaia di posti di lavoro. Non solo ci sono troppi produttori, ma i profondi cambiamenti nei metodi di produzione associati al passaggio a forme di trasporto più verde rendono obsoleti molti processi industriali e forme di lavoro attuali.

Come affronteranno questi cambiamenti i paesi produttori di auto?” - **Thomas Ferguson**, Direttore di Progetti di Ricerca INET - Institute for New Economic Thinking, lo ha chiesto ad alcuni relatori che hanno portato studi e previsioni di analisi per un mercato, quello dell'auto elettrica, che avrà sicuramente un beneficio sull'ambiente non senza ripercussioni sui tradizionali modelli di produzione.

**Annamaria Simonazzi**, Professore di Economia politica e storia dell'analisi economica, Università di Roma “La Sapienza”, ha attribuito un forte ruolo alle politiche pubbliche, in grado di orientare e governare questo cambiamento che avrà forte incidenze sociali ed occupazionali, con una concorrenza sulle tecnologie ancora allo stato iniziale e una movimentazione degli equilibri tra aree di produzione ed aree di subfornitura che fino ad ora reggevano gli equilibri di un modello automotive consolidato così come lo conosciamo.

**Nadia Garbellini** della Fondazione Claudio Sabattini, ha spiegato che il nuovo business model dell'elettrico si regge su catene del lavoro condizionate principalmente dai Paesi produttori di componentistica. E non è detto che le politiche europee per l'acquisto e la distribuzione colonnina siano sufficienti ad arginare il problema sul fronte occupazionale. Secondo la Garbellini, ancora una volta c'è bisogno di un'autorità pubblica di portata sovranazionale in grado di gestire questa sfida. Ci si chiede inoltre se non sia meglio investire sull'auto ibrida, così da soddisfare una serie di requisiti di mobilità elettrica e al contempo evitare il tracollo occupazionale del settore automobilistico tradizionale.

Toccano poi il tema del Recovery Fund, stanno fiorendo programmi nazionali per poter sfruttare il denaro europeo che arriverà. **Matteo Gaddi**, per la Fondazione Claudio Sabattini, ha passato in rassegna le misure adottate da alcuni paesi per incentivare l'elettrico. Se da una parte la Germania che è il primo produttore di auto vede una spinta per l'acquisto e il rinnovamento di flotte pubbliche e private, ma anche al sostegno della produzione industriale e sulla rete di fornitori di componenti. In Spagna, invece, gli incentivi si concentrano a livello fiscale e sostegno industriale, con una sorta di impegno sottoscritto tra le aziende private a raggiungere i 700 mila veicoli entro il 2030. Il Governo francese ha varato un piano che coinvolge direttamente il settore pubblico, con diversi tipi di misure per costituire fondi pubblici a sostegno della trasformazione industriale.

“E se da una parte l'emergenza Covid ha insegnato che lo smart working è praticabile, e può portare vantaggi in tema di emissioni zero, meno traffico e più sicurezza sulle strade, dall'altra questa modalità di lavoro da casa non sta andando incontro al cambiamento desiderato secondo il sentiment degli stessi lavoratori” – ha proseguito **Ryan Rafaty** - Climate Econometrics, Nuffield College, University of Oxford – “Un altro aspetto su cui puntare l'attenzione, in un'ottica di medio lungo periodo, è il risvolto occupazionale delle case automobilistiche tradizionali, che non sapranno riconvertirsi all'elettrico, e l'esuberanza quindi di moltissimi lavoratori”.

()