

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. 1684 del 04/06/2022

Auto elettrica: nuove frontiere dell'industria manifatturiera

FESTIVAL ECONOMIA TRENTO - Un dibattito a 360 gradi su una rivoluzione in atto: dall'auto tradizionale all'auto elettrica. Luci ed ombre su una trasformazione epocale, che porterà indiscutibili benefici all'eco-sistema, ma che si trascina molti interrogativi, tra i quali: “si perderanno posti di lavoro visto che ha meno componenti da assemblare e sono automatizzati? Il litio è una risorsa infinita od è meglio investire in altri ambiti, come la chimica? I distributori di ricarica sono ancora pochi in Italia: la politica se ne farà carico? L'auto tradizionale rimane ad oggi più veloce, più performante, ha un più ampio range di autonomia, mentre quali sono i vantaggi di un'auto elettrica?. Fra tutti gli interrogativi, è emerso un unico assioma: la scelta di un'auto elettrica non è un dogma, ma deve esser preferibile per la salvaguardia del nostro Pianeta. Serve spingere sulle fonti rinnovabili, le uniche ad alimentare la transizione energetica.

Auto elettriche: una delle grandi trasformazioni in atto: l'impatto sull'economia non sarà indolore e quali trasformazioni comporta? Mario Cianflone, giornalista de “Il Sole 24 Ore”, ha introdotto oggi pomeriggio il dibattito nell'Aula Kessler del Dipartimento di Sociologia dell'Università di Trento.

Ha aperto i lavori Giano Primo Quagliano, Presidente del Centro Studi Promotor: “l'auto elettrica è una scelta della politica e cioè dell'UE per motivi essenzialmente ecologici. Chi è in regola per questa transizione è l'industria automobilistica che ha già messo sul mercato un numero di auto sufficiente per iniziare il processo. Il primo punto – ha evidenziato Quagliano – è che il prezzo non è alla portata di tutti, ma in futuro non sarà così se ci saranno le economie di scala. Per far decollare il processo occorrono incentivi più importanti di quelli imposti dall'Italia. Nel mondo della componentistica – ha aggiunto - c'è allarme: i componenti sono più semplici delle auto non elettriche e questo potrebbe creare problemi nell'occupazione. E non si possono usare disincentivi: ad esempio, il presidente Macron voleva aumentare il prezzo del gasolio per motivi ambientali ed è bastata la protesta dei “gilet gialli” per bloccarla. In futuro dovremo ricavare energia solo da fonti rinnovabili e l'UE ha fissato il 2035 come termine ultimo alla vendita di vetture tradizionali, portando l'abbattimento al 90% delle emissioni di Co2. In Italia la politica è in posizione di difesa: Giorgetti ha rifiutato di firmare il protocollo del 2035 e Cingolani ha detto che le auto elettriche non sono la soluzione.”

E' invece entusiasta del processo di transizione ecologica per la salvaguardia del nostro pianeta Alberto Viano, amministratore delegato di LeasePlan, che dice: “Nel settore del car sharing l'utilizzo è stato altissimo e anche nei mezzi urbani. Del nostro parco auto complessivo di 150.000 veicoli, il 5% è già elettrico e 20.000 sono le auto elettriche immatricolate a maggio 2022. “ Viano ha poi elencato vantaggi e svantaggi: “ha costi di utilizzo più bassi del tradizionale, ma i distributori di ricarica sono ancora pochi, spesso male segnalati e non garantiscono la potenza - ed ha concluso – questo processo è fattibile e abbiamo calcolato che sarebbe sufficiente un aumento del consumo elettrico del 10% su base annua, ma è indispensabile investire di più nelle infrastrutture.”

“E' prioritario realizzare una forte rete di distributori in Italia per ricaricare le auto – è il primo pensiero di Elisabetta Ripa, amministratore delegato di Enel X Way, ed ha aggiunto: “Il gruppo Enel è da anni che

investe nella costruzione di infrastrutture di ricarica che ad oggi sono 15.000 in Italia. Non sono certo sufficienti e dobbiamo fare uno sforzo più corale e di sistema per diffondere i distributori in modo capillare in tutta Italia.” Ha evidenziato, inoltre, che guidare un’auto elettrica è un modo diverso di vivere un’auto, che – come un cellulare – deve essere ricaricata di notte o periodicamente. “Per quanto riguarda invece l’utilizzo, solo il 50% sarà in ambito domestico, mentre l’altro 50% avrà soluzioni di altra natura: ad esempio, per chi è in itinere, o chi giunge a destinazione (per fare acquisti, la spesa, al ristorante). Gli esercizi commerciali dovranno diventare partner forti in questo senso”.

Un focus più squisitamente tecnico sul tema è stato esposto da Marco Bentivogli, Coordinatore nazionale di Base Italia: “un motore di un diesel ha circa 860 pezzi, mentre un motore elettrico è semplice da assemblare ed ha un processo produttivo automatizzabile con soli 100 pezzi. Il valore di un’auto elettrica è per il 40% la batteria. La prima batteria è stata costruita in Scandinavia e, ad oggi, zero in Italia (inoltre, siamo settimi in Europa per produzione di colonnine e più in basso per le colonnine a ricarica veloce). Per quanto riguarda la possibile perdita di posti di lavoro – ha declamato - se non si fanno subito politiche di compensazione e di trasferimento di nuove competenze, molti perderanno il lavoro”.

Sollecitato sul tema delle batterie dal giornalista, che ha chiesto lumi circa una nuova fase di ricerca, dopo gli ioni di litio, sul versante della chimica, e alla necessità di un nuovo salto tecnologico, Quagliano ha risposto che è necessario aumentare la densità energetica rispetto a quella attuale e puntare alla ricerca anche per ridurre il peso della batteria. Inoltre Quagliano ha ricordato che “il litio è raro ed è fortemente incendiabile”.

In conclusione, Viano ha aggiunto che “le batterie sono riciclabili per oltre il 90%” ed ha anche sottolineato che questa transizione è stata dettata dalla politica, che è stata lungimirante per non dipendere da chi produce elementi fossili ed emette Co2. Ed ha aggiunto: “l’auto elettrica non compete in termini di performance, velocità, range di autonomia dell’auto tradizionale, ma questi valori sono migliorati tanto nelle auto elettriche e i costi stanno scendendo. Per una volta l’Italia dovrebbe investire per sviluppare un settore nuovo e investire nel futuro del pianeta. Il mondo occidentale è chiamato a dare una riposta economica, è un obiettivo ambizioso e dobbiamo arrivarci entro il 2035. Dobbiamo avere – ha detto in chiosa - un ruolo nel mondo per una economia più innovativa, avanzata e pionieristica”.

Infine, alla domanda del giornalista sulla necessità di una ricarica veloce e molto meno costosa, l’amministratore delegato Elisabetta Ripa, ha dichiarato: “bisogna collaborare con tutte le pubbliche amministrazioni, le imprese e il commercio, e serve semplificazione burocratica, visto che per realizzare una colonnina di ricarica servono ben 22 permessi. Dobbiamo cambiare inoltre regole anacronistiche: a Roma, ad esempio, ci vuole un marciapiede di 4 metri per una colonnina ed è impossibile per una città d’arte avere queste metrature. Ed in conclusione ha affermato che è necessario spingere sulle fonti rinnovabili, le uniche ad alimentare la transizione energetica”.

(an)