

BENZINA E DIESEL ADDIO Incentivare soltanto gli acquisti diventa un aiuto ai consumatori più abbienti. Servono le colonnine e una strategia nazionale

Rivoluzione per pochi: gli errori sull'auto elettrica

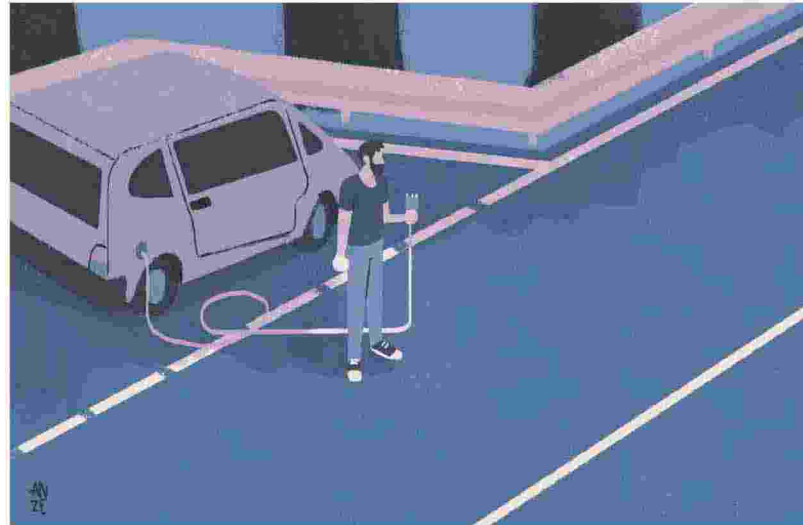
» MARCO BENTIVOGLI *

L'auto elettrica è un pezzo importante di una strategia ma non può essere l'unico. Da troppi anni si identificano obiettivi sfidanti e non si mettono in campo azioni per raggiungerli. Nei Paesi europei più avanzati, i partiti verdi continuano a incidere sulle decisioni politiche perché hanno fatto della concretezza il loro tratto distintivo.

La cosiddetta "ecotassa" inserita nella legge di Bilancio non rappresenta, da questo punto di vista, la risposta all'esigenza di decarbonizzare i trasporti. È una misura spot, che non avrà effetti sull'ambiente ma ne sta avendo sul lavoro e sulla produzione italiana di auto. È bastato l'annuncio a far crollare le vendite del 19% e rischia di trasformarsi in un regalo alle imprese estere, con la doppia beffa di non centrare nemmeno l'obiettivo ambientale.

IN TUTTA EUROPA l'industria dell'auto sta rallentando, anche per via dell'insensata guerra contro i motori diesel (quelli di nuova generazione euro6 producono meno Co2 e quasi la stessa Nox di quelli a benzina) e delle nuove regole europee in materia di emissioni e consumo di carburante, che ignorano del tutto l'impatto decisamente maggiore che il riscaldamento ha sull'inquinamento delle nostre città. Nonostante ciò, il resto d'Europa non si è avventurato a varare misure di sostegno all'acquisto di auto elettriche senza una strategia nazionale, ma sta lavorando da tempo attraverso importanti investimenti per creare infrastrutture che rendano funzionale e sostenibile questo tipo di mobilità a livello industriale, normativo, per la ricarica per lo smaltimento delle batterie, per la riorganizzazione della filiera industriale e quella della manutenzione e servizi.

Oggi su circa 100 mila stazioni di ricarica attive in tutta Europa, il 28 per cento si trova in Olanda, il 22 in Germania, il 14 in Francia e il 12 in Gran Bretagna. In Italia, secondo i dati raccolti dall'E-Mobility Report del Politecnico di Milano, ci sono appena 2.750 colonnine. L'Europa avrebbe bisogno di almeno 2 milioni di colonnine per garantire al cittadino



automobilista un'efficiente e diffusa rete di ricarica. Questo, senza mettere a rischio le loro industrie automobilistiche, ma sostenendo la transizione. Cosa che invece è ignorata dal governo italiano. Incentivare l'acquisto di auto elettriche senza una capillare rete di colonnine significa soltanto dare un sussidio alle borghesie ur-

20%

Posti di lavoro Quelli a forte rischio nel settore

bane, con effetti fiscali regressivi, con poco effetto sulle emissioni complessive. Le risorse disponibili vanno utilizzate in modo razionale: ed è prioritario, in questa fase, contribuire a infrastrutturare il Paese. Anche perché solo in questo modo si potrà inchiodare l'industria alle sue responsabilità e ai suoi ritardi. Non è la prima volta che sol-

lecitiamo prima la Fiat e poi la Fca a investire sulla nuova mobilità e su questo è evidente il nostro dissenso sui ritardi che la strategia di Sergio Marchionne ha generato. Ma dal 29 novembre siamo riusciti a far cambiare strada al gruppo. Il Piano industriale triennale da 5 miliardi di euro del gruppo Fca per le fabbriche italiane prevede la realizzazione nei prossimi tre anni di nove modelli (ibridi e elettrici) per la transizione verso l'elettrico. A fine anno saranno pronte Jeep Renegade, Compass, Fca Panda ibride e tra un anno e mezzo la 500 full electric. Vogliamo creare le condizioni perché il parco circolante si rinnovi nel senso dell'elettrico, oppure vogliamo semplicemente darci una spruzzata di verde?

NON SERVE il patriottismo economico ma neanche l'autolesionismo. Ha ragione chi dice che non possono pagare i nostri polmoni i ritardi delle strategie aziendali. Ma il percorso va spiegato bene: produrre l'auto elettrica è semplice. Ed è giusto che chi è più a-



La disuguaglianza fa male a tutti, non solo ai più poveri

QUASI TUTTI ormai sono d'accordo: la disuguaglianza è uno dei mali del nostro tempo. Ma pochi sanno argomentare perché. Richard Wilkinson e Kate Pickett, due epidemiologi, scrivono il loro secondo libro per dare argomenti: non soltanto c'è una correlazione tra disuguaglianza all'interno di una società e una lunga serie di comportamenti che indicano disagio (aborti, obesità, malattie psichiatriche) ma - argomentano - c'è un vero nesso causale. E la disuguaglianza, è il messaggio principale del loro nuovo libro "L'equilibrio dell'anima", non danneggia soltanto chi si trova in fondo alla scala sociale, chi viene lasciato indietro. È un problema che corrode l'intera società e peggiora la qualità della vita anche di chi sta più in alto di quelle che siamo abituati a considerare le vittime. Gli economisti a volte tendono a semplificare un po' troppo gli incentivi che muovono le persone. Non c'è solo il denaro, Wilkinson e Pickett ci ricordano che quello che conta è la qualità della vita.



L'equilibrio dell'anima
R. Wilkinson
e K. Pickett
Pagine: 332
Prezzo: 19,50
Editore:
Feltrinelli

vanti tesaurizzati i propri vantaggi competitivi, ma l'auto elettrica non deve essere un giocattolo per pochi che magari resta più in garage che nelle strade, deve sostituire rapidamente le auto a motorizzazione fossile. Negli altri Paesi si sono realizzate le infrastrutture di ricarica, di smaltimento delle celle, di creazione di tutta l'economia e il lavoro che compensa quel 20 per cento di occupazione in meno che vi sarà per la semplificazione del processo produttivo e di assistenza dei veicoli, e infine le normative sulla mobilità che in Italia ancora ignorano l'auto elettrica.

NEL 2017 IL SETTORE automotive italiano ha prodotto 742 mila unità (+4,2 per cento rispetto al 2016). Il fatturato delle attività produttive (dirette e indirette) del settore vale 93 miliardi di euro nel 2015, pari a un decimo del fatturato dell'intera industria manifatturiera e al 5,6 per cento del Pil. I veicoli prodotti in Italia non sono destinati solo al mercato interno, ma hanno un ruolo importante nella bilancia delle esportazioni del nostro Paese. La sola Fca impiega in Italia oltre 80 mila dipendenti con un indotto che arriva a 156 mila addetti e un impatto trainante sul Pil nazionale con un fatturato di 46 miliardi di euro. Secondo i nostri calcoli il sistema di incentivi bonus/malus mette a rischio oltre 100 mila posti di lavoro in Italia, senza contribuire significativamente alla decarbonizzazione perché, senza una adeguata rete di colonnine, quella elettrica sarà la seconda o terza auto di chi, essendo benestante, non ha bisogno di incentivi. Il paradosso è che tra i modelli più colpiti dall'ecotassa ci sono tutti quelli prodotti in Italia.

L'industria italiana va spinta a evolversi anche nel solco della sostenibilità, non può essere messa artificialmente in crisi ignorando le ripercussioni sull'occupazione e il reddito nazionale. Se vogliamo che tutti abbiano veicoli a basse emissioni, dobbiamo avere un Paese che cresce e nel quale le famiglie possono permettersi un veicolo elettrico: un Paese dove cresce soltanto la disoccupazione non è nell'interesse di nessuno.

* segretario generale Fim-Cisl

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'



In numeri

100

Mila: le stazioni di ricarica per auto elettriche attive in tutta Europa

2

Milioni: il numero di stazioni di ricarica che, secondo le stime del Politecnico di Milano, servirebbero in tutta Europa per offrire una vera alternativa all'alimentazione a benzina

2.750

Le stazioni di ricarica attive in Italia, uno dei Paesi più sguarniti

