

A rischio 70mila posti in Italia «Oggi il gasolio inquina meno»

► Tempi troppo stretti per la transizione ► Restano irrisolti i nodi del potenziamento all'elettrico, industria nazionale in affanno delle reti e dello smaltimento delle batterie

L'ANALISI

ROMA L'elettrico è la tecnologia che più di tutte dovrebbe rivoluzionare i trasporti, privati e commerciali, aiutandoci a vincere la sfida dell'inquinamento, o almeno a minimizzarne gli effetti. Tutto semplice? In realtà, nonostante abbia molti partigiani pronti a dimostrare che la strada è imboccata e non ci resta che percorrerla, anche tenuto conto che l'Europa ha in discussione il divieto di vendita per il 2035 dei veicoli con motore a scoppio, ci sono elementi di criticità non irrilevanti. Qualche mese fa i presidenti delle articolazioni territoriali di Confindustria del Nord, dove l'industria dell'automotive e della componentistica ha la sua "valley", avevano lanciato un allarme. A rischio, avevano detto, ci sono 70mila posti di lavoro della filiera: un numero che anche ieri circolava tra gli addetti ai lavori. Quella del 2035, insomma, è stata bollata come una data «inattuabile» visti i sacrifici che richiederebbe ai paesi produttori. Serve più tempo, la transizione dal diesel all'elettrico avrebbe bisogno di analisi più approfondite. E pacate. Perché non è solo un problema di posti di lavoro ma anche di convenienza per quanti sarebbero chiamati a cambiare la vecchia vettura.

I BENEFICI

Ebbene, per le grandi case i benefici in termini di risparmi sono chiari, almeno a un primo esame: le filiere della componentistica e delle subforniture sarebbero più "leggere", in un rapporto di uno a dieci, e ciò porterebbe a una notevole diminuzione dei costi. Aprendo però il problema del-

le filiere che oggi animano la motor valley della pianura padana.

E per i consumatori? Gli incentivi legati al Green Deal vanno indubbiamente nella direzione di rendere più appetibile un prodotto che, se non ci fossero, avrebbe comunque ancora un rapporto costi-benefici per nulla conveniente per molte tasche, nonostante la tecnologia stia progredendo e così facendo lo renda via via più adatto a una diffusione di mercato. Detto questo, è possibile immaginare oggi per le auto elettriche una rivoluzione paragonabile a quella che negli Anni '50 ha visto protagonisti i veicoli col motore a scoppio, con le strade "invase" da milioni di auto? Di là del tema dei costi, qui si profilano alcuni ostacoli.

Prendiamo in esame le batterie: come sa chiunque, col tempo le batterie perdono di efficacia, si scaricano con maggiore frequenza e mantengono più a fatica la carica ottimale. Cosa accadrebbe con un traffico di milioni di auto nelle nostre grandi città o agglomerati urbani europei, che debbono funzionare a temperature variabili e oscillanti fra il caldo dell'estate e il freddo invernale? Una questione che fino a oggi è stata affrontata solo superficialmente. Inoltre le batterie vanno sostituite, con i conseguenti problemi di smaltimento. In più la produzione di questi generatori è ancora più dipendente dagli Stati che possiedono i minerali metalliferi e le terre rare: in particolare litio e cobalto, che necessitano nel processo di estrazione l'uti-

lizzo di molta acqua. Facile immaginare la questione ambientale che si aprirebbe. E, ironia del destino, fra questi Stati, che sono pochi, c'è il Donbass, oggi sotto il controllo di Mosca.

LA RICARICA

L'elemento cruciale, che potrebbe risultare irrisolvibile, riguarda la ricarica e

non tanto per i punti di rifornimento, quanto per l'esigenza di avere una potenza generata e una rete adeguata a garantire la fornitura nei momenti di picco. Occorre prevedere il caso che la maggior parte dei proprietari di auto elettriche decidano di ricaricarle nello stesso periodo della giornata; a quel punto il sistema di produzione energetica potrebbe andare in grave stress, come accade a volte in estate a causa dei condizionatori. Tutto questo non significa che si debba interrompere il percorso verso una maggiore elettrificazione della mobilità, ma che le tempistiche e le modalità forse vanno riviste. In una parola, sarebbe meglio spostare di qualche anno lo stop alla produzione di veicoli con motore a scoppio.

Gianni Bessi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**LA PRODUZIONE
DEI COMPONENTI
DIPENDE
FORTEMENTE
DAGLI STATI RICCHI
DI MATERIE PRIME**



Peso: 49%

I numeri della filiera automotive italiana



5.529
IMPRESE



274.357
ADDETTI
NELLA PRODUZIONE
9,3 miliardi
€ salari e stipendi



105,8 miliardi
FATTURATO
11% manifatturieri
6,2% del PIL



settore industriale
con il **più alto**
moltiplicatore
di valore aggiunto

COMPONENTISTICA

2.200
imprese



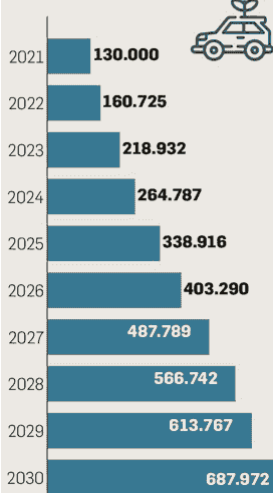
161.000
addetti



45 mld €
di fatturato



SCENARIO DOMANDA VEICOLI ELETTRICI



Fonte: Elaborazione Anfia L'Ego-Hub



Decine di migliaia di posti di lavoro a rischio nel settore auto con lo stop ai motori termici



Peso:49%