

GIANMARCO GIORDA L'appello al governo del direttore Anfia

“L'elettrico è il futuro ma bisogna aiutare le ditte a rilanciarsi”

L'INTERVISTA

CLAUDIALUISE

«Il veicolo elettrico prevede circa 200 componenti contro i circa 1.400 del veicolo con motore tradizionale e molti dei componenti superstiti devono essere riadattati». Gianmarco Giorda, direttore dell'Anfia, parte da qui per raccontare la rivoluzione in corso nel mondo automotive.

Che cosa può fare il governo per arginare il rischio di licenziamenti?

«Il governo deve attuare subito un piano di politica industriale che sostenga gli investimenti delle imprese non solo in ricerca e sviluppo, ma anche in riconversione produttiva, soprattutto della componentistica, rendendo gli strumenti di sostegno accessibili alle imprese su tutto il territorio. Tra i punti strategici anche il capitale umano (incentivazione fi-



GIANMARCO GIORDA
ASSOCIAZIONE NAZIONALE
FILIERA INDUSTRIE AUTOMOBILISTICA

Le aziende investono e faranno la loro parte per raggiungere gli obiettivi europei di decarbonizzazione

scale per la formazione e la riqualificazione professionale; evoluzione dell'offerta di servizi formativi) e l'aggregazione delle imprese (strumenti di private equity per le Pmi)».

Sono partiti gli investimenti delle aziende per prepararsi agli obiettivi imposti dall'Europa?

«Le aziende stanno investendo e faranno la loro parte per il raggiungimento degli obiettivi europei di decarbonizzazione, ma serve un approccio olistico: anche gli altri attori del mondo della mobilità siano chiamati a dare un contributo commisurato, ad esempio chi ha il compito di realizzare e gestire le infrastrutture per l'elettrico, l'idrogeno e in generale i carburanti alternativi e i biocarburanti. Inoltre, la stretta sui target di emissioni di CO2 prospettata dalla proposta della Commissione europea nell'ambito del pacchetto normativo Fit for 55, è assolutamente insostenibile come sforzo ulteriore rispetto ai già am-



L'Italia è al 14° posto in Ue per numero di colonnine di ricarica

biziosi target vigenti: accorciare in maniera irrealistica i tempi della transizione e immaginare una mobilità a zero emissioni già al 2035 significa compromettere la tenuta industriale della nostra filiera».

Abbiamo infrastrutture sufficienti per affrontare la rivoluzione dell'elettrico?

«A oggi no, visto che l'Italia è al quattordicesimo posto in Ue per numero di colonnine di ricarica ogni 100 km di autostrada. Bisogna accelerare. Al momento i ritmi di adeguamento infrastrutturale non tengono il passo con la forte crescita delle immatricolazioni di auto ricaricabili (+97,1% in UE-EFTA-UK nel primo trimestre 2021)».

Possiamo immaginarci una mobilità del futuro in cui anche l'idrogeno abbia un ruolo per le auto private?

«L'idrogeno è una tecnologia promettente soprattutto nel nostro Paese, dove il riconosciuto know-how della filiera industriale del gas naturale costituisce un ottimo punto di partenza. Per andare in questa direzione occorre sviluppare una rete di stazioni di rifornimento e supportare, a livello istituzionale, le aziende che già stanno investendo in questa tecnologia facilitandone il dialogo con le altre imprese partecipanti, oltre ad attrarre nuovi investimenti esteri sul territorio».

