

AUTO

Componentistica la più colpita

Simonluca Pini — a pag. 4

La componentistica auto rischia di pagare il prezzo più alto

Fine del motore termico

Scudieri (Anfia): 5 miliardi
di saldo attivo solo
nella bilancia commerciale

Simonluca Pini

La Comunità Europea ha deciso di mettere la parola fine alle automobili termiche, quelle che quotidianamente utilizzano milioni di cittadini per muoversi. Con la proposta contenuta all'interno di "Fit for 55", la UE nel 2035 vuole vietare la vendita di veicoli benzina, diesel, gpl, metano e anche ibridi o plug-in. Solo elettrico o idrogeno, nonostante ad oggi i punti di ricarica siamo estremamente rari e in Italia sia presente un solo distributore di idrogeno. Il motivo di questa scelta radicale? La lotta alla CO₂, ovvero il contenimento dell'anidride carbonica emessa nell'atmosfera.

Oltre ad un problema di natura ambientale, con lo spostamento della produzione di CO₂ dal "tubo di scarico" alla fonte di produzione dell'energia, la scelta di abbandonare i motori termici anche elettrificati causerà un vero e proprio tsunami a livello economico. Come ricordato da Paolo Scudieri, Presidente di ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) «La filiera produttiva automotive italiana è un settore

trainante dell'economia. Con oltre 5500 imprese e 278.000 addetti fattura 106 miliardi di euro l'anno e vale il 6,2% del PIL. È il settore industriale con il più alto moltiplicatore di valore aggiunto e dà un contributo annuale all'Erario superiore ai 76 miliardi di euro di gettito fiscale». Ha questo si aggiunge un lungo elenco di danni collaterali. «Infatti – come ricorda Scudieri - la nostra componentistica ha da oltre 20 anni un saldo attivo della bilancia commerciale superiore ai 5 miliardi di euro l'anno. Scegliere di perdere nei prossimi anni aziende e occupati nel nostro settore, avrà conseguenze significative anche per le numerose filiere strettamente connesse, come quella dei macchinari e delle fonderie, con impatti non trascurabili sulla nostra economia.

L'entità dello sforzo richiesto alla nostra industria – che si somma a quelli già affrontati negli ultimi 20 anni per l'abbattimento delle emissioni, dettati da esigenze normative europee – e gli impatti che scelte così nette comporteranno sul tessuto sociale ed economico europeo ed italiano, non sono commisurabili ai risultati attesi, se si considera che le emissioni di CO₂ derivanti dalle sole auto circolanti in Europa sono circa l'1% delle emissioni mondiali».

Molti dubbi e interrogativi arrivano anche da Mauro Severi, presidente di AICA (Associazione Italiana Costruttori Autoattrezzature), che pone l'attenzione su come «le aziende del comparto si stanno riprendendo ora dopo un periodo

estremamente difficile e con questa notizia è impossibile fare programmazione a lungo termine per il clima di incertezza creato. A questo si aggiunge come l'automobile continui ad essere bersaglio di amministrazioni e autorità, nonostante gli investimenti multi milionari in materia di sostenibilità». Severi sottolinea il rischio per molte aziende del settore: «chi è legato alle motorizzazioni termiche, dovrà capire come rinnovare la propria offerta per non soccombere a causa delle decisioni prese dalla Ue».

Il nodo di fondo

A tutto questo si aggiunge il problema dell'approvvigionamento di energia, visto che l'elettricità va prodotta e genera inquinamento se non derivante da fonti completamente rinnovabili. Secondo il l'Agenzia Internazionale dell'Energia, IEA, i combustibili fossili sono ancora le fonti energetiche dominanti per la produzione di elettricità. Il carbone ha costituito il 34% e il gas il 25% della produzione globale nel 2020, mentre le rinnovabili e il nucleare insieme ha rappresentato il 37%, rispetto al 32% del 2015. Si stima quindi che le emissioni di CO₂ nel settore della produzione di energia elettrica, diminuite sia nel 2019 che nel 2020, aumenteranno del 3,5% nel 2021 e del 2,5% nel 2022. Questo conferma come l'auto elettrica non sia la panacea al problema della CO₂, ma sposti solamente la fonte di inquinamento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AUTO

1278mila addetti

Come evidenzia da Paolo Scudieri, presidente dell'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, la filiera produttiva automotive italiana è un settore con oltre 5500 imprese e 278.000 addetti fattura 106 miliardi di euro l'anno e vale il 6,2% del PIL. Solo la componentistica, poi, parte più colpita dalla proposta contro il motore termico, ha da oltre 20 anni un saldo attivo della bilancia commerciale superiore ai 5 miliardi di euro l'anno.



Auto alla spina. Con l'elettrico si perde la componentistica dei motori termici

Il Sole
24 ORE

La nuova Alitalia parte più leggera

Transizione ecologica, tempi lunghi e ostacoli sulla strada dell'arcepit

Unkredit crea la divisione Italia

Quattini lascia il calcio e si dedica al business

SCARPA
THE FREEDOM
THE FINDER

Clima, la Commissione europea è già divisa sulle nuove misure

Oltre 70 miliardi per ammorire l'impatto sociale

La componentistica auto rischia di perdere il prezzo ritale