

“Le opportunità per l'industria automotive e il suo indotto aperte dall'arrivo sul mercato europeo delle vetture dei brand cinesi, elettriche, ma non solo. I possibili scenari e l'impatto sul mondo automotive del nuovo Green Deal promosso nel secondo mandato di Ursula von der Leyen al vertice dell'UE, all'insegna della neutralità tecnologica”.

Sono stati questi i principali temi al centro della mattinata di lavori dell'evento #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista Pierluigi Bonora, in programma oggi a Milano. Bonora ha introdotto i lavori, che in apertura hanno visto l'intervento del Ministro per l'Ambiente e la Sicurezza Energetica, Gilberto Pichetto Fratin.

**Di seguito i principali spunti sollevati dai relatori dei talk show.**

### **Cinesi d'Italia, cinesi in Italia: le opportunità “dell'invasione asiatica”**

Il talk show ha visto confrontarsi esperti e manager del settore automotive sulle opportunità di sviluppo aperte dall'arrivo delle vetture elettriche sul mercato europeo.

Sul tema dei mezzi pesanti è intervenuto Massimo Artusi, Presidente di Federauto: “Ci sono già oggi diverse proposte di camion cinesi di buona qualità (anche in termini di sicurezza) sul mercato europeo. Nei prossimi anni l'offerta in questo campo tenderà a crescere. Una storia diversa riguarda poi l'industria dei pullman elettrici su cui gli asiatici hanno scommesso molti anni fa: per questo tipo di segmento di mercato la tecnologia elettrica può essere particolarmente efficace”.

Paolo Daniele Cirelli, Presidente di Cirelli Motor Company, ha osservato: “Importiamo automobili da grandi costruttori cinesi, abbiamo una rete di 35 concessionari che puntano a introdurre questi modelli all'avanguardia sul mercato. Seguiamo il complesso processo di omologazione di questi mezzi sul mercato europeo, nel rispetto di numerose normative che in alcuni casi comportano piccole modifiche delle vetture. Il cliente finale inizia ad apprezzare queste auto. Le linee cinesi sono sempre più simili a quelle europee, proponendo un rapporto qualità/prezzo particolarmente vantaggioso per il cliente”.

Francesco Cremonesi, Direttore della Comunicazione di Omoda Jaecoo Italia (Gruppo Chery): “La disponibilità tecnologica del gruppo Chery è completa, il punto è che per incrementare la penetrazione nel mercato la soluzione è quella di partire con prodotti a benzina, implementando poi nel tempo l'offerta. Sono certo che il tema dei dazi può essere un ostacolo temporale, ma non in un programma a lungo periodo. Per il posizionamento di impianti produttivi, e non solo, in Italia, si pensa a un polo che si aggiunga a quello

spagnolo, ma bisogna vedere l'andamento del mercato. Ci sono dialoghi con il nostro Governo e forse ci sarà in Italia un R&D Center dedicato allo stile”.

La parola è poi passata a Bruno Giovanni Mafrici, CEO di Car Mobility srl e CEO di DF Italia: “A dicembre contiamo di arrivare a una rete di 45 concessionari, anche grazie a partnership con primari dealer sul territorio nazionale. Stiamo lavorando molto per creare un centro ricambi tra Torino e Milano che rifornisca più Paesi. Il post vendita ha infatti un ruolo essenziale per una maggiore diffusione di questi veicoli. I marchi cinesi hanno appreso molto bene come si fanno le auto e oggi presentano un prodotto di elevata qualità con un'ottima tecnologia”.

Elisabetta Rezzani, Responsabile Ufficio Stampa Eurasia, ha poi segnalato: “Abbiamo rapporti consolidati con i costruttori cinesi, avendo scommesso molti anni fa su questo mercato. Proponiamo vetture a prezzi molto vantaggiosi che attirano la clientela, anche grazie a una tecnologia a bordo particolarmente avanzata. A breve arriveranno e lanceremo sul mercato nuovi modelli”.

### **Green Deal: una salvezza del Pianeta, anzi no, inutile e dannoso per la competitività.**

Poi spazio al confronto tra chi vede nel Green Deal la salvezza del Pianeta e chi, invece, lo considera oltre che inutile, dannoso. A moderare il faccia a faccia il giornalista Umberto Zapelloni.

Camillo Piazza, Presidente di Class Onlus e Fondatore del Partito dei Verdi: “Manca una politica industriale di Governo. Abbiamo perso la battaglia con la Cina, 2 milioni di auto cinesi in Europa sono troppe. I fondi del PNRR sono stati spesi dai Comuni per l'acquisto di bus elettrici e sono andati tutti all'estero, nemmeno un centesimo all'industria italiana. L'Italia oggi non ha un peso specifico nelle decisioni in Europa. Costruire un'auto elettrica costa molto meno che produrne una con motore termico, ma in Europa costa il 6% in più. I dazi non serviranno a nulla. Non fossilizziamo il dibattito su auto elettriche o non elettriche”.

In totale antitesi Andrea Taschini, Manager automotive ed editorialista: “Il Green Deal europeo è una grande burla. Avrebbe senso se lo facesse l'Asia, che rappresenta il 64% delle emissioni a livello mondiale. L'Europa è il Paese meno competitivo, l'energia costa il 158% in più. Oggi siamo su un binario morto. Tutto il Green Deal, dai pannelli solari alle pale eoliche, è basato su prodotti che arrivano dalla Cina. Ad aprile ha chiuso l'ultima fabbrica tedesca che produceva pannelli solari. Ogni continente dovrebbe usare i materiali che ha. Il litio non è il materiale più importante per produrre batterie, ma è la grafite. E il 97% della

grafite nel mondo è controllata dalla Cina. In Europa non è possibile scavare e nemmeno raffinare i metalli. A parte ideologie e moralismi, l'Europa ha scontentato i cittadini”.

### **Green Deal atto secondo: dal “tutto elettrico” alla neutralità tecnologica. Sarà proprio così?**

Il secondo talk, moderato dal giornalista Marco Marelli, si è soffermato sugli auspici e sulle preoccupazioni del mondo automotive italiano per il nuovo Green Deal che si andrà delineando nel corso del secondo mandato di Ursula von der Leyen al vertice della Commissione UE.

Geronimo La Russa, Vice Presidente ACI e Presidente Automobile Club Milano, ha sottolineato: “L'Italia si è fatta promotrice in Europa di un nuovo Green Deal e dobbiamo sperare che sia molto diverso da quanto visto finora. Senza un cambiamento di rotta siamo condannati a una decrescita poco felice. Il consumatore è oggi fortemente confuso e disorientato al momento dell'acquisto. Va invertita la rotta, serve neutralità tecnologica. Nonostante politiche spesso ostili anche da parte delle amministrazioni locali, continuiamo a registrare un forte desiderio di mobilità su quattro ruote”.

Parola poi a Gianni Murano, Presidente di UNEM: “L'unica strada per una vera transizione energetica nei trasporti è quella di aprire a tutte le tecnologie in grado di dare un contributo concreto, valorizzando le nostre infrastrutture strategiche e le eccellenze tecnologiche e umane delle filiere europee oggi in grande difficoltà. Serve un nuovo illuminismo rispetto ai temi dell'energia e l'Europa dovrebbe convincersi che gli obiettivi non si raggiungono escludendo, ma includendo”.

Sul tema si è poi espresso Stefano Odorici, Presidente UCIF: “Serve più pragmatismo e meno ideologia. Per offrire servizio efficiente, servono strutture, che richiedono grandi investimenti. Più che sugli incentivi, spesso inefficaci come nell'ultima tornata, a incidere su una maggiore diffusione di questa tecnologia potrebbe essere una revisione della fiscalità”.

Fabio Pressi, CEO a2a E-Mobility, ha rilevato: “E' in corso un significativo cambiamento sul fronte dell'energia che sta evolvendo rapidamente e gli operatori dell'energy sono da anni impegnati per accompagnare questa transizione. Avere indicato lo stop all'endotermico al 2035 è stato un messaggio ai costruttori affinché adeguassero le proprie strategie. È stato un errore comunicativo. Il mercato dell'auto per avere dei picchi ha bisogno di incentivi, utili anche per colmare il gap che ancora esiste tra il costo delle vetture e quello delle endotermiche”.

La parola, quindi, a Toni Purcaro, Chairman DEKRA Italia, Executive Vice President DEKRA Group - Head of Region CEEME: "I bilanci delle Case automobilistiche sono tutt'altro che in crisi a fronte di un mercato della produzione in decisa contrazione. Sul fronte della distribuzione, l'offerta vede oggi un numero di player che si è ridotto. I costi delle vetture elettriche restano un ostacolo alla diffusione di massa".

In chiusura Marco Seimandi, Vice President di Westport Fuel Systems: "L'India è un Paese molto interessante da osservare in quanto ha scelto strategicamente di andare verso il metano e, su questo, ha investito in modo consistente. Sono favorevole a non incentivare nessuna tecnologia. A oggi gli e-fuels (sostenuti dalla Germania) sono 'impercorsibili' da un punto di vista economico, mentre i bio-fuels (sostenuti dall'Italia) sono già pronti a stare sul mercato, ma sono osteggiati".

© riproduzione riservata pubblicato il 28 / 10 / 2024