



**FEDERMOTORIZZAZIONE**  
FEDERAZIONE NAZIONALE  
COMMERCianti MOTORIZZAZIONE



Le conseguenze dopo la decisione del Parlamento Europeo di bandire la produzione di motori endotermici: osservazioni al Tavolo automotive convocato dal MISE

## **Nuove auto solo elettriche dal 2035? Simonpaolo Buongiardino presidente di Federmotorizzazione Confcommercio: scelta con il para-occhi**

*Mercato adatto soltanto per il nord Europa, ma quanti da noi potranno permettersi l'auto elettrica, che ha un costo superiore del 20-30%?*

Litio, cobalto: la "sudditanza" dai Paesi asiatici

*Servirà una quantità enorme di energia elettrica da fonti rinnovabili. E almeno 2,5 milioni di colonnine di ricarica (ora sono circa 26.000 e il 12% non è operativo)*

Componentistica italiana a grave rischio con la perdita di un Know How unico e la riconversione su tecnologie a basso valore aggiunto:  
spariranno 70mila posti di lavoro

*Scegliere solo l'auto elettrica significa anche non prendere in considerazione eventuali progressi tecnologici introducibili entro il 2035. Intanto in Italia ci sono ancora 12 milioni di veicoli vecchi e inquinanti*

Una decisione carica di conseguenze che preoccupa: così **Federmotorizzazione Confcommercio** valuta il pronunciamento del Parlamento Europeo di sospendere, a partire dal 2035, la produzione di motori endotermici con lo stop a nuove auto benzina e diesel.

*"Una scelta con il para-occhi – commenta **Simonpaolo Buongiardino, presidente di Federmotorizzazione**, che ha partecipato oggi, in rappresentanza di Confcommercio Mobilità, al Tavolo dell'Automotive convocato dal ministro dello Sviluppo Economico (MISE) Giancarlo Giorgetti, con un documento che riporta tutte le osservazioni critiche – E' un errore il voler puntare solamente sull'elettrico nonostante il diverso orientamento della Commissione Trasporti UE. In questo modo si sottolineano non solo le differenze economiche fra i diversi Paesi europei, ma anche la pericolosa sudditanza nei confronti dei Paesi asiatici. La ricerca tecnologica, se non arrestata, ci metterà in*

condizione di utilizzare altri carburanti per arrivare a decarbonizzare l'Automotive, considerando i numerosi svantaggi dell'utilizzo di sole auto elettriche”.

“Con la scelta del Parlamento Europeo (fortunatamente ci saranno ulteriori momenti decisionali) – spiega **Buongiardino** – si evidenzia la distanza tra il nord Europa più ricco – che può permettersi di sostenere l'acquisto di auto elettriche con un costo superiore del 20/30 per cento – rispetto ai Paesi del sud Europa. Basti notare che l'auto elettrica più venduta in Europa nei primi tre mesi dell'anno è la Tesla, il cui costo parte da oltre 60.000 euro. Il reddito medio pro capite di un lavoratore dipendente italiano, riferito al 2021, è di 20.720 euro e quello di un pensionato di 18.650 euro”.

“Ma la decisione del Parlamento Europeo – rileva **Buongiardino** – ci lega mani e piedi ai Paesi asiatici, in particolar modo la Cina, per la disponibilità di litio, cobalto e terre rare che, oltre ad essere presenti in quelle regioni, la Cina si è affrettata ad accaparrarsi anche in Africa”.

Per l'Italia, e la Lombardia in particolare, la situazione è ancora più grave: “Avendo un settore industriale molto forte nella componentistica per auto ad alto valore aggiunto – spiega **Buongiardino** - la scelta del solo-elettrico comporta una radicale trasformazione delle imprese che perderanno un Know How unico, costringendole a convertirsi in tempi brevi, ma su tecnologie a basso valore aggiunto, nelle quali, per disponibilità di materie prime e costi di mano d'opera, prevarranno le aziende asiatiche”. Si stima una perdita di posti di lavoro di 70.000 unità.

“Puntare soltanto sull'auto elettrica – argomenta **Buongiardino** – comporta un impegno rilevantissimo per il nostro sistema. Basti pensare che occorrerà una quantità enorme di energia elettrica, ma prodotta da fonti rinnovabili (oggi siamo al 17% in Italia) e che bisognerà dotarsi di un numero di punti di ricarica pubblici in linea con la futura massa di parco auto elettrico in circolazione. Abbiamo registrato una vendita, a tutto il 2021, di circa 120.000 vetture elettriche (BEV) e, immaginando una dimensione del parco circolante al 2035 di 10 milioni di vetture, tenuto conto che ogni colonnina può caricare due auto in contemporanea, per due cicli nelle 24 ore, servirebbero 2,5 milioni di colonnine. Ora siamo a circa 26.000 colonnine con il 12% non ancora operativo”.

“Inoltre – continua **Buongiardino** – si insiste, con questa scelta a 'senso unico', a non tenere conto di tanti problemi: la produzione di CO2 da parte delle auto elettriche (misurata sul ciclo di vita, smaltimento incluso) è superiore a quella prodotta dai veicoli endotermici; non si hanno ancora certezze sui sistemi di recupero/smaltimento delle batterie; la tensione elettrica d'esercizio di un'auto elettrica è molto alta e le competenti autorità di controllo stanno già valutando i rischi per la sicurezza dei manutentori e in caso di incidente o incendio, nonché le limitazioni di utilizzo per la ricariche in ambienti sotterranei. Vi saranno, poi, enormi difficoltà di conversione in elettrico dei veicoli per trasporto merci, in particolare per le portate maggiori, oltre alla necessità di numerosi punti di ricarica veloce per gli stessi sulla rete pubblica autostradale”.

“Scegliere solo l'auto elettrica – dichiara **Buongiardino** – significa anche non prendere in considerazione eventuali progressi tecnologici introducibili entro il 2035. Come, ad esempio carburanti di origine vegetale o sintetici che azzerino l'impronta del carbonio. O che si sviluppino sistemi efficienti ed economici nell'uso dell'idrogeno verde”.

Una scelta, conclude **Buongiardino**, poco comprensibile anche dal punto di vista ambientale: “è stato stimato\* che l'incidenza di CO2 prodotta dall'Automotive in Europa corrisponde all'1% delle emissioni totali mondiali. Quindi, prima di pensare al solo-elettrico, se si procedesse gradualmente eliminando dapprima i veicoli più vecchi ed inquinanti - in Italia ne contiamo ancora 12.000.000 - con vetture endotermiche di nuova generazione, l'impatto di CO2 si dimezzerebbe”.

\*elaborazioni su dati EEA (European Energy Agency)

Milano, 23 giugno 2022

Federmotorizzazione, Milano corso Venezia 47, tel. 027750288 federmotorizzazione@unione.milano.it