

IL COLLOQUIO

ENRICO GIOVANNINI "A Bonomi dico che la transizione serve alla competitività delle imprese, questo treno non va perso"

“La mobilità green creerà lavoro incentivi per le auto ecologiche”

Giovannini promette
“Motori puliti, più lavoro”

PAOLO GRISERI

Fermare nel 2035 la vendita di nuovi veicoli a benzina e diesel e usare la mobilità sostenibile per creare lavoro? Ci sono 15 miliardi per farlo, spiega il ministro per le infrastrutture Enrico Giovannini. -PAGINA 24



L'INTERVISTA

PAOLO GRISERI

Sette miliardi per finanziare nei prossimi anni il passaggio alla mobilità sostenibile, che si aggiungono ai quasi otto miliardi del Pnrr per rinnovare gli autobus, i treni locali, costruire ciclovie, stimolare le filiere industriali. C'è questo e molto altro dietro il comunicato con cui venerdì sera i ministri della transizione ecologica, dei trasporti e dell'industria hanno annunciato l'intenzione di fermare nel 2035 la vendita di nuovi veicoli a benzina e diesel. Nei piani del Governo ci sono incentivi per l'acquisto di veicoli meno inquinanti, anche usati, e piani di riconversione che assorbono i possibili esuberanti e anzi stimolano nuova occupazione. «Ci siamo mossi perché non possiamo permetterci di perdere la corsa all'innovazione nella mobilità. La transizione ecologica è la strada lungo la quale crescerà l'economia nei prossimi decenni. La transizione deve stimolare la crescita».

Ministro Giovannini, ci sono molte preoccupazioni dopo il vostro annuncio. L'Anfia, l'associazione della filiera automotive, parla di «accelerazione troppo spinta verso l'elettrificazione». I sindacati ipotizzano la perdita di 60 mila posti di lavoro. Avete anticipato troppo i tempi?

«Abbiamo avviato un processo che dura 15 anni su cui si dovrà esprimere il Parlamento. Abbiamo fatto chiarezza sui tempi, come ci chiedevano gli

stessi costruttori. Molti Stati europei, come Francia e Spagna, hanno già fatto sapere che vieteranno la vendita di auto con motori endotermici intorno al 2035, come ha proposto la Commissione europea». **Cosa risponde a Bonomi che la chiama in causa per i costi sociali del passaggio ai motori elettrici?**

«La decisione del Comitato interministeriale per la transizione ecologica è stata presa all'unanimità da tutti i ministri, anche in vista delle prossime negoziazioni sui tavoli europei». **Ci sono paesi che frenano...**

«Certo, ci sono paesi come Polonia e Ungheria che chiedono tempi più lunghi anche perché non hanno una struttura industriale in grado di realizzare questa innovazione, ma la manifattura italiana è molto più innovativa della loro, come dimostra il boom delle esportazioni di quest'anno. D'altra parte, il vero rischio è quello di perdere il mercato della nuova mobilità ecologica, come ha ricordato anche il presidente di Stellantis John Elkann».

Certo. Ma che cosa dire a chi oggi lavora in una fabbrica di marmitte e con il motore elettrico perderà il lavoro?

«Dobbiamo guardare all'intera filiera automotive: chi costruisce marmitte potrebbe lavorare domani nella produzione delle decine di migliaia di autobus ecologici di cui avremo bisogno per sostituire gli attuali. Con il Pnrr finanziamo il rinnovo degli autobus con oltre 2,5 miliardi, cui si aggiungono i 300 milioni per progetti volti a far crescere le filiere italiane. Ci sono aziende, come l'Industria Italiana autobus di

Valle Ufita, in Campania, che hanno cominciato a produrre autobus elettrici. Tutta Europa sta andando in questa direzione e quindi c'è una grande opportunità per l'Italia: se non la cogliamo, dovremo rassegnarci ad importare di più e non è quello che vogliamo».

Basterà tutto questo ad attutire gli effetti sociali?

«Fermo restando che sulle nostre strade continueranno a circolare auto a motore endotermico ben dopo il 2035, nei prossimi anni bisogna prevedere in modo stabile due tipi di incentivi: sia per l'acquisto di auto non inquinanti, sia di auto usate. Chi ha un euro 3 e compra un'auto usata euro 6 migliora l'ambiente e deve essere incentivato. A tal fine potremo anche usare il fondo europeo per la transizione ecologica "giusta", orientata proprio a evitare un impatto sociale negativo. Nei giorni scorsi mi dicevano i colleghi francesi che da loro si arriva a incentivare le elettriche con cifre importanti, anche 18 mila euro».

Lo farete anche in Italia? 18 mila euro?

«Le cifre dovranno essere definite, anche tenendo presente la disponibilità di punti di ricarica, sui cui stiamo investendo molto. Le due cose devono andare insieme».

Farete una legge sulla transizione nella mobilità?

«Lo decideremo nel governo. Per ora siamo impegnati sulla finanziaria».

Scusi se insisto: non vede molti rischi in questa decisione?

«Ogni cambiamento comporta rischi, ma il rischio più grande è quello di rimanere indietro. Ormai tutti i grandi produttori sono orientati sulla transizione della mobilità: lo stesso Elkann ha confermato che nei prossimi dieci anni il 70% delle auto del suo gruppo sarà ibrido plug-in o elettrico. Il processo è inevitabile, ma va accompagnato con politiche pubbliche attente».

Il ministro Giorgetti è parso il più preoccupato sulle conseguenze sociali. È così?

«La posizione del governo italiano sul tema è stata sempre di prudenza: anche nella recente Cop 26 l'Italia non ha firmato il vincolo al 2035 per i furgoni, che ora abbiamo fissato al 2040. Sappiamo che si tratta di processi complessi, ma la decisione del Comitato è stata unanime. Mi permetta però di ricordare che l'attuale sistema di mobilità produce molti costi sociali».

Quali?

«Ogni anno in Italia ci sono 60 mila morti precoci per malattie legate all'inquinamento, non solo delle auto, certo. Ma l'Italia ha una procedura di infrazione da parte dell'Europa per le eccessive emissioni di polveri sottili».

Quanto tempo ci vorrà per la transizione?

«Il passaggio alla mobilità sostenibile non riguarda solo le automobili, ma anche il trasporto locale, quello delle merci, delle navi, degli aerei. Pone questioni logistiche a livello mondiale. E questo ha a che fare con il tema della carbon tax alle frontiere del continente, per evitare una concorrenza sleale. Raggiungere la decarbonizzazione entro il 2050 è un processo che richiede grandi investimenti. Per questo con il Pnrr il nostro Ministero ha allocato quasi 62 miliardi su ferrovie, porti, trasporti, logistica, perché è sulla frontiera dell'innovazione che si vince la sfida della competitività. E l'Italia deve e può essere leader anche su quel fronte». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ENRICO GIOVANNINI
MINISTRO INFRASTRUTTURE
E MOBILITÀ SOSTENIBILI



Ogni cambiamento comporta rischi, ma il pericolo più grande è quello di rimanere indietro

Bisogna prevedere in modo stabile due tipi di incentivi: sia per le auto non inquinanti sia per le auto usate

Chi ha una Euro 3 e compra un'auto usata Euro 6 migliora **l'ambiente** e deve essere sostenuto

La svolta riguarda anche trasporto locale, navi, aerei. Serviranno decine di migliaia di mezzi

Con il Pnrr abbiamo allocato quasi 62 miliardi su ferrovie, porti, trasporti e logistica

Il processo è inevitabile, ma va accompagnato con politiche pubbliche attente

LA SVOLTA GREEN

Le scadenze



I fondi



L'EGO - HUB



Il ministro Enrico Giovannini

Ieri su La Stampa

Il contante per la eco-transizione si affina all'Eu. E il km in dieci anni deve essere ridotto del 70%
Addio ai motori a combustione nel 2035 la svolta dell'auto italiana



Addio ai motori a combustione nel 2035, l'Italia si adegua alle direttive europee e annuncia la data entro la quale non sarà più possibile immatricolare auto tradizionali. La comunicazione è arrivata venerdì dal ministero della transizione ecologica al termine del gruppo di lavoro del Cite

