

# Auto elettrica, tra luci, ombre e disinformazione

E' un mercato dell'auto elettrica tra luci e ombre quello che emerge dal convegno dello scorso 27 gennaio in Ascom dal titolo: "Auto elettrica: vantaggi da subito. Bergamo si prepara alla nuova mobilità", che ha decretato la crescita delle immatricolazioni di auto ibride del 17,7% ed elettriche del 239,20% tra il 2018 e il 2019. Con l'annuncio che non dovrebbero tardare i nuovi contributi regionali, la crescita potrebbe proseguire. Insomma buone notizie che possono favorire la scelta del mezzo elettrico grazie alla somma dei diversi contributi e bonus stabiliti dai diversi enti pubblici.

C'è grande attenzione sul tema dell'auto elettrica ed anche forte curiosità. D'altronde nell'area padana il periodo è il peggiore per la qualità dell'aria, mentre i blocchi del traffico creano apprensione. Il settore dell'auto pesa sul PIL e le ricadute non sono solo economiche ma ambientali, sulla salute delle persone e sulla qualità della vita.

Eppure sull'auto c'è altrettanta disinformazione per non dire pregiudizio. Dietro le "quattro ruote" c'è da sempre una carica ideologica perché l'auto rappresenta lo status symbol per eccellenza, con il retro-pensiero (vecchio) che il povero possa permettersi solo il mezzo pubblico mentre il ricco mezzi privati e costosi.

In questi anni il settore è stato penalizzato da una pressione fiscale e da campagne contrarie che hanno ridotto sensibilmente i numeri di un comparto che offre lavoro a molti. Il numero dei mezzi acquistati ne ha risentito ed ancora di più i valori delle vendite. L'ultima Legge di bilancio con la penalizzazione delle flotte aziendali e la campagna stampa conseguenti sono stati l'ennesimo esempio

negativo.

Negli ultimi anni la battaglia a favore dell'ambiente, almeno da parte di molti, è stata spesso più di slogan che di reale informazione. Il diesel è bandito. Roma è l'esempio recente più eclatante di demagogia al servizio della politica.

Nella nostra Provincia il calo registrato delle vendite delle auto diesel tra il 2018 e il 2019 è del 28,3%. Ben 3.407 auto in meno a gasolio contro 2.996 auto in più a benzina e 122 (da 51 a 173) di auto elettriche. Allora la prima domanda è d'obbligo. Siamo certi che vendere auto a benzina anziché a gasolio sia la soluzione del problema?

Inoltre riteniamo che il profilo degli acquirenti di un'auto elettrica sia elitario. Perché i costi di acquisto, al netto degli incentivi sono ancora troppo alti. Da un punto di vista sociale la nuova mobilità abbatte quindi i divari o li acuisce?

Eppure dal circolo non si esce. Le scelte politiche collegate all'auto sono spesso incongruenti con accelerazioni e brusche frenate in una direzione e nell'altra. Non è un caso che in Italia solo il 4,8% delle nuove auto vendute siano elettriche o ibride contro il 60,1% della Norvegia, il 14,5% della Finlandia, il 13,8% della Svezia e l'11,3% dell'Olanda.

Gli incentivi (limitati) da soli non bastano. Occorre agire su iniziative di valore culturale e su proposte semplici che cerchino di cambiare gli stili di vita delle persone, da noi ancora troppo basate solo sulla mobilità con l'auto. Le nostre città sono paralizzate dal traffico di automobili con una sola persona a bordo.

La nostra posizione è per una politica di equilibrio. Il nostro futuro si giocherà molto sulla qualità della vita nei centri urbani. Le città dovranno essere più belle, sicure e pulite. L'aria è determinante. Per il turismo poi il fattore sarà decisivo.

Allo stesso tempo non possiamo buttare la mobilità senza avere oggi una reale e concreta alternativa. Per le imprese non è pensabile sostituire in toto i loro mezzi senza certezza di ritorno dell'investimento. Le merci devono essere consegnate. Le persone devono poter andare a lavorare. Infine un settore così importante per l'economia come quello dell'auto non va abbattuto con l'incertezza e la demonizzazione.

Serve la consapevolezza e la pazienza che sulla mobilità elettrica siamo all'inizio. E' un passo in avanti in una strada che sarà lunga e in salita. Per cambiare un parco auto, che in Italia è di 36 milioni di mezzi, serviranno molti anni e forti investimenti. Non meno di vent'anni passando probabilmente per l'auto ibrida e forse anche attraverso l'arrivo delle auto a idrogeno.

Sarà comunque importante arrivarci il prima possibile e ciascuno dovrà fare la sua parte.