

«L'Europa così sbaglia, serve neutralità tecnologica»



L'intervista Matthias Wissmann

Houlihan Lokey

Morya Longo

«Sono scettico sull'approccio adottato dall'Unione europea, che spinge l'intera industria automobilistica verso l'elettrico. È giusto favorire questa tecnologia in un'ottica di neutralità carbonica, certo, ma non è saggio scartare a priori altre tecnologie. Per esempio la benzina sintetica, anche detta e-fuel, può essere una valida alternativa pulita. Trovo sbagliato che la politica oltre a porre obiettivi dica anche con quali tecnologie vadano raggiunti: la ricerca va lasciata libera, per arrivare alla fine a un mix di soluzioni». Matthias Wissmann non lascia spazio ad ambiguità: la neutralità carbonica è un obiettivo fondamentale, dice, ma va raggiunta mantenendo anche la neutralità tecnologica. Non con soluzioni imposte dall'alto.

Questa opinione Wissmann l'ha maturata dall'alto di una lunga esperienza: se oggi è Senior Advisor dell'International Advisory Board della banca d'investimento Houlihan Lokey, in passato è stato ministro della Ricerca scientifica e dei Trasporti in Germania (1993-1998), presidente dell'Associazione tedesca dell'industria automobilistica VDA (2007-2018) e presidente dell'Associazione internazionale dei costruttori automobilistici OICA (2016-2019).

Le sue sono insomma parole che pesano. Lasciate in questa intervista, a margine di un webinar organizzato da Acepi in collaborazione con *Il Sole 24 Ore* (si veda pagina 39).

A Glasgow alcune case automobilistiche, tra le big mondiali, hanno firmato un accordo per mettere al bando le auto con motori a combustione entro il 2040. Altri big, inclusi Stellantis e Volkswagen, però non hanno firmato. Qual è l'approccio giusto?

Il motivo per cui alcuni non hanno firmato l'accordo è legato al fatto che dal testo è stata eliminata una clausola che prevedeva, come alternativa all'elettrico, anche il motore a combustione con benzina sintetica. Esiste un progetto pilota, in Cile, dove si sta sviluppando un motore a combustione che usi benzina non derivante da combustibili fossili. Per questo non hanno firmato: perché è sbagliato precludersi delle tecnologie che possono essere altrettanto pulite ed efficaci.

Ma in Europa si stanno facendo grandi passi in avanti verso l'elettrico. Perché non andare avanti?

Io credo che vada perseguito con ogni mezzo l'obiettivo della neutralità carbonica, ma sono scettico – riferendomi al settore automobilistico – che si possa raggiungere solo con il motore elettrico. Per una serie di motivi. Si pensi per esempio al fatto che l'Europa è il continente più all'avanguardia su questo, ma il resto del mondo è indietro. E anche all'interno dell'Europa alcuni Paesi sono avanti nel realizzare le infrastrutture necessarie per la ricarica, come Germania, Francia e Olanda, mentre altri sono più lenti. È difficile pensare che nei Paesi dell'Est Europa si riesca a costruire l'intera infrastruttura entro il 2040, quando si vuole mettere al bando i motori a

combustione. E se l'Europa rischia di arrivare all'appuntamento a macchia di leopardo, cosa potremmo spettarci dall'America Latina o dall'Asia?

Il rischio è insomma che le case automobilistiche che si impegnano a mettere al bando i motori a combustione perdano la possibilità di vendere auto nel resto del mondo?

Infatti. Per questo bisognerebbe puntare su varie alternative tecnologiche. E poi credo che si debba fare attenzione a non accelerare troppo sulla transizione energetica in Europa.

Cosa intende? L'Europa una volta tanto può essere all'avanguardia... Perché non mantenere la leadership?

L'Europa da sola non può fermare il riscaldamento globale, dato che Cina e gli Stati Uniti sono i maggiori produttori di CO₂. Il rischio è che alla fine del percorso, se fatto con eccessiva fretta, non ci sia un mondo più verde ma solo un'industria distrutta.

C'è chi si preoccupa per le Pmi italiane, che sono grandi fornitrici di componenti per le case automobilistiche tedesche: il rischio, sostengono alcuni, è che una transizione troppo veloce le metta fuori mercato. Condivide?

Sì, questo è un grande problema. Oggi le Pmi attive nel settore automobilistico sono già messe in difficoltà dalla carenza delle materie prime e dai rincari. In questo contesto di stress finanziario, arrivato dopo una pandemia globale, dovrebbero anche investire abbondantemente per riconvertirsi all'elettrico. Si tratta di una sfida dura per molte Pmi. Alcuni studi sostengono che una transizione troppo veloce farebbe perdere nella sola Germania tra i 100mila e i 200mila posti di lavoro. Non ho numeri sull'Italia, ma il problema sarebbe lo stesso.