

De Rosa: «L'elettrico va in tilt»

Il Ceo di Smet ricorda come pure i colossi del settore arranchino per quanto riguarda le vendite

SVILUPPO » IL FUTURO

L'elettrico va in tilt. Almeno in borsa, ci sono segnali evidenti di quanto la transizione e l'abbandono dei motori a diesel e benzina (compresi quelli di ultima generazione) e ibridi sia decisamente complessa e piena di ostacoli.

Secondo le stime, dopo il boom del 2021 in borsa per i produttori di auto elettriche, è sopraggiunto un forte, fortissimo calo. Al punto da bruciare fino a 1.000 miliardi negli ultimi tre anni. È chiaro come la direzione presa da molti governi e, in particolar modo, dall'Unione Europea, abbia inciso fortemente sul forte slancio di una tecnologia valutata, in quel momento, come la migliore possibile per far fronte alle esigenze della sostenibilità ambientale.

Nonostante gli effettivi progressi dell'elettrico in termini di resa ed efficienza, l'ottimizzazione è ancora molto lontana e, tirando le somme, sembra sempre più improbabile che questa tecnologia dominerà il mercato nel prossimo futuro.

Già in tempi non sospetti

Domenico De Rosa, CEO di SMET, aveva parlato dei pericoli di puntare tutto sull'elettrico all'interno del processo di transizione energetica. In primis c'è un problema di tempistiche.

“Gli obiettivi posti dall'Unione Europea per la transizione all'elettrico sono altamente irrealistici. - ha spiegato De Rosa - La tecnologia è in fase di sviluppo e non si può accelerare in questo modo. Facendo così, forzando oltremodo il mercato, si ottengono dei contraccolpi fortissimi su tutto il tessuto produttivo. La sostenibilità deve essere non solo ambientale ma anche economica: c'è bisogno di una politica portata avanti con raziocinio e non per partito preso, per ideologia”.

Una delle ragioni per cui si sollevano forti dubbi sulla scelta della completa elettrificazione riguarda il segmento che opta per l'auto elettrica.

Nel 2023, solo il 17% delle auto elettriche vendute in Europa era del segmento B (quelle più economiche), mentre per le auto a combustione interna la quota corrispettiva ascende al 37%.

In Italia, il divario è ancora maggiore (20% di auto elettriche e 47% di auto con motore a combustione per il segmento B) e mostra una forte difficoltà a far breccia nelle masse.

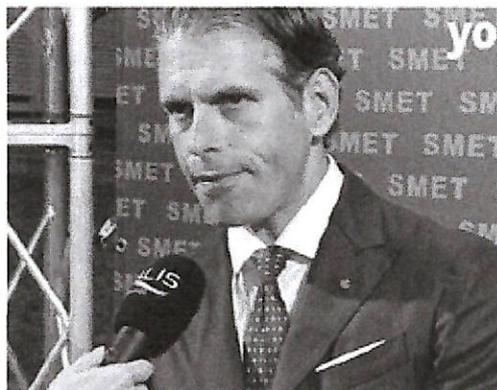
Il freno principale è, in primis, quello relativo ai costi fin troppo alti delle auto elettriche. A questo, si sommano le problematiche infrastrutturali, con le difficoltà legate alla ricarica.

De Rosa rimarca come “questa scelta non si avvicina minimamente a quella ottimale. Un altro elemento di cui va tenuto conto è che la Cina si appresta ad essere il produttore leader di auto elettriche. Tra la BYD e l'inserimento di Xiaomi, rischiamo che l'Europa perda una quota estremamente rilevante dell'automotive, settore che per tanti anni è stato strategico e autentico vanto del continente”.

Il CEO di SMET ha voluto ricordare come anche i colossi dell'elettrico stiano arranchando (tra la Tesla, che ha visto le consegne calare anche del 20%, e la stessa BYD) e che le previsioni non sono delle più rosee, per le imprese full electric.

“È un dato di cui la prossima Commissione Europea dovrà tener conto per capire qual è la via da seguire. Che no, non è quella attuale: non potremo viaggiare solo su un binario elettrico” conclude De Rosa.

riproduzione riservata



Domenico De Rosa, Ceo di Smet