

Auto elettrica e rinnovabili la doppia sfida per il Sud

IL MINISTERO ANNUNCIA UNA NUOVA MISSIONE IN CINA PER REALIZZARE IN ITALIA UN IMPIANTO PER LE VETTURE GREEN

LO SCENARIO

Nando Santonastaso

Dalle nuove norme per le rinnovabili al futuro dell'automotive. C'è "posta per il Sud" in entrambi i casi e non è difficile capire perché. Ieri il Consiglio dei ministri ha approvato in via preliminare lo schema che prevede autorizzazioni più veloci e molta meno burocrazia per installare impianti che producono energia da fonti rinnovabili di cui, come tutti sanno ormai, è ricco soprattutto il Mezzogiorno sui versanti eolico e solare. Più tardi, al tavolo convocato dal ministro per le Imprese e il Made in Italy Adolfo Urso per fare il punto sulle prospettive del settore auto in Italia, è stata confermato l'interesse del governo per una partnership con produttori cinesi di modelli elettrici (oltre a Dongfeng sono stati avviati contatti con altre due società operanti nel Paese del Dragone) in grado di garantire il raggiungimento di 1,5 milioni di automezzi prodotti nel nostro Paese entro il 2030. Un tema, come riferito ieri, al quale guarda con molto interesse il Sud che potrebbe ospitare il nuovo sito (l'ipotesi di Flumeri resta in campo anche se si è parlato ieri di impianti dismessi da riutilizzare).

Il tema delle rinnovabili appare sicuramente più immediato nella sua declinazione. Si parla di produzione di energia dai pannelli solari alle pale eoliche, a impianti per la produzione di biometano nel Testo unico varato ieri dal Cdm su su proposta del ministro dell'Ambiente e della sicurezza energetica, Gilberto Pichetto, di concerto con i colleghi della Pubblica amministrazione, Paolo Zangrillo, e delle Riforme, Maria Elisabetta Alberti Casellati. In particolare, per le finora tanto complicate procedure di autorizzazioni sull'impatto ambientale, viene fissato il termine massimo di 30 giorni per il loro rilascio, fatte salve alcune eccezioni. Ma è soprattutto l'unificazione in un unico testo di tante norme, sulle quali non sono mai mancati dubbi e polemiche, la vera novità del provvedimento che prevede tra l'altro multe pesanti per gli impianti non regolari.

AUTORIZZAZIONI

Tre le distinte procedure introdotte mentre le domande per l'autorizzazione agli impianti potranno essere presentate telematicamente sulla piattaforma Suer. Per gli impianti sotto i 10 megawatt o su edifici esistenti o per la modifica di impianti esistenti, la realizzazione «non è subordinata all'acquisizione di permessi, autorizzazioni o atti amministrativi di assenso e il soggetto proponente non è tenuto alla presentazione di alcuna comunicazione alle amministrazioni pubbliche», tranne in caso di vincoli paesaggistici. In questo caso l'autorità dovrà esprimersi al massimo entro 30 giorni contro i 45 previsti oggi. Per impianti di dimensioni maggiori, invece, c'è la Procedura abilitativa semplificata (Pas) mentre il terzo regime è l'autorizzazione unica per gli impianti di dimensioni industriali (utility scale): la richiesta di autorizzazione va presentata alla Regione per impianti sotto i 300 megawatt e oltre quella soglia al ministero per l'Ambiente e la sicurezza energetica: rientrano in quest'ultima casistica gli impianti off-shore. Di sicuro, l'Italia non ha più tempo da perdere: i dati di Terna dicono che ad aprile 2024 «le fonti rinnovabili hanno coperto il 51,2% della domanda elettrica (era 36% ad aprile 2023)» ma per essere in linea con gli obiettivi della decarbonizzazione "all'Italia servono circa altri 12 GW l'anno fino al 2030, mentre continuando con questo ritmo al termine del 2024 l'Italia avrà aggiunto solo 6,9 GW».

ECOBONUS

Anche dal tavolo automotive emergono preoccupazioni importanti. Secondo il ministro Urso, il "Piano Ecobonus 2024" ha soddisfatto quattro, dei cinque obiettivi che si era dato ovvero: transizione ecologica, rottamazione, sostegno alle persone e ai redditi medio bassi, mentre il quinto obiettivo, condiviso con i produttori e la filiera, e cioè

aumentare la produzione delle auto prodotte in Italia, non è stato raggiunto. Il ministro non risparmia le critiche a Stellantis. «Il piano non ha corrisposto all'aumento che avevamo concordato della produzione in Italia di Stellantis. L'azienda ha annunciato lo stop delle carrozzerie a Mirafiori dal 15 luglio al 25 agosto, con il ricorso a nuova cassa integrazione (fino al 4 agosto), così come 5 giornate di cassa tra agosto e settembre a Pomigliano per carenza di ordinativi». Anzi si è riscontrato un aumento della Cassa integrazione negli stabilimenti Stellantis per carenza di ordinativi (siamo passati da 750 mila veicoli nel 2023 a 500 mila nel 2024 con gli incentivi). I sindacati chiederanno a Stellantis di capire quali sono le prospettive dei siti italiani «per difendere il futuro dei 40mila addetti che ci lavorano» dice Uliano mentre il ministero annuncia una nuova missione in Cina per approfondire i contatti con le società interessate a produrre in Italia. La strada dell'automotive nazionale sembra necessariamente passare di qua.

© RIPRODUZIONE RISERVATA