

Il fatto - Il Cavaliere Domenico De Rosa, Gruppo Smet, leader nel settore della logistica e dei trasporti

"La grande menzogna dell'auto elettrica in Europa"

Negli ultimi anni, l'Unione Europea ha promosso con forza la transizione all'auto elettrica, presentandola come la soluzione definitiva per ridurre le emissioni di CO₂. Tuttavia, non tutti condividono questa visione. Tra i critici più autorevoli c'è il Cavaliere Domenico De Rosa, CEO del Gruppo Smet, leader nel settore della logistica e dei trasporti. In questa intervista, De Rosa ci spiega perché ritiene che la corsa forzata all'elettrico sia una scelta sbagliata e dannosa per l'Europa.

Cavaliere De Rosa, perché parla di "grande menzogna" riferendosi all'auto elettrica?

«Perché ci stanno raccontando solo una parte della storia. L'Unione Europea sta imponendo l'elettrico con incentivi e sanzioni, senza un reale sviluppo tecnologico competitivo. Questa transizione forzata rischia di danneggiare i consumatori, le imprese e l'intero sistema produttivo europeo. Ci troviamo di fronte a una distorsione del mercato, che favorisce solo alcuni interessi economici, senza considerare le vere esigenze del settore e dell'ambiente. Dietro questa narrazione "verde" si cela una realtà ben diversa, fatta di contraddizioni, interessi economici poco trasparenti e un impatto ambientale tutt'altro che nullo. L'imposizione forzata dell'elettrico, senza un adeguato sviluppo infrastrutturale e senza alternative concrete, rischia di trasformarsi in una gigantesca truffa ai danni dei consumatori, delle imprese e dell'intero sistema produttivo europeo».

In che modo questa politica penalizza le imprese



Il cav De Rosa

europee?

«Le aziende europee stanno subendo una doppia pressione: da un lato, sanzioni per chi produce ancora motori termici; dall'altro, una concorrenza sleale da parte dell'industria cinese, che domina la produzione di batterie e veicoli elettrici a basso costo. Senza un'adeguata strategia industriale, l'Europa sta consegnando il proprio futuro tecnologico nelle mani di Pechino, con il rischio di perdere migliaia di posti di lavoro. Questa distorsione del mercato non solo penalizza le imprese europee, già in difficoltà nel competere con i giganti asiatici dell'elettrico, ma scarica i costi dell'operazione direttamente sui consumatori. Senza incentivi, i prezzi delle auto elettriche re-

stano proibitivi per la maggior parte della popolazione, e il valore dell'usato delle auto a combustione interna crolla, impoverendo chi non può permettersi il passaggio immediato all'elettrico».

L'auto elettrica viene presentata come "a emissioni zero". Lei non è d'accordo?

«Assolutamente no. Dire che un'auto elettrica non inquina è una semplificazione ingannevole. Bisogna considerare l'intero ciclo di vita del veicolo: dalla produzione alla rottamazione. Le batterie richiedono minerali come litio, cobalto e nichel, la cui estrazione ha un impatto ambientale devastante. Inoltre, la produzione è energivora e spesso alimentata da centrali a carbone, in particolare in Cina. E

Questa transizione forzata rischia di danneggiare consumatori, imprese e l'intero sistema produttivo europeo

poi c'è il problema dello smaltimento delle batterie esauste. Insomma, più che eliminare le emissioni, l'auto elettrica le sposta a monte».

Anche la rete elettrica europea non è del tutto "green". Quanto pesa questo fattore?

«Moltissimo. In molti Paesi europei l'energia proviene ancora in gran parte da combustibili fossili. Questo significa che ricaricare un'auto elettrica non è affatto a impatto zero, anzi! Senza un'infrastruttura basata su fonti rinnovabili reali, il rischio è che si stia solo cambiando il punto in cui le emissioni vengono prodotte, senza un reale beneficio per l'ambiente. Cosa pensa della rapidità con cui l'Europa sta abbandonando i motori termici? «Penso che sia una scelta avventata e pericolosa. Il settore automotive è uno dei pilastri dell'economia europea e questa transizione forzata potrebbe causare una crisi industriale senza precedenti. I motori termici di nuova generazione sono ancora altamente efficienti e potrebbero essere migliorati con carburanti alternativi come biocarburanti e idrogeno. Puntare tutto sull'elettrico significa ignorare altre tecnologie promettenti».

Quali alternative propone?

«La vera sostenibilità si basa sulla diversificazione.

Non possiamo affidare il futuro della mobilità a una sola tecnologia, peraltro ancora immatura. Dobbiamo investire anche su biocarburanti avanzati, idrogeno e motori ibridi di nuova generazione. Invece, l'Europa sta adottando una visione miope, rischiando di perdere competitività e sovranità industriale.»

Qual è il rischio maggiore di questa strategia?

«Che l'Europa si trasformi in un mercato di consumo per prodotti cinesi, mentre le nostre industrie chiudono. L'imposizione dell'elettrico, così com'è stata progettata, sta spianando la strada ai produttori asiatici, molto più avanti nella produzione di batterie e auto elettriche economiche. Questo potrebbe portare alla distruzione di un intero comparto industriale.»

In conclusione, qual è il suo messaggio alle istituzioni europee?

«Serve una strategia più equilibrata. La transizione ecologica deve essere sostenibile non solo per l'ambiente, ma anche per l'economia e la società. Se vogliamo davvero ridurre le emissioni senza distruggere la nostra industria, dobbiamo lasciare spazio all'innovazione e alla libertà di scelta tecnologica. Altrimenti, rischiamo di trasformare l'auto elettrica in un boomerang per il nostro continente.»

Benny il

benzine | gpi | metano

PRONTI PER IL FUTURO

TANGENZIALE SALERNO
DIREZIONE NORD

www.bennyoil.it



3775502738



Seguici e trova LeCronache

www.cronachesalerno.it



LeCronache

LeCronache