

più industrializzati - e dall'Unione europea è univoca», scriveva: «serve una ripresa scrivea: «serve una ripreta e vende" perché la sovrapposizione fra misure per la protezione del clima e per lo sviluppo economico genera da un lato forte solidarietà e dall'alto prosperità». «È una direzione di marcia che coincide zione di marcia che coincide con il piano "Next Generation Eu" dell'Unione europea - il Recovery Plan da 750 miliardi di euro varato nel maggio scorso -», continuava poco sotto, eperché si basa sull'Eu-ropean Green Deal che ri-chiede ai 27 Stati membri di intrappendere azioni concreintraprendere azioni concrete in tutti i settori dell'econo te in tutti i settori dell'economia». Tra cui figurano i anuovi trasporti pubblici e privati
eco-compatibili». Lo stesso
Molinari, circa un mese fa, ai
microfoni del fu Cusano News 7 ha invece dichiarato,
commentando il bis di Ursula
zon der Legna alla Comprisvon der Leyen alla Commis-sione Ue, che ci aspetta «una

revisione del pacchetto green e dell'agenda green che ha di-stinto il primo mandato». «La realtà vera», continuava, «è che obbligare le industrie euche obbligare le industrie eu-ropee, non solo quella delle automobili, a rispettare dei parametri molto stretti in maniera tale da favorire la competizione da parte dei ci-nesi è un'operazione due vol-te negativa, perché costringe e sacrifica le aziende europee e perché favorisce la competi-zione cinese». Dunque, Ursu-la «dovrà cambiare le norme che lei stessa ha fatto nedi che lei stessa ha fatto negli ultimi cinque anni», inizian-do «dal settore delle automo-bili semplicemente perché è quello più esposto». A dicembre 2021 il Cite, Co

mitato interministeriale per mitato interministeriale per la transizione ecologica sem-pre del governo dei migliori, composto dai ministri della Transizione ecologica, **Ro-berto Cingolani**, delle Infra-strutture e della Mobilità so-stenibili, **Enrico Giovannini**, e della Sviluno economica e dello Sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti, rendono fieramente noto di aver stabilito, con anni di anticipo ri-spetto all'approvazione defi-nitiva della norma europea, lo stop alla vendita di auto con motore a combustione intermotore a combustione inter-na entro il 2035. Il Cingolani del 2024, ad di Leonardo e non più ministro, pare molto più critico: «Si è cercato di inculcare nelle masse l'idea che c'è una soluzione che ri-solve tuttio: la macchina elet-trica risolve tutti i problemi, le rinnovabili risolvono tutti i roblemi. Basta fora dua conproblemi. Basta fare due con-ti per capire abo per ' problemi. Basta tare due con-ti per capire che non è vero. [...] All'inizio c'è stata un'u-briacatura tecnologica, ades-so Volkswagen manda via 30.000 persone: non erano quelli che dicevano che l'auto elettrica pulirà il mondo?». Parte di queste osservazioni Parte di queste osservazioni, a onor del vero, l'ex ministro in qualche occasione le faceva anche allora, ma la sua azione politica andava in tutt'altra

direzione.

Il Sole 24 Ore lo scorso 21 dicembre descriveva il 2024 come un anno «drammatico» per il settore. «Del resto», si leggeva nell'articolo di **Mario**

Cianflone, automotive chief editor del quotidiano di Con-findustria, «è palese che l'au-to elettrica non ha convinto (a parte Tesla) gli acquirenti, per una serie di motivi: alcuni seri, altri che rientrano nelle seri, altri che rientrano nelle fake news. Sta di fatto che si vendono poco ed era un film annunciato». Che fosse un «film annunciato». Che fosse un «film annunciato», però, non emergeva dalla sua prefazione ad Auto elettrica. L'Italia che non ha paura del 2035, libro scritto da Antonio Larizza e pubblicato dal Sole 20, cor nell'aprile del 2023, «Da una trasformazione di tale entità nascono rischi ma anche grandi opportunità», concludeva in quell'occasione Cianfione. «Tra queste, l'occasione unica e probabili ne Ciantione. «1ra queste, l'occasione unica e probabil-mente irripetibile di uscire dall'immobilismo e dalla de-cadenza dell'auto italiana che va avanti da almeno due de-cenni».

cenni».

Matteo Renzi, pioniere del-l'auto elettrica dai tempi in cui era sindaco di Firenze, da lui definita «il futuro» nel au definita «Il tuturo» nei 2019, mentre si trovava a Riad per la Formula E, qualche set-timana fa su Linkedin ha af-fermato che «bisogna avere il coraggio di dire che il Green Deal voluto dall'Europa è stato per l'auto un errore madornale». «L'ubriacatura per l'enaies. «Lubriacatura per 1e-lettrico ha prodotto e conti-nua a produrre notevoli dan-ni al sistema industriale del vecchio continente», conti-nuava. La sua soluzione? Concentrare ulteriormente il settore con una mega fusione tra Stellantis e Renault, Nell'interesse dei cittadini, natu-Interesse dei cittadini, naturalmente. Anche Enrico Let-ta, intervistato dal Corriere, si è detto preoccupato per l'au-tomotive. Le scadenze, però, secondo lui non vanno cam-biate: occorre un piano di finanziamento europeo.

nanziamento europeo.
Perfino i più duri e puri
dell'auto elettrica, come il segretario generale della Cgil
Piemonte, Giorgio Airaudo,
sono costretti a piccole variazioni nel loro modo di comunicare. In un'intervista al
Corriere del giugno 2022,
questi pareva addirittura più
realista del re: «Si e subito alla

Perfino Airando (Cgil), pasdaran delle batterie, è diventato più prudente. «Il Sole 24 Ore» in un anno ha modificato toni e linea. E così pure i popolari europei

svolta elettrica», dichiarava, «non capisco perché tanti im-prenditori della fornitura di-cano di no. Lo stop ai motori nel 2035 andrebbe anticipanel 2035 andrebbe anticipaco». In nome del pianeta, lo
stesso diceva anche «si alla
cassa integrazione al posto
del lavoro che oggi sappiamo
che non durerà: la normativa
Ue prevede sostegni per le
aziende che dovranno convertirsi all'elettrico». Lo scorso dicembre, invece, i toni di
Airaudo- sempre al Corrieresono più prudenti: «se continueremo a concentrarci solo sono più prudenti: «se conti-nueremo a concentrarci solo (il corsivo è aggiunto, ndr) sul motore termico faremo la fi-ne di chi produceva televisio-ni con il tubo catodico». Vedremo, nei prossimi mesi, se e come cambierà ancora la li-

Ma non hanno capito che l'auto elettrica danneggerà il pianeta

Chi fa retromarcia pensa che sia solo un problema di costi per l'industria o di concorrenza cinese. Marchionne fu profetico



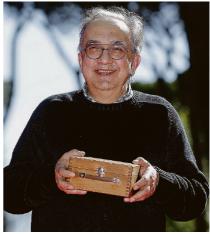
■ «I fatti hanno at latti hanno
la testa dura» sosteneva Lenin
chedirivoluzioni
se ne intendeva.
È da questi che
bisogna partire prima di avventurarsi in ogni impresa. E

chi oggi prova pateticamente a ingranare la marcia indietro ingranare la marcia indietro su quanto sbagliata fosse l'im-posizione dell'auto elettrica come nuovo standard della mobilità dal 2035, vero centro di gravità del Green New Deal, avrebbe fatto sicuramente me avrebbe fatto sicuramente me-glio a guardare nello spec-chietto retrovisore prima di mettersi in viaggio. Come dice-vamo noi negazionisti. Ai pri-ni del XX secolo-lo documen-to nel mio libro Per non morire al verde-la percentuale di auto elettriche sul totale delle vet-ture diseologiti medi li las supoture circolanti negli Usa supe raya addirittura il 30% del tota rava addirittura il 30% dei tota-le, contro il 3% del 2022. Chissà com'è che questa mirabolante tecnologia del futuro, già co-nosciuta nel secolo scorso, si è darwinianamente estinta per darwinanamente estinta per riapparire solo oggi con un atto di imperio politico che ha pensato di mettere fuori legge e solo in Europa - con annessa la sinistrissima California - la produzione di auto diesel e benzina a partire dal 2035.

«I limiti dell'elettrico non riguardano solo i costi, l'autonomia i tempi di ricarica o la

nomia, i tempi di ricarica o la rete di rifornimento. C'è un rete di rifornimento. Ce un elemento molto più importan-techenon viene quasi mai con-siderato prima di dare per scontato che i veicoli elettrici siano una risposta definitiva. Dobbiamo considerare il loro impatta embioatala dupanta impatto ambientale durante tutto il ciclo di vita, special mente per quanto riguarda la fonte da cui si ricava l'energia elettrica. Le emissioni di un'auto elettrica - quando l'energia è prodotta da combustibili fossili - nelle migliori delle intetai sono equivalenti ipotesi sono equivalenti a un'auto a benzina. Le auto elettriche possono sembrare una meraviglia tecnologica. una meraviglia tecnologica.
Soprattutto per livelli di emissione dei centri urbani. Ma si tratta di un'arma a doppio taglio. Forzare l'introduzione dell'elettrico su scala globale senza prima risolvere il problema di come produrre l'energia da fonti politiche rinovabili, questas ipresenta come una minaccia all'esistenza stessa del nostro pianeta». Sergio Marchionne aveva ben chiaro il problema. Il pianeta è messo in pericolo da chi vuolo salvare il pianeta. L'auto eletmesso in pericolo da chi vuole salvare il pianeta. L'auto elettrica è il totem del «gretinismo» ecologista. «Un'istanza politica identitaria», come sostiene da sempre il direttore di Quattroruote Gian Luca Pellegrini. Che di auto se ne intende, compreso l'elettrico che regolarmente guida.

Tutto si basa sulla produzio-ne delle batterie elettriche.



PREVEGGENTE Sergio Marchionne, morto nel 2018

Per produrne una servono 10 15 kg di litio; quasi 30 di cobal to; più di 40 i rame; quasi 60 di nichel e 90 di grafite. Cui si agnichel e god igrafite. Cui si aggiungono oltre 225 kg di acciaio. Mezza tonnellata. Chilo più, chilo meno. Lo spiegava in una delle sue ultime apparizioni su Fox Tv, prima di essere licenziato, l'anchorman Tucker Carlson. Solo che per ottenere 1 kg di litio allo stato puro si stima si debbano scavare dalle tre alle cinque tonnellate di roccia. Mediamente 50-60 tonnellate di roccia da movimentare solo per il litio. Per non parlare degli altri minera li. Un po' come bruciare una foresta per cuocere la bistecforesta per cuocere la bistec-ca. Ecco perché **Marchionne** sosteneva che l'auto elettrica, ca. Ecco perché Marchionne sosteneva che l'auto elettrica, proprio lei sì, era una minaccia all' esistenza del pianeta. Almeno per come lo conosciamo oggi. Perché sia chiaro, il mondo finirà ma non certo per le scorregge delle vacche. E chi estrae tutta questa roba? «Più del 60% della fornitura mondiale di cobalto proviene dal Congo, ei 190% delle estrazioni vengono effettuate da minatori che lavorano in condizioni disumane, bambini inclusi ...]. Nel solo 2020 [...] 99,000 connellate di cobalto. Circa 9,000 estratte a mano [...]. Uomini, donne e bambini che lavorano 12 ore al giorno sotto-terra con salari da fame, senza ventilazione e respirando gas nocivi». Lo documentava il «correttissimo» Avverire l'8 aprile 2021.

L'elenco dei pentiti dell'eaprile 2021.

aprile 2021.
L'elenco dei pentiti dell'e-lettrico inizia a farsi nutrito. L'effetto comico è quasi para-gonabile a quello di Gianni Mi-nà imitato da Fiorello. Dove nella stessa compagnia di giro venivano citati Anselmo Rob-biati-detto radino. Etiel Ca**biati** - detto spadino -, **Fidel Ca stro**, il tennista **Vitas Gerulai** tis e Adriano De Zan. Da Matteo Renzi (che in fatto di retro

marce è un campione) al Ppe guidato dal tedesco **Manfred Weber**. Da **Francesco Giavazzi** a tutti i ceo delle case automo a tutti i ceo delle case automo-bilistiche europee. Questi pensavano altutto elettrico co-me il business del loro futuro. Un'occasione per il ricambio forzato dell'intero parco mac-chine unito a una pioggia (acida) di incentivi pubblici per il loro acquisto. Ma non avevano futto i centi col consumatore. fatto i conti col consumatore. Tatto I contu col consumatoro.

Che di acquistare un'auto elettrica non ne ha voglia. Costa un occhio della testa. Dopo tre anni, vale il 70% in meno visto il continuo progresso dovuto ad una tecnologia immatura nel suo stato embrionale, anzi primordiale. Ha un'autonomia di mordiale. Ha un'autonomia di mortuate. Ha un autonomia 350 km e per caricarsi ha biso-gno di 45 minuti. Strano che non voglia acquistarla. E nel 2025, poiché non vendono un'auto elettrica ogni quattro a benzina o diesel, dovranno pa-gare multe capaci di farle falli-re temno, zero. Un conto comgare multe capaci di farle falli-re tempo zero. Un conto com-plessivo, chissà se esagerato ad arte, di 15 miliardi secondo Lu-ca De Meo di Renault. Ci sarà la retromarcia. Pro-veranno a salvare le apparen-ze. Manterranno il feticcio del 2025 ma tireranno fuori dal ci-

2035 ma tireranno fuori dal cilindro il principio della neu lindro il principio della neu-tralità tecnologica. Tu Leviata-no imponi un obiettivo di de-carbonizzazione. Ammesso i non concesso che abbia senso. Poi lascia che siano le imprese con l'innovazione e la concor-renza a proporre le soluzioni migliori in un tempo ragione-vola. Non imporre i arabbe la vole. Non imporre te anche la soluzione. Il manuale di sosoluzione. Il manuale di so-pravvivenza i basa su un prin-cipio semplice. Opponiti a qualsiasi imposizione venga dall'alto. Siano esse i lockdo-wn, i vaccini o le auto elettri-che. La probabilità che tu ab-bia ragione è prossima al 100%. O forse di più.



COME ERAVAMO In alto, l'edizione di Torino della *Repubblica* del 22 marzo 2022. Più sotto, la correzione di rotta di Giorgio Airaudo della Cgil dal «puntiamo tutto sull'elettrico» (giugno 2022) al «non puntiamo solo sul termico» (dicembre 2024). Cambio di linea anche per Il Sole 24 Ore, che nell'aprile 2024 usciva con un inserto sull'«Italia che non ha paura del 2035», l'anno del divieto alla benzina, e ora denuncia la crisi del settore