

Mobilità sostenibile «No a norme rigide Serve gradualità»

La sfida dev'essere «tecnologica e non ideologica»
Attenzione alla tutela di un settore strategico
e unità di intenti per sollecitare Cina, Usa e India

Davide Vitacca

● Il paradigma della transizione ecologica chiama direttamente in causa l'impegno (politico, tecnologico e imprenditoriale) per una mobilità sostenibile sotto il profilo ecologico, economico e sociale. Che sia pubblico o privato, su gomma o rotaia, il mondo dei trasporti, e con esso i settori dell'automotive, della logistica e dell'energia, si interroga sulle strategie per trovare un'equilibrio sostenibile tra la riduzione delle emissioni inquinanti e la salvaguardia del sistema produttivo e occupazionale.

Le ambizioni e le preoccupazioni degli addetti ai lavori circa l'adesione al Green Deal europeo hanno animato la seconda giornata di «Futura Open Talks», l'appuntamento dedicato agli scenari della sostenibilità promosso dalla Camera di Commercio. Moderato dal giornalista Massimiliano del Barba, il dibattito ha messo in luce la volontà condivisa di raggiungere i target stabiliti dall'Unione europea, ma anche la consapevolezza che un simile percorso dovrà basarsi su modelli e prassi sviluppate dall'interno, attingendo al know how e alle peculiarità di ciascuna filiera locale, e non dettati aprioristicamente dai legislatori esterni.

«È fondamentale riconoscere la natura tecnologica della sfida in atto e rifiutare qualsiasi prospettiva ideologica. Bisogna partire dalla difesa di un sistema economico, fatto di spostamenti di merci e di persone, che fa funzionare portando benessere e occupazione. Dunque la soluzione non è bloccare e boicottare,

bensi innovare per portare cambiamenti virtuosi», ha sottolineato l'europarlamentare Massimiliano Salini.

Il ruolo decisivo della tecnologia è stato ribadito anche dall'assessore allo Sviluppo economico di Regione Lombardia Guido Guidesi, secondo cui «la base da cui partire è il principio della neutralità tecnologica, che spinge a trovare soluzioni passo dopo passo senza imporre una strada già decisa da altri e modelli a cui uniformarsi a tutti i costi. Altrimenti si rischia di fare concorrenza sleale a danno delle nostre imprese», ha specificato.

Nel dettaglio è entrato Marco Bonometti, patron di OMR, per il quale «la trasformazione senza precedenti che riguarderà il settore dell'automobile dovrà essere necessariamente accompagnata da una politica industriale europea». La richiesta di una governance globale di tali processi è ritenuta fondamentale per affrontare una trasformazione graduale, dando per scontato che non sarà sufficiente un click per abbandonare definitivamente le fonti fossili. «La convergenza comune serve per tutelare un settore strategico e per sollecitare Cina, India, Russia e Stati Uniti a fare altrettanto, semò gli sforzi saranno inutili», ha chiesto Bonometti.

Il dibattito ha messo in luce la volontà di raggiungere i target fissati dall'Europa

La condizione di incertezza che caratterizza l'operato degli imprenditori è stata evidenziata da Paolo Strepavava, vicepresidente di Confindustria Brescia. «Una contrapposizione binaria tra carbone ed elettrico è fuorviante. Sono necessari numerosi step intermedi. Siamo ancora al lavoro per comprendere il problema dell'approvvigionamento energetico e trovare soluzioni adeguate. Pur avendo ben chiaro l'obiettivo finale non possiamo pensare che ci sia un'unica via per raggiungerlo. Che le automobili inquinino è certo, ma non si può negare, ad esempio, che anche le piattaforme di Cloud siano energivore».

Più ottimista Renato Mazzoncin, amministratore delegato di A2A. «A lungo termine non ci sarà alternativa all'elettrificazione dei light vehicles. In un mondo decarbonizzato i mezzi di trasporto elettrici richiederanno un incremento massimo di energia del 20% in più rispetto all'attuale fabbisogno, questo grazie ai progressi nel campo dell'efficiamento. Ovviamente bisognerà ragionare in termini di filiera e puntare sul riciclo delle batterie di ricarica e su infrastrutture calibrate per la ricarica dinamica».

La sfida riguarderà anche il rinnovo del parco veicoli industriali, ad oggi caratterizzata da un'età media avanzata. «I biocombustibili liquidi e il biometano prodotto dallo scarto dei rifiuti urbani o agricoli è la nuova frontiera. Servono però incentivi che mettano gli imprenditori nelle condizioni di sostenere investimenti così ingenti», ha spiegato Michele Ziosi, vicepresidente di CNH Industrial.



Un momento del confronto tra imprenditori del settore sul futuro della mobilità e dell'automotive in Europa

IL TAVOLO

Borghi storici, obiettivo evitare lo spopolamento

Rivoluzione verde non significa soltanto riduzione delle emissioni inquinanti, innovazione tecnologica contro gli sprechi e mobilità sostenibile. Se la rigenerazione auspicata deve incidere sull'intera dimensione ecosistemica e migliorare la qualità della vita sul pianeta, allora è indispensabile volgere lo sguardo ai contesti che nel Bel Paese meritano maggiori di essere riscoperti, tutelati e valorizzati nelle loro infinite peculiarità.

Non a caso l'iniziativa della Camera di Commercio ha ragionato sul futuro dei borghi storici disseminati lungo lo Stivale e sulle prospettive di crescita che riguardano le aree rurali interne e i territori a vocazione agricola considerati «marginali» rispetto alle principali direttrici metropolitane.

Il dibattito ha preso spunto dalla legge regionale del 2019 finalizzata a favorire interventi di rigenerazione urbana

tramite il recupero di aree dismesse, immobili rurali ed edifici storici in grave stato di abbandono. «Dalla legge è nato uno specifico bando volto ad assegnare incentivi economici, per un ammontare complessivo che nel Bresciano raggiunge i 15 milioni di euro, a soggetti pubblici o privati che vogliono recuperare edifici abbandonati da almeno tre anni all'interno di borghi di pregio storico e architettonico», ha illustrato il consigliere regionale Gabriele Barucco, indicando tra le altre priorità «l'integrazione tra offerta turistica, servizi e trasporti al fine di rendere più lunghi i soggiorni dei turisti sul territorio bresciano».

I sostegni generati dal Governo tramite i fondi messi a disposizione con il Pnrr sono stati assicurati dalla ministra per gli Affari regionali Mariastella Gelmini, la quale ha sottolineato «l'importanza di una manovra nata per fare da volano all'erogazione di risorse private e



Il confronto ha coinvolto anche il ministro Mariastella Gelmini

che è stata accompagnata da importanti riforme su concorrenza, semplificazione e reclutamento».

L'invito a trasformare l'opportunità offerta dal Pnrr in occasione irripetibile di riqualificazione dei luoghi del vivere e dell'abitare è giunto da Stefano Mansini, coordinatore dell'area Territorio e Ambiente di Coldiretti. Suo l'appello ad assegnare alle campagne il ruolo di «laboratori del futuro e dello sviluppo», nella certezza che «la sfida ambientale non si vince soltanto con le tecnologie digitali ma anche con la cura e la manutenzione dei centri minori, con l'attenzione nei confronti dei residenti che decidono di restare

e di fare impresa puntando sulle tipicità locali, sulla salvaguardia del patrimonio, sull'agricoltura e le filiere corte». Bene dunque la sensibilità nei confronti dei turisti, ma decisivo è evitare che i residenti storici fuggano. «Servono servizi alla persona, scuole, sanità di prossimità, politiche di coesione», ha osservato Mansini.

Come esempio di rilancio è stato menzionato il castello di Pademello, modello di cooperazione pubblico-privata che in pochi anni, grazie all'impegno di una Fondazione nata ad hoc, ha ridato vita a un villaggio spopolato e a un maniero in rovina. **D.V.**