

ladifesa^{del popolo}

#05 - SETTORE AUTOMOBILISTICO
20 MARZO 2022

Auto... rete

**Veicoli e inquinamento:
la strada d'asfalto è quella giusta?**

m
mappe

TRANSIZIONE PER ANDARE DOVE?

Dipendenza a quattro ruote

Prima era uno *status symbol* e oggetto di affermazione, ora si pensa di noleggiarla. L'automobile rispecchia noi e la società

Giovanni Sgobba

Siamo tutti un po' Jacques. Jacques è un nome come un altro, è un lavoratore, ha la sua borsa d'ufficio e il cappello in testa. Ha anche un'utilitaria, una macchina appunto utile, funzionale alla sua routine. Un giorno la sua quotidianità viene sconvolta da un gigantesco manifesto pubblicitario: è lei, Venus, l'auto dei desideri, snella, veloce, costosa. Costosissima. Un prezzo a cinque cifre, troppo per Jacques. Ma l'ossessione del consumismo e della moda è come un tarlo nella mente dell'uomo, al punto che dimentica di possedere già un veicolo a quattro ruote. La società degli spot chiassosi partorisce un nuovo oggetto del desiderio e Jacques fa di tutto pur di possederla. Ma poi?

L'epilogo lo lasciamo alla curiosità di chi ha voglia di tuffarsi in *Top car - l'oggetto del desiderio*, un albo colorato di 40 pagine, edito da Kite edizioni, dell'autore Davide Calì e illustrato da Sébastien Mourrain. La copertina del libro (dettaglio nella foto sotto) è un invito a riflettere sui meccanismi che governano la società, non solo attuale, degli ultimi sessant'anni. Tutto ruota attorno all'auto. L'Italia, nazione montata su quattro pneumatici in un gomitolo d'asfalto, caposaldo su cui sono stati costruiti quartieri e città. La fisionomia attuale rispecchia la scelta imposta, inculcata, osannata del possedere un'automobile, *status symbol* del benessere postbellico e della ripresa economica. Le vetture circolanti lungo lo stivale, agli inizi degli anni Cinquanta, erano a malapena un milione, nel 1969 si toccò quota nove milioni, un numero raddoppiato

dieci anni dopo. Ma non era soltanto il numero a essere significativo: dopo le berline e le utilitarie che parcheggiate fuori casa degli italiani, questo era il periodo delle auto veloci, delle granturismo e delle spider.

Anche il presente corre, ma verso un'altra direzione. E il prezzo al litro del carburante schizzato alle stelle causa scombussolamento globale dettato dalla guerra in Ucraina dovrebbe essere visto come un segnale. A fine 2021, al termine della quarta riunione del Comitato interministeriale per la transizione ecologica (Cite), il governo ha deciso di stoppare la produzione di automobili con motore a combustione interna entro il 2035. Un passo importante verso il taglio delle emissioni inquinanti nel percorso delle politiche nazionali contro il riscaldamento globale e il cambiamento climatico in linea con le indicazioni dell'Unione europea che chiede di tagliare i gas serra del 55 per cento entro il 2030.

Ma il processo di elettrificazione della mobilità quali conseguenze comporterà al mondo dell'*automotive* italiana? Secondo l'Osservatorio di Federmeccanica, Fim-Cisl, Fiom-Cgil, Uilm, l'interruzione totale della vendita di nuove auto che producono emissioni di carbonio, e dunque anche le ibride, «se non accompagnata da interventi potrebbe portare in Italia a una perdita di circa 73 mila posti di lavoro, di cui 63 mila nel periodo 2025-2030». Lo stabilimento Bosch di Bari ha annunciato 700 licenziamenti nei prossimi cinque anni, su un organico di 1.700 addetti. Di fatto è la prima crisi aziendale in Italia causata dal passaggio all'auto elettrica e dunque un primo caso di riconversione industriale da finanziare con i fondi del Pnrr sullo sfondo della transizione ecologica.

Lo scorso febbraio, il ministro dello sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti, ha annunciato un fondo di sostegno al settore automobilistico che prevede circa un miliardo di euro l'anno su un periodo di otto anni «per accompagnare il processo di transizione». Non solo: «Intendiamo presentare un decreto incentivi per l'acquisto di auto ecologicamente compatibili, non solo elettriche, perché nella fase di transizione dobbiamo considerare anche altre fonti, come l'ibrido». Gli incentivi alla rottamazione sarebbero con la stessa formula del 2021: 6 mila euro per le auto che producono fino a 20 grammi di anidride carbonica per chilometro; 2.500 euro per quelle fino a 60 grammi e 1.250 per quelle fino a 135 grammi. Insomma una transizione meno *tranchant*.

E il Veneto che è stata la prima regione in Italia ad accogliere un'automobile (l'aneddoto è raccontato a pagina VIII)? Fim-Cisl riferisce che sono 7.255 i dipendenti legati alla filiera *automotive*, ben 5.233 impiegati nella fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, con punte di eccellenza regionale e nazionale su verniciatura, batteria e sedili. Nel complesso parliamo di 185 imprese (prima della pandemia) per un volume d'affari di 2,9 miliardi di euro, ovvero l'8 per cento nazionale. L'ingresso massiccio di nuova concorrenza (tipo Tesla) e una rivoluzione anche sul possesso dell'oggetto auto (noleggiarla anziché comprarla; usare mezzi pubblici etc.) sono i principi di una rivoluzione ancora ingovernabile. Anche se l'auto più venduta rimane la Panda.



FOCUS IMMAGINI

La copertina di Mappe è una tavola all'interno del libro illustrato *Top car - l'oggetto del desiderio* di Kite edizioni. Sopra, la copertina del libro. A destra, l'infografica di Giorgio Romagnoni.

7.255 lavoratori in Veneto nell'*automotive*, tra verniciatura, sedili e produzione di batterie

L'INFOGRAFICA



LO SCENARIO

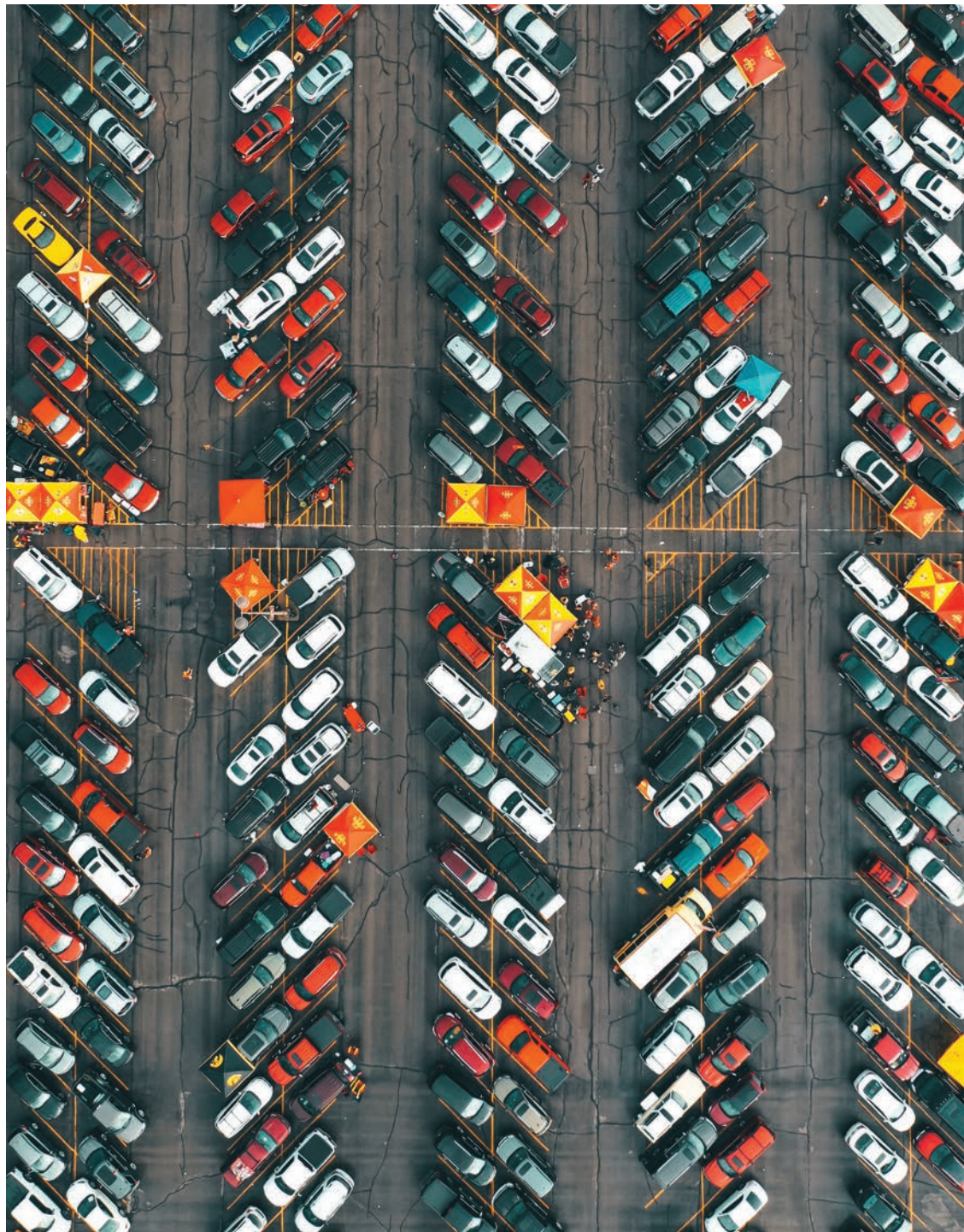
Nonostante l'incerto futuro, le misure del Governo e i piani generali vedono veicoli elettrici e ibridi al centro. Anche se la Panda è ancora la più venduta

L'auto-innovazione ingrana la marcia

Gianluca Salmaso

Non più possesso, ma un servizio

Il *Mobility-as-a-service* è un tipo di servizio che, grazie a una piattaforma digitale (app per smartphone) consente agli utenti di pianificare, prenotare e pagare più tipi di servizi di mobilità. Il concetto descrive un passaggio dai modi di trasporto di proprietà personale e verso la mobilità offerta come servizio.



In una folle stagione in cui una bottiglia di vino costa meno di un litro di gasolio al distributore, il mercato dell'automobile è squassato da numerose tempeste tanto sul lato dell'offerta quanto su quello della domanda. Che auto comprare? Ha ancora senso possedere un'auto? Come coniugare la transizione ecologica con l'inflazione che erode i salari dei consumatori? Le macchine si comprano, certo, ma si producono anche e gli stessi dubbi, le stesse preoccupazioni dei consumatori affliggono gli operai che le fabbricano a cui, però, spetta l'onere della speranza riposta sull'innovazione simbolo del novecento: la mobilità per tutti, a quattro ruote.

I numeri del mercato

Nel mese di gennaio 2022 in Italia si sono immatricolate 107.814 vetture, in calo del 19,7 per cento sul 2021 e di quasi il 35 per cento sul 2019, l'ultimo anno prima della pandemia. Secondo il centro studi Promotor, con questi livelli di vendita il 2022 chiuderebbe a quota 1.198.000 vetture, numeri prossimi a quelli registrati negli anni Sessanta. «Il mercato auto si trova in una situazione molto difficile perché è stato fortemente colpito dagli effetti economici della pandemia – spiega **Gian Primo Quagliano**, direttore di Promotor – Il calo del prodotto interno lordo del 2020 non è stato completamente colmato nel 2021 e questo ha causato un impatto sulla domanda. A questo si è aggiunta una forte crescita nei dispositivi elettronici che ha fatto venir meno la possibilità di fornire i microchip di cui il settore auto è grande consumatore, basti pensare che ne impiega anche tremila per ogni veicolo. Questa era la situazione fino a venti giorni fa, poi è arrivata la crisi Ucraina».

Per tutte le aziende che usano ghisa e acciaio, la crisi fra due grandi produttori come Russia e Ucraina con il costo delle materie prime alle stelle è, insomma, tutto fuorché un problema di poco conto a cui si somma

NON ESISTE SOLO IL CAMBIAMENTO CLIMATICO

Impatto ambientale: quanto inquinano le auto elettriche?

Giovanni Sgobba

Non fosse per la realtà che si cela dietro, le distese di produzione del litio in Cile, con colori sgargianti, sarebbero perfetti per la foto del desktop di molti pc al pari dei campi di tulipani olandesi. Dall'azzurro al giallo, in base alla differenza di concentrazione del metallo questi giacimenti rappresentano una nuova economia per il Cile, la nazione con la più grande disponibilità di litio al mondo. Le batterie dei nostri smartphone necessitano del litio, fino a 30 chili addirittura per le auto elettriche. Quale impatto ambientale, allora, hanno i veicoli che più fanno rima con futuro e trainanti verso la transizione ecologica?

«L'approccio più illuminato, ma non è quello seguito dai regolatori, è considerare l'impatto ambientale dalla culla alla tomba di un determinato prodotto, in questo caso l'automobile – argomenta **Cesare Dosi**, docente di Economia e politica ambientale nel dipartimento di Scienze economiche aziendali dell'Università di Padova – Perché se noi limitassimo l'attenzione guardando

a cosa esce dal tubo di scappamento, coglieremmo solo un sottoinsieme e non è detto che cogliamo quello più rilevante. Se si osserva esclusivamente l'emissione di gas climalteranti, l'auto più "pulita" è la *full electric*: la quantità di emissione di anidride carbonica che si produce per realizzare un veicolo elettrico puro è maggiore rispetto agli altri veicoli col motore a scoppio o ibridi, ma viene compensata con le zero emissioni della macchina quando viene utilizzata. Se il nostro unico problema fosse il cambiamento climatico, i veicoli elettrici sarebbero la panacea; ancor di più se l'energia prodotta per alimentare il veicolo non è di origine fossile, ma realizzata con il solare o l'eolico. Ma...».

Il "ma" è presto detto. Cesare Dosi ha sottomano un articolo scientifico pubblicato nel gennaio 2021 sul *Journal of Cleaner Production*, rivista internazionale di Elsevier, maggior editore in ambito medico e scientifico, e quello che hanno fatto gli autori è stato confrontare diverse

107

Mila vetture
matricolate in
Italia a gennaio

-35%

Rispetto alle
immatricolazioni
del 2019

'60

La vendita sarà
simile agli anni
Sessanta

il peso della transizione ecologica. Dal 2035 in Europa e in Italia non si potranno più produrre automobili a combustione interna, diesel e benzina, obbligando il mercato a preferire la sola alimentazione elettrica.

Gli interventi governativi

Se il mercato langue, il Governo ha varato finora politiche di sostegno alla domanda sotto forma di incentivi per l'acquisto di vetture nuove o recenti, meno inquinanti di quelle rottamate. «Il Governo ha messo a punto un piano anche per l'automobile nel quadro del Pnrr – continua Quagliano – che prevede interventi sulla domanda per i prossimi tre anni, completato da un'ulteriore iniziativa che dovrebbe durare cinque anni per favorire la transizione ecologica. Questa transizione comporterà molti costi, dei cali di produzione per certi settori e dei cali occupazionali a cui bisognerà porre rimedio proprio grazie a questi piani».

A essere particolarmente agevolate dalle misure di sostegno finora introdotte sono le vetture elettriche e ibride, meno inquinanti ma non certo a buon mercato. Nessuna di esse, infatti, riesce neppure a scalare il primato della Panda: la cittadina Fiat, pur oggetto di una leggera elettrificazione, rimane stabilmente in cima alle vendite spinta da un piccolo motore a benzina.

«Oggi l'auto elettrica costa molto perché la produzione è limitata e la produzione è limitata perché lo è la domanda – spiega il direttore del Centro studi Promotor – Aumenterà con gli incentivi, oggi non ci sono economie di scala ma a regime l'auto elettrica costerà meno di quella a motore a combustione perché è fatta di meno componenti. In prospettiva, insomma, l'auto elettrica è una soluzione che ancor meglio delle auto di oggi può rispondere alle necessità di mobilità di chi ha meno risorse».

La frontiera dell'innovazione

tipologie di veicolo (benzina, diesel, ibrido, ed elettrico) analizzando i diversi impatti ambientali, guardando a una famiglia di inquinanti e attraverso il metodo Lca (*life-cycle assessment*): quanto inquina un oggetto nel suo intero ciclo vitale, dalla produzione, lavorazione, trasporto, utilizzo fino alla smaltimento? «Se allargassimo la visuale, guardando una famiglia più ampia di inquinanti e non solo la CO₂ e pensando agli impatti sull'ambiente terrestre, marino, sulle polveri sottili e sull'emissione di sostanze tossiche che incidono sulla salute umana con effetti anche cancerogeni – prosegue Dosi – ebbene, il veicolo elettrico fa peggio di tutti gli altri, ha impatti più pesanti sull'ambiente. Questo è collegato alle batterie: la componente di elettronica già esasperata nelle vetture "tradizionali", qui viene esaltata e si ricorre a un massiccio utilizzo di metalli pesanti. Il veicolo ibrido in realtà sta nel mezzo, non fa tanto meglio: sia sui gas serra e più in generale sugli altri fattori, non dà un grande apporto».

«Abbiamo cominciato a produrre i primi pezzi di Tonale, man mano saliranno i numeri perché ci dobbiamo trovare pronti al *job-one* di marzo e alla vendita commerciale di giugno». **Guarino Aniello** è un sindacalista coordinatore del settore Automotive per la Fim Cisl di Pomigliano, lo stabilimento dove nacque la celeberrima Alfased e dove Marchionne inferse un cambiamento all'organizzazione della Fiat alle soglie dell'internazionalizzazione targata Chrysler. A Pomigliano, da qualche settimana, convivono due modelli vitali per Stellantis: la Panda, vetturina dai grandi numeri recentemente confermata fino al 2026, e l'Alfa Romeo Tonale, la prima ibrida "alla spina" del Biscione: «Anche con le 475 vetture che produciamo a turno, con due turni al giorno di lavorazione, la Panda non è mai riuscita a saturare l'intero organico di Pomigliano a cui servirebbero 1.200-1.300 vetture al giorno – puntualizza Aniello – Con il Tonale e con questi volumi di Panda, vediamo la fine degli ammortizzatori sociali».

Il mercato delle utilitarie è uno dei più competitivi: auto piccole, semplici, vendute a prezzo basso e con margini contenuti per il costruttore che compensa con grandi numeri e conseguenti economie di scala. La cura che Stellantis sta somministrando alle fabbriche, spiegano i sindacati, passa dall'efficientamento dei costi: internalizzazione delle lavorazioni, riduzioni dei costi per servizi come pulizie e vigilanza, chiusura e accorpamento di stabilimenti sottoutilizzati. Con questo sistema, l'organico di Pomigliano passerà da 4.300 addetti a 4.600, assorbendo quelli della vicina Pcoma di Napoli attualmente impiegati nella produzione di stampaggi plastici come, per esempio, le bocchette dell'aria condizionata. L'intenzione è di utilizzare i margini recuperati per contenere i costi delle vetture prodotte senza comprometterne la qualità o ridurre il numero di addetti impiegati e favorendo al

Scorrazzare tra le vie cittadine senza smog

Il mercato delle utilitarie è uno dei più competitivi "in circolazione": auto piccole, semplici, vendute a prezzo basso e con margini contenuti per il costruttore che compensa con grandi numeri e conseguenti economie di scala. Oggi però nessuna grande industria che punta sul full electric ha un veicolo utilitario nel suo parco macchine: come un gatto che si morde, la coda l'auto elettrica costa molto perché la produzione è limitata e altrettanto ridotta è la domanda. Ma la rotta si sta invertendo.



contempo la transizione tecnologica verso l'elettrificazione.

Ci sarà ancora spazio per le piccole cittadine?

«Chi utilizza una vettura di segmento cittadino lo immaginiamo più propenso all'elettrificazione rispetto a chi sceglie una vettura grande, preferita per i viaggi – conclude il sindacalista – Nei lunghi percorsi la preoccupazione maggiore è legata alla diffusione dell'infrastruttura di ricarica in Italia. Una vettura grande come il Tonale, però, sarà venduta anche all'estero dove l'infrastruttura è più diffusa e saranno maggiormente propensi all'acquisto».

Si tratta di far convivere diverse esigenze e diverse filosofie di prodotto diversificando l'offerta e sperando che la congiuntura economica offra presto nuove prospettive di crescita. «Chi ha una responsabilità che può essere quella del padre di famiglia, del presidente di un'azienda o del gestore di un negozio ha il dovere di essere ottimista – non usa mezzi termini Gian Primo Quagliano – Chi non è ottimista passi la mano perché essendo ottimisti si opera affinché si realizzi quello che si crede arriverà».

“Pareggiare” l'elettrico e il diesel

In Norvegia, sussidi e agevolazioni fiscali rendono il costo di un veicolo elettrico praticamente identico a quello di un'auto non elettrica. Il 74 per cento delle nuove auto vendute in Norvegia sono veicoli elettrici, mentre negli Stati Uniti è solo il 2 per cento.



Acquerelli di litio- Visuale dall'alto dei giacimenti in Cile.

“Non esistono pasti gratis”, insomma. Si aggredisce un problema e spesso se ne crea un altro, ma questo non può essere un argomento tanto valido per non tentare e non provarci. Sapendo che ci sono anche etiche e che riguardano l'essere umano nella sua completezza: «Immaginiamo uno scenario futuribile – è l'invito del docente Cesare Dosi – in cui nelle nostre città circolano solo auto elettriche prodotte con l'energia più pura: le emissioni di gas serra si ridurrebbero, ma molto probabilmente trasferiremmo il problema geografico da un'altra parte. La salute dei Paesi ricchi ne guadagnerebbe, ma la qualità ambientale potrebbe peggiorare laddove vengono prodotti e dove vengono smaltite le componenti delle auto. Abbiamo già oggi le immagini delle discariche mondiali di cavi e batterie nei Paesi più poveri. Ci dobbiamo liberare del diesel di 10 anni fa che con il suo fumo inquina solo alla vista, ma non dare per scontato che con l'ibrido suv o con la city car abbiamo salvato il mondo».

PESA L'INCERTEZZA DEL MOMENTO

Scarseggiano i microchip e in Veneto sale l'usato

TENDENZE

Giovanni Sgobba

«**L**a rivoluzione della mobilità urbana è arrivata a Padova».

A lanciare lo slogan è un pannello pubblicitario che giganteggia a Padova in Riviera dei Ponti Romani, angolo con via Altinate. I sognatori in sella a una bici potrebbero immaginarsi un ridisegno della viabilità ciclabile, un potenziamento *green* in linea con lo sfondo verde e con le svolazzanti foglie del manifesto spot. Invece Xev, startup italo-cinese con sede in Piemonte specializzata in auto elettriche stampate in 3D, stende il tappeto rosso in Veneto per la sua Yoyo, la prima minicar 100 per cento elettrica. Alcuni punti di forza: autonomia di 150 chilometri al costo di un euro per il pieno, velocità massima di 80 chilometri orari, consumi bassi, guidabile a partire da 16 anni, design accattivante, apertura della portiera tramite app su smartphone e senza chiavi, abitacolo bluetooth e moderno. Costo meno di 15 mila euro, pagabile con rate da 99 euro al mese.

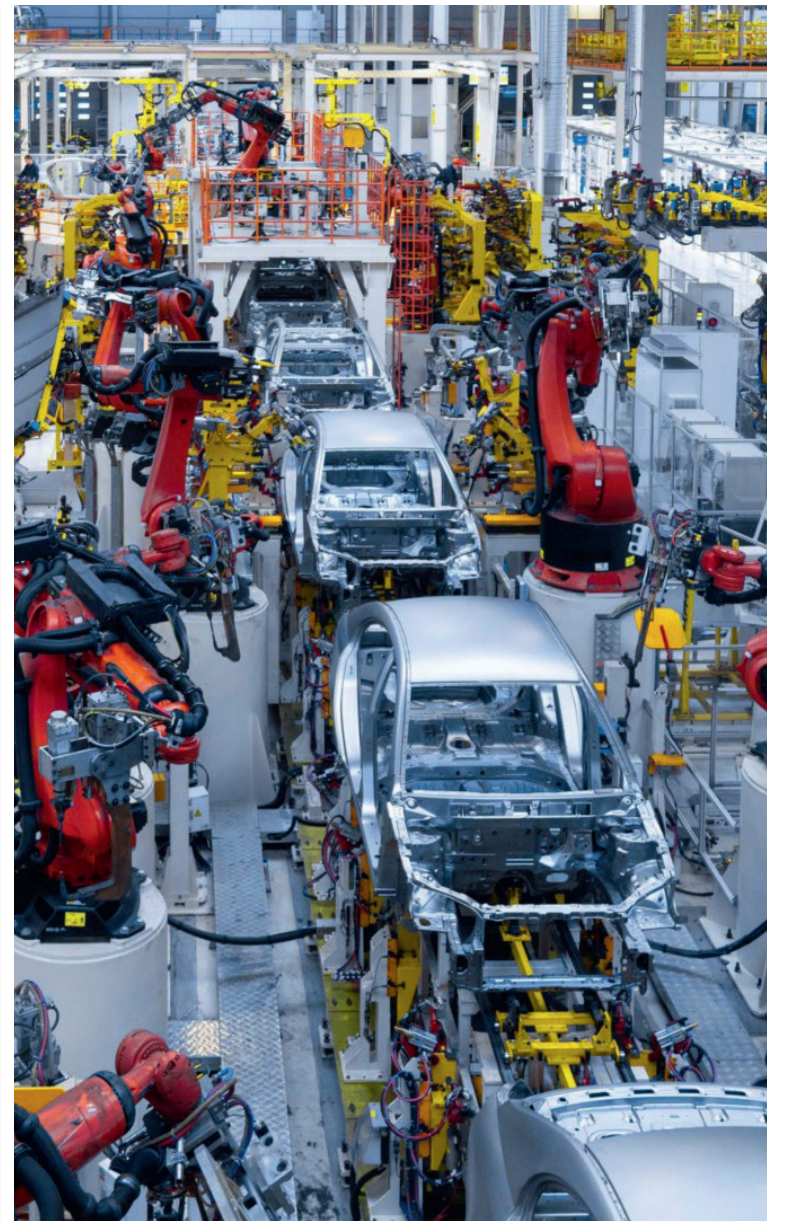
Che sia rivoluzionario o no, «ai clienti che vengono in concessionaria, noi facciamo provare di una stessa vettura anche la versione ibrida o elettrica in modo da approcciarsi alla novità – spiega **Massimo Ghirardo**, presidente dei concessionari auto dell'Ascom Confcommercio di Padova – Come in qualsiasi momento di transizione

epocale, come quello che stiamo vivendo, ci sono utenti interessati e altri molto più restii. Certo, l'attuale situazione economica e sociale rende incerto l'acquisto e non dimentichiamoci che, seppur lievemente scesi, i prezzi delle macchine elettriche sono ancora alti e soprattutto non per tutte le esigenze: Tesla, per esempio, non ha ancora prodotto un'utilitaria, ma solo macchine di alta gamma questo perché la produzione di batterie principalmente a litio ha un costo elevato».

Massimo Ghirardo, a ogni modo, è cauto nell'analizzare l'andamento negli ultimi anni del settore automobilistico: pandemia, *lockdown*, lievitazione dei costi, scarsità di materie prime, la guerra in Ucraina e insicurezza dell'individuo sono fattori da tenere in considerazione. A inceppare la macchina è la carenza dei microchip, indispensabili per far funzionare la parte elettronica; così tecnologici e al contempo a basso costo che sono diventati monopoli di pochissime aziende, soprattutto cinesi, oggi in difficoltà. «Le fabbriche si sono fermate, le industrie prive di microcircuiti si sono indirizzate verso altri modelli, mandandone alcuni fuori produzione – argomenta Ghirardo – Noi abbiamo una mancanza di prodotto da luglio-agosto 2021, abbiamo finito le nostre scorte e non c'è una spinta verso gli acquisti. Il consumatore è molto disorientato da tutto questo però, anche in virtù della transizione ecologica, già a inizio 2021, alcune case hanno iniziato a proporre forme di vendita alternativa, noleggi più o meno lunghi con la possibilità di restituire la macchina dopo un periodo di utilizzo oppure di riscattarla».



Gli ingredienti sopracitati compongono un'unica ricetta: il mercato dell'auto nuova va giù. A febbraio, infatti, il mondo automobilistico italiano non ha dato segni di ripresa con 110.869 vetture immatricolate in Italia nel mese di febbraio di quest'anno contro le 143.161 di un anno fa, un segno negativo del 22,56 per cento. E Padova va anche peggio rispetto alla media nazionale: meno 23,71 per cento, frutto del raffronto tra le immatricolate del secondo



Verniciature, batterie e sedili

Osservando il settore dall'alto e prima della pandemia, le imprese della componentistica automotive del Veneto al 2019 sono in 185, ovvero l'8 per cento delle imprese a livello nazionale. Per numerosità e dimensione, la regione Veneto si attesta al quarto posto in Italia alle spalle di Piemonte, Lombardia, ed Emilia-Romagna. La specificità del territorio è la presenza di numerose nicchie focalizzate sulla realizzazione di alcune fasi del processo produttivo (per esempio, la verniciatura) e nella produzione di alcuni componenti ad alta specializzazione (come batterie e sedili). Questi settori hanno di sé maggiore sbocco sui mercati esteri cosa che il *lockdown* ha frenato. Un altro punto a favore è che il 46 per cento delle imprese ha oltre il 10 per cento laureati, a fronte del 35 per cento nazionale.

mese del 2022 (1.770) e quelle del febbraio del 2021 (2.320). Assioma di questo quadro d'incertezza e poca propensione all'acquisto è dato dal mercato delle auto usate che nel 2021 si è confermato il canale preferito in Veneto. Lo scorso anno, secondo le tabelle Aci, sono stati effettuati 230.604 passaggi di proprietà netti di auto usate, in crescita del più 10 per cento sul 2020. E anche per il 2022 arrivano segnali positivi: secondo l'osservatorio di AutoScout24, tra i più importanti marketplace automotive a livello europeo e con sede ad Albignasego, nell'anno in corso quasi due utenti su dieci che hanno intenzione di acquistare un'auto usata dichiara di farlo soprattutto per la difficoltà nelle consegne di vetture nuove. Una crisi che sta quindi spostando l'interesse di molti utenti sull'usato, facendo crescere i prezzi: nel 2021 il costo medio delle auto usate in vendita in Veneto sul portale, pari a 18.890 euro, è aumentato del 12,9 per cento rispetto al 2020.

E il mondo di seconda mano traccia possibili strade future nella scelta e nei gusti degli utenti: il 57,3 per cento delle richieste degli utenti veneti nel 2021 riguarda vetture diesel, a cui seguono le auto a benzina con il 34,2 per cento. Per ibride ed elettriche, invece, si è ancora agli inizi, con il 3,9 per cento delle richieste totali (comunque il valore più alto tra le regioni), ma a livello nazionale qualcosa inizia a muoversi: gli utenti che dichiarano di voler acquistare questa tipologia di auto sono passati dal 3 per cento di un anno fa al 9 per cento attuale. Sta nascendo, quindi, anche nell'usato un mercato interessante, qui gli incentivi potrebbero avere un ruolo determinante.



MAFIA & CRIMINALITÀ

Pompe bianche e ricambi stampati 3D: le nuove frontiere

IL LUCRO

Rossana Certini

Le infiltrazioni criminali nel settore automobilistico sono in crescita e in continua evoluzione secondo la Direzione investigativa antimafia (Dia) che nell'ultimo rapporto semestrale spiega come è aumentata la sinergia tra mafie e "colletti bianchi". Questi ultimi sono incaricati di curare le importazioni di carburanti e lubrificanti dai Paesi dell'Est Europa e gestirne la distribuzione sull'intero territorio nazionale attraverso società filtro create *ad hoc* per attestare fittizi adempimenti tributari. In questo modo le mafie riciclano capitali illeciti.

«Sono molti – spiega il generale di brigata **Nicola Altiero**, vice direttore tecnico operativo della Dia – i metodi per contrabbandare i carburanti. Dal commercio illecito di gasolio per macchine agricole, su cui gravano meno imposte, all'importazione di gasolio mascherato da lubrificante, che nel resto d'Europa non è sottoposto a tassazione quindi è libero di circolare senza documenti fiscali, fino al meccanismo della "lettera di intenti", ossia una comunicazione preventiva, che l'operatore commerciale fa all'Agenzia delle entrate per non pagare subito l'imposta sul valore aggiunto».

I meccanismi di frode portano ingenti guadagni alla criminalità. Lo scorso 15 febbraio l'operazione "Levante" ha messo in luce

un'evasione di oltre 2 milioni di euro di accise effettuata da un'organizzazione criminale con base a Bari che era dedita, tra le altre cose, anche al contrabbando di oli lubrificanti provenienti dall'Est, che formalmente erano diretti a società cipriote o maltesi ma in realtà destinati al mercato italiano.

Il carburante contrabbandato viene immesso nel mercato solitamente attraverso distributori della cosiddetta rete delle "pompe bianche", ossia quelle che non rientrano nei circuiti dei grandi distributori storici e purtroppo, a volte, sono gestite da membri di associazioni criminali.

«Le "pompe bianche" – prosegue il generale – sono quintuplicate in dieci anni arrivando a essere circa 6.190 nel corso del 2021. Tutto questo è potenzialmente un bene per il libero mercato ma serve vigilare sulla possibilità che le organizzazioni criminali siano, esse stesse, proprietarie dei distributori».

Per avere un'idea di quanto è lucroso il meccanismo si pensi che lo scorso luglio la Procura della Repubblica di Nocera Inferiore ha emesso, nei confronti di 32 società riconducibili a organizzazioni criminali, misure cautelari per oltre 128 milioni di euro pari alle imposte evase (Iva, accise, Ires e Irpef). In pratica per ogni litro di gasolio venduto alla pompa a un prezzo medio di 1,50 euro, gli indagati ottenevano un indebito risparmio di



Guidatori che si abbeverano di carburante

Secondo l'Unione energia per la mobilità (Unem), a gennaio in Italia i consumi di carburanti autotrazione (benzina più gasolio) sono stati pari a 2,2 milioni di tonnellate, di cui 0,5 milioni di benzina e 1,7 milioni di gasolio, con un incremento del 15 per cento (284 mila tonnellate) rispetto allo stesso mese del 2021. In confronto al livello pre-pandemico risultano, invece, più bassi del 12,3 per cento. Le immatricolazioni di autovetture nuove hanno evidenziato una contrazione del 19,3 per cento. Il 57 per cento delle vetture hanno ancora una alimentazione "tradizionale", nonostante la forte crescita delle ibride.

circa 27 centesimi di Iva e 60 di accise per un totale di quasi 90 centesimi a litro di imposte evase.



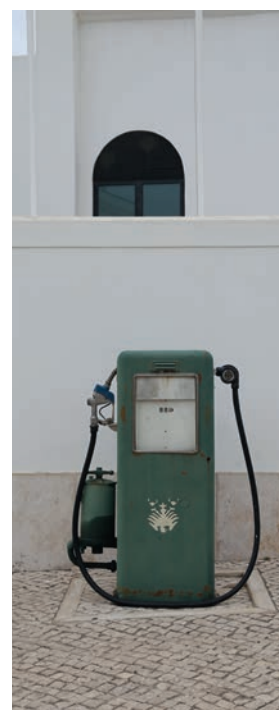
Sul versante ricambi le organizzazioni criminali negli ultimi dieci anni sono passate dall'importazione dei pezzi falsi alla loro stampa 3D. Una delle ultime operazioni è stata messa a punto dalla Guardia di Finanza di Como che a maggio ha sequestrato una vera e propria fabbrica del falso con all'interno oltre 13 mila pezzi di ricambio marchio Iveco. «Questi pezzi di ricambio – spiega Altiero – oltre a violare la normativa sul marchio non rispettano neanche i requisiti di affidabilità e il loro utilizzo potrebbe mettere a rischio il passeggero del veicolo su cui vengono montati».

Altro settore ghiotto per la criminalità è quello dell'importazione di auto di lusso. A metà novembre i militari, nell'ambito dell'operazione "Platinum Dia", hanno scoperto un sodalizio dedito all'importazione e commercializzazione di autovetture, provenienti per lo più dalla Germania, in evasione totale o parziale delle imposte attraverso espedienti fiscali, impiego di false fatturazioni e l'appoggio di professionisti italiani. L'operazione ha portato al sequestro di circa mezzo milione di euro pari all'imposta evasa per l'importazione di più di 30 autovetture.

IL "TRAFFICO" AI CASELLI VENETI

Il sotterfugio: benzina spacciata per solvente

La Guardia di Finanza del Veneto negli ultimi sette mesi ha riscontrato 90 milioni di elementi passivi fittizi (per abbattere illecitamente la base imponibile), 20 milioni di Iva sottratta a tassazione, 10 milioni di fatture false e circa 100 mila litri di prodotto sequestrato per contrabbando. Nel mese di luglio, le Fiamme gialle di Treviso, al casello Venezia Est, hanno intercettato e sequestrato un autoarticolato che trasportava più di 31 mila litri di benzina spacciata per "solvente"; ad agosto, invece, è stato fermato un altro veicolo con a bordo 30 mila litri di benzina, dichiarata come "diluente aromatico" nei documenti di trasporto. E ancora i controlli di novembre durante i quali sono stati fermati due mezzi che trasportavano in totale 61 mila litri di gasolio



spacciato come solvente per la pulizia dei filtri antipollutante.

La Spagna è la destinazione utilizzata molto spesso come copertura ma nei fatti il carburante contrabbandato viene commercializzato in Italia, secondo un diffuso meccanismo di frode che consente di evadere le accise.

Il fenomeno del traffico illegale di prodotti petroliferi, tramite la cosiddetta "rotta balcanica", è letteralmente esploso negli ultimi anni. Per dare una dimensione dell'imponente volume di operazioni di questo tipo basti pensare che i veicoli registrati in transito lungo il tratto autostradale trevigiano, con esposte le targhe che identificano il trasporto di gasolio e benzina, sono passati dai circa 11.500 del 2016 a gli oltre 40 mila del 2019. (R. C.)

TRICOLORE E...QUATTRO RUOTE



Brum brum - Dettaglio dell'album Automobili di Lucio Dalla.

Una Nazione “asfaltata”

Auto... crazia L'emblema è l'auto blu: l'Italia si muove su quattro ruote. Anche le passioni, come quella per la Ferrari

DIPENDENZA

Ernesto Milanese

Auto-centrati. Ormai intrappolati: 1.457.952 nuovi modelli venduti nel 2021 (per altro meno 24 per cento rispetto a prima del Covid). Aut(o)archici. Non ne veniamo fuori: un Paese a quattro ruote motrici, perfino fuori dall'asfalto e dentro la mente.

Strada a senso unico

È la metafora di un'economia... circolare. La rete autostradale conta 6.965 chilometri (quasi tutti in concessione). Trasporto privato e spesso anche pubblico, movimentazione delle merci e dei manufatti eccezionali sono di fatto monopolizzati dai veicoli con almeno quattro ruote. L'Italia si muove da decenni così. Non solo. Lo “sviluppo infrastrutturale” è stato scandito dai motori a scoppio.

Eppure, si sarebbe potuto dar corso alla “cura del ferro”. Nonostante tutto, abbiamo 16.782 chilometri di linee ferroviarie di cui oltre 12 mila elettrificate. E a Venezia Santa Lucia, settima fra le grandi stazioni, il volume di traffico stimato è di 85 mila transiti quotidiani con 31 milioni di passeggeri all'anno.

La premonizione di Roberto Roversi e Lucio Dalla

«Il motore del Duemila / sarà bello e lucente / sarà veloce e silenzioso / sarà un motore delicato / di metallo prezioso / avrà lo scarico calibrato / e un odore che non inquina / lo potrà respirare un bambino o una bambina».

Versi del poeta Roberto Roversi per la voce di Lucio Dalla. Il 14 marzo 1976 esce il 33 giri *Automobili*: cristallizza la passione a tutta velocità, il mito industriale e la visione futuribile... dell'*automotive* made in Italy. Sul piatto del giradischi rivive Tazio Nuvolari alle Mille Miglia, ma soprattutto risuona l'intervista all'Avvocato per antonomasia. Dalla gorgheggia domande e Gianni Agnelli

risponde in una sorta di inglese formato *grammelot*. Insomma, con un quarto di secolo di anticipo, *Automobili* si rivela la premonizione nitida dell'auto... coscienza. Il progresso industriale deve fare i conti con la natura e l'inquinamento. Ma anche la frenesia della velocità non combacia più con il successo trionfale.

La parabola dell'auto blu

Erano lo status symbol del potere, non solo politico. L'emblema dell'auto... crazia accomodata nel sedile posteriore. Blu come un mare di soldi. O grigie come i vestiti d'ordinanza. Con Tangentopoli, l'autista al volante diventa imbarazzante. Tuttavia, alla fine del 2019 circolavano ancora 25.668 “auto di servizio”. Nel dettaglio: 9.600 nei Comuni, 6.272 nella sanità pubblica, 3.007 in enti vari, 2.435 nei Comuni capoluogo di provincia, 1.283 nelle giunte regionali.

Ma anche le auto blu seguono la tendenza del mercato. Il censimento ne indica 369 in comodato, 228 in leasing, 11 noleggio con conducente e 5.284 noleggiate. La pubblica amministrazione conta ancora 19.776 auto blu di proprietà e 707 restano di uso esclusivo con autista.

Futuro senza benzina?

Elettrica, ma sempre automobile. Nel 2021 sono state immatricolate 10.753 Fiat Nuova 500, 6.162 Smart Eq ForTwo, 5.822 Renault Twingo, 5.496 Dacia Spring e 5.047 Tesla Model 3. È la nuova frontiera, imposta dalla “rivoluzione climatica” che adesso dovrà però misurarsi con la crisi energetica indotta dalla guerra. Siamo al bivio dell'auto... rità nello stile di vita, di guida, di trasporto.

Intanto, in testa alla classifica delle vetture più vendute spiccano le utilitarie: 112.298 Fiat Panda, 44.819 Fiat 500 e 43.735 Lancia Ypsilon. Del resto, Fiat continua a dettar legge:

La prima auto in Italia... da Vicenza

Per anni si è creduto che la prima auto a circolare in Italia fosse stata una Panhard & Levassor guidata dal conte Carlo Ginori di Firenze. Una notizia ripresa dal quotidiano *La Nazione* del 28 febbraio 1894. Tuttavia nel 1999 è stato trovato negli archivi storici Peugeot di Parigi un ordine di acquisto: la Type 3 (Tipo 3) fu la prima autovettura a circolare in Italia, ordinata il 30 agosto 1892, venne consegnata il 2 gennaio 1893 a Gaetano Rossi, residente a Piovene Rocchette (provincia di Vicenza), acquistata per 5.567,25 franchi e appena insediatosi alla guida della Lanerossi, la più importante industria italiana dell'epoca.

223.567 esemplari venduti con più 5,7 per cento. Volkswagen insegue a distanza con 126.092, per di più in flessione dell'1,6 per cento. Quindi Toyota con 84.850 pari però al più 19,2 per cento.

Le auto simbolo non spariscono dai registri della Motorizzazione: l'anno scorso 1.218 Porsche 911 più altre 617 Taycan e 334 Panamera. Ben 563 Maserati Ghibli, 187 Jaguar F-Type e 159 Lamborghini Urus. La Ferrari ha immatricolato 204 esemplari di F8 e 165 Roma.

Il fascino della Rossa

Maranello è la capitale dell'Italia auto... ctone. Formula Uno di un colore solo per il popolo del Cavallino rampante. «Chiedete a un bambino di disegnare un'auto e di sicuro la farà rossa». Così Enzo Ferrari con l'orgoglio del fondatore. Molto più di una scuderia nata nel 1929: la Rossa vanta record ineguagliati. Ha conquistato 16 Mondiali costruttori, uno di meno con i piloti; 238 vittorie in 1.030 Gran premi; 84 “doppiette” sul podio; 230 pole position; 254 giri veloci in gara. Il fascino è davvero planetario. Dal 2006, Scuderia Ferrari club si preoccupa di coordinare le attività dei tifosi. Vanta più di 200 Ferrari club affiliati sparsi in 24 Paesi. «Un insieme di nazionalità, culture e stili di vita differenti, uniti dalla stessa grande passione». L'essenza dell'auto, la sua storia al top, la massima velocità agonistica.

Pradossi inspiegabili

Autocentrati senza alternative? Paradossalmente, mantenere l'auto costa più che noleggiarla quando serve. E in città si viaggia più rapidamente a due ruote, senza problemi di parcheggio. È inspiegabile, conti alla mano. La proprietà del veicolo (come della casa) resta inscalfibile nella percezione... autocentrata. La guida privata, ingolfata e a caro prezzo non ammette libertà di sopravvivenza?