**La transizione elettrica nella mobilità, senza l’industria, è in perdita**

*La mobilità elettrica procede nella sua avanzata grazie ai massicci investimenti da parte dell’industria. Il cambio di powertrain ha immediati riflessi sulla filiera industriale, soprattutto in Italia, e non tenerne conto può costare caro.*

*Se ne parla a Next Generation Mobility, dal 18 al 20 maggio.*

*Torino, 4 maggio 2021.*Negli ultimi quindici anni la propulsione elettrica nei mezzi su gomma ha vissuto in un limbo, tra aspettativa e previsioni ottimistiche, possibilità in crescita della tecnologia, “ammuina” dei costruttori e scetticismo degli acquirenti (che hanno sempre ragione). Ora l’atteggiamento, e gli investimenti, dei costruttori è mutato e, unito al progredire della tecnologia da una parte e alla spinta delle istituzioni dall’altra, sembra che abbia avviato la tendenza, almeno a livello di transizione.

Le transizioni sono in realtà più di una, che si tratti di mobilità individuale, collettiva e delle merci, lungo percorsi diversi e con esiti finali differenziati, **con l’obiettivo comune di arrivare alla decarbonizzazione o alla neutralità delle emissioni di CO2 nei trasporti.** La sessione sull’elettrificazione della mobilità di Next Generation Mobility, la nuova manifestazione organizzata da Clickutility Team e da Studio Comelli, in programma in live streaming da Torino il 18, 19 e 20 maggio, affronta la questione senza privilegiare la provenienza dell’elettricità che alimenta i veicoli: batterie o celle a combustibile.

Dopo un’introduzione generale riservata al keynote di **Philippe Vangeel,** Segretario Generale di AVERE, si parte parlando della transizione energetica nella mobilità su strada e la distribuzione elettrica, affidata ad **Andrea Zaghi**, Direttore Generale di Elettricità Futura. **Senza elettricità dove serve, quando serve e come serve, infatti, l’elettrico non si fa.** Per questo da alcuni anni LeasePlanprepara un apposito indice di EV Readiness, che nella versione 2021 viene presentato da **Dario Cerruti**, Direttore Commerciale della società di leasing automobilistico e gestione di flotte. **Il ruolo delle Case nella transizione energetica è fondamentale**, con l’esempio del Gruppo Volkswagen su tutti: lo spiega **Stefano Sordelli,** Future Mobility Director. Altrettanto importante della mobilità individuale è **il passaggio all’elettrico nel TPL urbano**, forse tecnologicamente più semplice e con opportunità di soluzioni innovative. Ne sono testimoni la carica induttiva presentata da **Modis Consulting,** i bus di **IVECO** el’esperienza già accumulata da **GTT a Torino.**

**Il secondo filone dell’elettrico nella mobilità di terra è rappresentato dalle celle a combustibile, di solito alimentate a idrogeno:** dopo dieci anni di *stop and go*, una strategia nazionale per l’impiego dell’idrogeno nella mobilità, con il fondamentale stimolo di Next Generation EU, e invia di definizione finale. Ne parla **Marcello Capra**, Senior Advisor del Ministero per la Transizione Ecologica. Sebbene meno mediaticamente coperte delle batterie, **anche le fuel cell stanno facendo rapidi progressi,** come spiega **Marco Levi**, uno dei pionieri del “fare” nel settore in Italia. L’intervento del suo corrispondente sul fronte accademico, **Marcello Baricco,** Professore dell’Università degli Studi di Torino, fa da cerniera verso il **panel dedicato alle ambizioni e alle realizzazioni di Torino e del Piemonte come una delle *Hydrogen valley*:** **Matteo** **Marnati**, Assessore all'Ambiente della Regione Piemonte, **Marco Pironti**, Assessore Innovazione e Smart City della Città di Torino, si susseguono sul tema. La sessione si chiude con la ripresa dei **temi tecnologici** con **Carlo Mannu** di Bosch che spiegherà le strategie dell’azienda nel campo della mobilità sostenibile basata su idrogeno e carburanti rinnovabili per ridurre le emissioni, e **Toyota**, pioniere nel settore.

L’ambiente e forse gli automobilisti hanno da avvantaggiarsi della diffusione dell’elettrico, ma l’economia italiana nel suo complesso? **La filiera italiana della mobilità secondo le più recenti rilevazioni di ANFIA si articola su 1.900 aziende, con oltre 140.000 dipendenti e un fatturato che supera i 40 miliardi di euro,** escludendo i produttori, gli assemblatori di veicoli e gli allestitori dei veicoli commerciali ed industriali. Con queste ultime categorie, si arriva al **7% del PIL.** Dopo la fusione FCA e PSA e il pericolo del controllo sugli acquisti da parte del ramo francese di Stellantis, **le imprese di componentistica italiane stanno affrontando una serie di sfide, complesse e collegate tra loro.** La conversione delle motorizzazioni verso l’elettrico è sicuramente la principale, ma ci sono anche la corsa a materiali, strutturali e non, leggeri ma sostenibili, la digitalizzazione sempre più spinta e l’integrazione tra elettronica e meccanica, il definitivo tramonto del montaggio a linea a favore dell’assemblaggio modulare e la diffusione dell’additive manufacturing. Riusciremo a non perdere strutturalmente valore aggiunto? **La sessione sulla filiera industriale** di Next Generation Mobility, mercoledì 19 maggio nel pomeriggio, cerca di fare il punto interrogando i protagonisti.

*Next Generation Mobility nasce da una partnership consolidata: Clickutility Team, che da oltre 15 anni organizza convegni in ambito mobilità e smart city, e Studio Comelli, che da sempre si occupa di progettare contenuti di eventi e agende scientifiche e di media relations.*

*Maggiori informazioni sull’evento sul sito: www.ngmobility.it*

**UFFICIO STAMPA E MEDIA RELATIONS**

**Studio Comelli – Conferences&Communication**

Stefania Nano - stefania@studiocomelli.eu - 333 2957868

Marco Comelli - marco@studiocomelli.eu - 347 8365191