

Forum Automotive Incentivi auto, Benamati: "Il governo è disponibile al rifinanziamento"



Gli **incentivi alla rottamazione** sono ormai quasi esauriti, soprattutto quelli per l'acquisto di vetture nelle fasce di emissioni di CO2 tra i 61 e 135 g/km, ma a breve il governo potrebbe rifinanziarli. Secondo l'onorevole Gianluca Benamati, intervenuto a un evento del Forum Automotive, delle aperture in tal senso si sono già verificate: "Il nostro parco circolante - ha affermato il capogruppo del PD alla commissione Attività Produttive della Camera - è tra i più vecchi d'Europa e ciò provoca evidenti ricadute negative in tema di inquinamento atmosferico e sicurezza sulle nostre strade. Velocizzare il ricambio del parco circolante è un tema strutturale che caratterizza il nostro Paese da diversi anni. A questo si è aggiunto un problema congiunturale dovuto alla pandemia degli ultimi 13 mesi. La promozione di incentivi ha consentito di sostenere il settore anche nei primi mesi del 2021. Ho personalmente sottoposto al governo - ha proseguito il deputato del centrosinistra - la questione di un rifinanziamento degli incentivi (in scadenza il 30 giugno) per le fasce di veicoli il cui stanziamento è ormai vicino all'esaurimento. Dal ministero dello Sviluppo Economico ho ricevuto i primi segnali confortanti, che mi fanno ben sperare. Il Mise ha confermato la centralità del comparto automotive e la possibilità di rifinanziare gli incentivi in funzione delle disponibilità economiche".

Interventi strutturali. Per Benamati, tra i politici più attivi nel sostenere le istanze della filiera (ha firmato l'emendamento per **estendere gli incentivi alla rottamazione anche alle Euro 6**), sarebbe anche opportuno varare iniziative di lungo termine per sostenere la riconversione e il riposizionamento dell'intero settore in un'ottica di risposta alle trasformazioni tecnologiche e alle sfide della transizione energetica. In particolare, il deputato è intervenuto sul Piano

nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), necessario per ottenere le risorse del Recovery Fund, e sulle possibili misure per rinnovare il parco circolante: "Domani, proprio nella Commissione Attività Produttive, avremo una riunione di analisi del Pnrr, un piano in cui puntiamo a inserire anche misure strutturali per la filiera automotive, che è uno dei pilastri dell'economia nazionale e che oggi ha urgente bisogno di sostegno per alimentare una politica di riconversione e rilancio del settore, guidata da investimenti in ricerca, innovazione e formazione degli addetti".

Gli incentivi servono. La disponibilità del governo dà seguito alle tante richieste giunte dal settore per un sostegno a favore di un pezzo importante dell'economia italiana. Sulla questione sono stati diversi gli interventi durante l'evento organizzato da Forum Automotive: "Dobbiamo cercare di far ripartire il mercato italiano dell'auto, che è troppo depresso. I livelli del 2021, anche se superiori a quelli del 2020, rischiano di non essere sufficienti per mantenere la filiera italiana. Più che aiuti servono incentivi per far ripartire il mercato", ha affermato Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, sottolineando in particolare la necessità di imprimere un'accelerazione al rinnovo del parco circolante per ridurre le emissioni: "se non mettiamo mano pesantemente al rinnovo del parco circolante, difficilmente potremo pensare di risolvere il problema dell'inquinamento" ha detto De Stefani Cosentino. Dello stesso avviso si è mostrato Michele Crisci, presidente dell'Unrae, secondo il quale "gli incentivi hanno portato degli effetti straordinari nel sostegno alla domanda" e se non dovessero essere rinnovati "si rinuncerà a benefici sia economici sia ambientali".

Necessaria una politica industriale. Di certo, è necessario cambiare passo in termini di politiche industriali per affrontare i cambiamenti tecnologici in corso: "Il momento - ha aggiunto Crisci - è emergenziale, ma la transizione verso la sostenibilità ecologica era già stata intrapresa da anni dal settore e ora deve essere guidata da chi ci governa". "Il percorso è chiaro: si va verso una elettrificazione spinta soprattutto in Europa e in Cina - ha spiegato ancora Gianmarco Giorda dell'Anfia - ma bisogna che la politica gestisca questa transizione in modo proattivo, per non far perdere competitività all'industria italiana ed europea. Serve una politica industriale per il settore auto", ha sottolineato Giorda, altrimenti "rischiamo di perdere pezzi importanti della nostra industria". La transizione va quindi accompagnata, ma senza dogmatismi, magari di stampo magari ambientalistico. Secondo Simonpaolo Buongiardino, presidente di Federmotorizzazione, è infatti necessario "stare sempre con i piedi per terra" e pensare, per esempio, ai tanti interrogativi che pone la mobilità elettrica, tra cui i prezzi troppo alti e la scarsità di risorse pubbliche per sostenere gli incentivi. Anche da Massimiliano Archiapatti, numero uno di **Aniasa** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio), chiede di evitare dogmatismi, ribadendo la necessità di lavorare sull'attuale parco circolante facendo leva soprattutto sulla leva fiscale: da anni **Aniasa** invoca un allineamento al quadro europeo delle aliquote fiscali italiane sulle auto a noleggio e aziendali. Infine, Fabrizio Guidi, presidente di Asconauto, ha invitato i governanti ad avere un approccio "a largo spettro", che guardi "a tutte le tasche". "La soluzione giusta" ha detto Guidi "è quella che tocca più fasce" perché "bisogna fare in modo che la gente acquisti automobili e che il parco circolante venga rinnovato". Serve dunque un "rinnovamento", ma bisogna "agire su più fronti e non solo su determinate motorizzazioni", come sta avvenendo attualmente con l'elettrico, parallelamente a provvedimenti che sfavoriscono i motori endotermici.

Le auto endotermiche non sono al capolinea. Proprio su questo tema, di grande attualità all'interno del settore alla luce delle decisioni di molti costruttori di abbandonare i motori tradizionali entro un certo lasso di tempo, sono intervenuti diversi consulenti. Per Gianluca di Loreto di Bain & Company, "l'auto elettrica è il futuro del mercato perché così è stato imposto per legge: la nuova tecnologia elettrica sta arrivando dall'alto, dai segmenti premium, e questo è la prova che le norme non sempre vanno d'accordo con i modelli di business delle imprese". Dello stesso avviso è Dario Duse, managing director di AlixPartners, secondo il quale "l'innovazione sta partendo dall'alto e non dal basso", mentre "sarebbe stato auspicabile il contrario" vista la maggior diffusione delle utilitarie rispetto ai modelli premium. Di conseguenza, secondo Lorenzo Tavazzi, Partner e Responsabile Area Scenari e Intelligence di The European House - Ambrosetti, "è presto per suonare le campane a morto per i motori termici". Del resto, "il mercato dell'elettrico cresce ma i numeri sono ancora piccoli" ha aggiunto Tavazzi. Quali saranno, dunque, le tecnologie dominanti in un futuro immediato? Per di Loreto, "i prossimi anni sembrano più all'insegna dell'ibrido che dell'elettrico puro": un'affermazione che trova concorde Giorgio Barbieri di Deloitte: "l'ibrido consente una transizione più graduale, è meno dirompente per la filiera, è meno costoso e può anche educare il consumatore alle nuove tecnologie". La fine del motore termico non è dunque vicina come sembra.

Forum Automotive – Incentivi auto, Benamati: “Il governo è disponibile al rifinanziamento”

© Fornito da Quattroruote Forum Automotive – Incentivi auto, Benamati: “Il governo è disponibile al rifinanziamento”

Gli **incentivi alla rottamazione** sono ormai quasi esauriti, soprattutto quelli per l’acquisto di vetture nelle fasce di emissioni di CO2 tra i 61 e 135 g/km, ma a breve il governo potrebbe rifinanziarli. Secondo l’onorevole Gianluca Benamati, intervenuto a un evento del Forum Automotive, delle aperture in tal senso si sono già verificate: Il nostro parco circolante – ha affermato il capogruppo del PD alla commissione Attività Produttive della Camera – è tra i più vecchi d’Europa e ciò provoca evidenti ricadute negative in tema di inquinamento atmosferico e sicurezza sulle nostre strade. Velocizzare il ricambio del parco circolante è un tema strutturale che caratterizza il nostro Paese da diversi anni. A questo si è aggiunto un problema congiunturale dovuto alla pandemia degli ultimi 13 mesi. La promozione di incentivi ha consentito di sostenere il settore anche nei primi mesi del 2021. Ho personalmente sottoposto al governo – ha proseguito il deputato del centrosinistra – la questione di un rifinanziamento degli incentivi (in scadenza il 30 giugno) per le fasce di veicoli il cui stanziamento è ormai vicino all’esaurimento. Dal ministero dello Sviluppo Economico ho ricevuto i primi segnali confortanti, che mi fanno ben sperare. Il Mise ha confermato la centralità del comparto automotive e la possibilità di rifinanziare gli incentivi in funzione delle disponibilità economiche.

Interventi strutturali. Per Benamati, tra i politici più attivi nel sostenere le istanze della filiera (ha firmato l’emendamento per **estendere gli incentivi alla rottamazione anche alle Euro 6**), sarebbe anche opportuno varare iniziative di lungo termine per sostenere la riconversione e il riposizionamento dell’intero settore in un’ottica di risposta alle trasformazioni tecnologiche e alle sfide della transizione energetica. In particolare, il deputato è intervenuto sul Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), necessario per ottenere le risorse del Recovery Fund, e sulle possibili misure per rinnovare il parco circolante: "Domani, proprio nella Commissione Attività Produttive, avremo una riunione di analisi del Pnrr, un piano in cui puntiamo a inserire anche misure strutturali per la filiera automotive, che è uno dei pilastri dell’economia nazionale e che oggi ha urgente bisogno di sostegno per alimentare una politica di riconversione e rilancio del settore, guidata da investimenti in ricerca, innovazione e formazione degli addetti.

Gli incentivi servono. La disponibilità del governo dà seguito alle tante richieste giunte dal settore per un sostegno a favore di un pezzo importante dell’economia italiana. Sulla questione sono stati diversi gli interventi durante l’evento organizzato da Forum Automotive: Dobbiamo cercare di far ripartire il mercato italiano dell’auto, che è troppo depresso. I livelli del 2021, anche se superiori a quelli del 2020, rischiano di non essere sufficienti per mantenere la filiera italiana. Più che aiuti servono incentivi per far ripartire il mercato", ha affermato Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, sottolineando in particolare la necessità di imprimere un’accelerazione al rinnovo del parco circolante per ridurre le

emissioni: se non mettiamo mano pesantemente al rinnovo del parco circolante, difficilmente potremo pensare di risolvere il problema dell'inquinamento ha detto De Stefani Cosentino. Dello stesso avviso si è mostrato Michele Crisci, presidente dell'Unrae, secondo il quale gli incentivi hanno portato degli effetti straordinari nel sostegno alla domanda" e se non dovessero essere rinnovati "si rinuncerà a benefici sia economici sia ambientali.

Necessaria una politica industriale. Di certo, è necessario cambiare passo in termini di politiche industriali per affrontare i cambiamenti tecnologici in corso: Il momento – ha aggiunto Crisci – è emergenziale, ma la transizione verso la sostenibilità ecologica era già stata intrapresa da anni dal settore e ora deve essere guidata da chi ci governa. "Il percorso è chiaro: si va verso una elettrificazione spinta soprattutto in Europa e in Cina – ha spiegato ancora Gianmarco Giorda dell'Anfia – ma bisogna che la politica gestisca questa transizione in modo proattivo, per non far perdere competitività all'industria italiana ed europea. Serve una politica industriale per il settore auto, ha sottolineato Giorda, altrimenti "rischiamo di perdere pezzi importanti della nostra industria. La transizione va quindi accompagnata, ma senza dogmatismi, magari di stampo magari ambientalistico. Secondo Simonpaolo Buongiardino, presidente di Federmotorizzazione, è infatti necessario "stare sempre con i piedi per terra e pensare, per esempio, ai tanti interrogativi che pone la mobilità elettrica, tra cui i prezzi troppo alti e la scarsità di risorse pubbliche per sostenere gli incentivi. Anche da Massimiliano Archiapatti, numero uno di **Aniasa** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio), chiede di evitare dogmatismi, ribadendo la necessità di lavorare sull'attuale parco circolante facendo leva soprattutto sulla leva fiscale: da anni **Aniasa** invoca un allineamento al quadro europeo delle aliquote fiscali italiane sulle auto a noleggio e aziendali. Infine, Fabrizio Guidi, presidente di Asconauto, ha invitato i governanti ad avere un approccio "a largo spettro", che guardi "a tutte le tasche". "La soluzione giusta" ha detto Guidi "è quella che tocca più fasce perché bisogna fare in modo che la gente acquisti automobili e che il parco circolante venga rinnovato. Serve dunque un rinnovamento, ma bisogna agire su più fronti e non solo su determinate motorizzazioni, come sta avvenendo attualmente con l'elettrico, parallelamente a provvedimenti che sfavoriscono i motori endotermici.

Le auto endotermiche non sono al capolinea. Proprio su questo tema, di grande attualità all'interno del settore alla luce delle decisioni di molti costruttori di abbandonare i motori tradizionali entro un certo lasso di tempo, sono intervenuti diversi consulenti. Per Gianluca di Loreto di Bain & Company, l'auto elettrica è il futuro del mercato perché così è stato imposto per legge: la nuova tecnologia elettrica sta arrivando dall'alto, dai segmenti premium, e questo è la prova che le norme non sempre vanno d'accordo con i modelli di business delle imprese". Dello stesso avviso è Dario Duse, managing director di AlixPartners, secondo il quale "l'innovazione sta partendo dall'alto e non dal basso", mentre "sarebbe stato auspicabile il contrario" vista la maggior diffusione delle utilitarie rispetto ai modelli premium. Di conseguenza, secondo Lorenzo Tavazzi, Partner e Responsabile Area Scenari e Intelligence di The European House – Ambrosetti, è presto per suonare le campane a morto per i motori termici. Del resto, il mercato dell'elettrico cresce ma i numeri sono ancora piccoli ha aggiunto Tavazzi. Quali saranno, dunque, le tecnologie dominanti in un futuro immediato? Per di Loreto, i prossimi anni sembrano più all'insegna dell'ibrido che dell'elettrico puro: un'affermazione che trova concorde Giorgio Barbieri di Deloitte: "l'ibrido consente una transizione più graduale, è meno dirompente per la filiera, è meno costoso e può anche

educare il consumatore alle nuove tecnologie. La fine del motore termico non è dunque vicina come sembra.

Forum Automotive

Forum Automotive - Incentivi auto, Benamati: "Il governo è disponibile al rifinanziamento"

Auto: Aniasa, dare spinta a mercato noleggio usando leva fiscale

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 22 mar - Il settore del noleggio in Italia "rappresenta il 25% del mercato" dell'auto in un quadro fiscale su auto a noleggio e aziendali "incredibile" rispetto ai vantaggi offerti dagli altri grandi Paesi europei. "Sarebbe il momento di dare una spinta usando anche questa leva". Lo ha dichiarato Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici), durante il Forum Automotive, sottolineando che migliorando la fiscalità per questo comparto "ci sarebbe un vantaggio anche per lo Stato".

Fla-

(RADIOCOR) 22-03-21 17:11:29 (0571) 5 NNNN

- Economia
- Ita

#Forumautomotive, senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi



Roma, 23 mar. (Labitalia) - "L'evoluzione verso la mobilità a ridotte emissioni, la corsa folle all'elettrico, il futuro dei motori endotermici e le soluzioni green già oggi disponibili. La necessità di misure strutturali e non demagogiche di sostegno al mercato della mobilità che riescano a guidare nel medio periodo la transizione verso un parco veicoli più sostenibile e più sicuro. L'opportunità unica dei fondi previsti da Next generation Eu e la riscrittura del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Le previsioni di crollo del mercato auto nei prossimi mesi, in assenza di incentivi e la proposta condivisa di usare la leva fiscale per rinnovare il parco". Sono questi i principali spunti e le provocazioni emerse nel corso dell'evento, in modalità digitale, organizzato da #forumautomotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore. In apertura dei lavori il promotore di #Forumautomotive Pierluigi Bonora ha intervistato Daniele Bandiera, amministratore delegato di Italiana Petroli spa e manager di grande esperienza nel mondo automotive, in virtù dei trascorsi con incarichi di vertice in Fiat Group, Alfa Romeo, Moto Guzzi e Piaggio.

"Oggi - ha detto Bandiera - parlare di green è fondamentale, ma la transizione energetica va gestita in modo razionale e credibile, raggiungendo tutte le classi sociali e non solo limitate fasce di popolazione che possono investire ingenti somme per acquistare una vettura elettrica. L'elettrico, è destinato a crescere velocemente, ma dovrà risolvere nei prossimi anni due problemi rilevanti: l'autonomia chilometrica e i tempi di ricarica. Due nodi cruciali per il futuro di questa tecnologia. Molto si sta facendo oggi sul fronte dei carburanti a basso impatto: il 10% dei carburanti è ottenuto da prodotti vegetali o biologici; esistono quindi già oggi diverse soluzioni di biocarburanti che consentono di abbattere l'inquinamento, la CO2 e

il consumo di materie prime". Pierluigi Bonora ha evidenziato come "il settore automotive debba essere giustamente considerato per il suo rilevante peso a beneficio del Sistema Paese e, dunque, sia da inserire all'interno del piano nazionale di ripresa e resilienza che il nuovo governo si appresta a riscrivere. E' necessario, inoltre, non focalizzarsi esclusivamente sulle soluzioni elettriche. Da qui la riflessione chiesta ai relatori a proposito degli ingenti investimenti del settore petrolifero in carburanti, gli stessi ormai messi all'indice, sempre più rispettosi dell'ambiente, e con l'obiettivo di arrivare alla loro completa decarbonizzazione. Il dibattito sull'elettrico ha di fatto - e strumentalmente - messo una sorta di silenziatore sull'impegno green di questo settore. Positiva, infine, l'unità d'intenti palesata dalle associazioni della filiera, un importante riconoscimento alle sollecitazioni, in tale direzione, che da diversi anni vede impegnato il nostro movimento di opinione".

Il presidente di Aci Milano Geronimo La Russa è intervenuto sostenendo che "la transizione energetica della mobilità non potrà che essere graduale. Ancora oggi l'auto viene considerata esclusivamente come un bancomat e un settore da tartassare. Va superata questa visione, evitando di demonizzare un comparto strategico per il Paese. La mobilità individuale su quattro ruote va sostenuta in questa difficile fase attraverso un approccio razionale e meno ideologico". "L'elettrificato - ha sottolineato Dario Duse, managing director di AlixPartners - in questo momento ha registrato una forte spinta, in Europa, nell'ultimo trimestre del 2020, abbiamo registrato 86 milioni di miglia percorribili dai nuovi veicoli elettrici immatricolati. Un'evoluzione che sarebbe stato auspicabile partisse dal basso, ma invece scende dai segmenti alti e meno accessibili. Valide alternative per la mobilità sostenibile già oggi disponibili sono idrogeno e biodiesel".

"La transizione verso l'elettrico - ha osservato Lorenzo Tavazzi, partner e responsabile area scenari e intelligence di The European House - Ambrosetti - è oggi resa ancora più complessa dai cambiamenti innescati dalla pandemia, che ha ridotto significativamente i livelli di ricchezza della popolazione, tanto che stimiamo che prima del 2025 non si tornerà ai livelli pre-Covid. Oggi registriamo investimenti significativi sull'elettrificazione da parte delle Case automobilistiche europee con un boom nell'offerta di modelli, ma sul timing del return on investment oggi la pandemia pone forti interrogativi".

Gianluca di Loreto, partner di Bain & company ha analizzato il mercato automotive affermando che oggi, "la corsa all'elettrico, doverosa negli obiettivi, in Europa però spesso dimentica il punto da cui partono i singoli Paesi. In Italia nel 2020 sono state immatricolate 32 mila vetture elettriche pure, solo il 2,3%. In Inghilterra oltre 100mila, la Germania ne ha immatricolate sei volte quanto noi. Non siamo in traiettoria. Da noi si scrive elettrico, ma si legge ibrido. Da questa corsa scaturirà anche un impatto diretto sulla componentistica. Un ruolo strategico nel settore automotive lo stanno giocando le operazioni di fusioni e acquisizioni che spesso riguardano proprio i 'componentisti' e che nel 2021 potrebbero, come

sempre nei tempi di crisi, ridisegnare parte del panorama competitivo".

Sul tema della strategie automotive e dei 'crediti green' si è soffermato Giorgio Barbieri, Partner di Deloitte e responsabile italiano per il settore automotive: "Alcuni anni fa il Regolatore ha dato indicazioni sulle performance ambientali da raggiungere per i car maker. La possibilità di acquistare i crediti da altri brand costituisce un modo per recuperare i ritardi accumulati sul fronte tecnologico. Oggi l'ibrido rappresenta la modalità ideale per raggiungere questi obiettivi, educando i consumatori ed eliminando le ansie insite nell'elettrico. Credo comunque che l'atterraggio verso l'elettrico dovrà essere morbido e comporterà lavoro sulla domanda attraverso incentivi, sulla rete infrastrutturale e sulle flotte aziendali come volano per la diffusione di questa tecnologia".

Senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi. Questa la sintesi della tavola rotonda dedicata alla filiera della mobilità. "Bisogna cercare - ha sottolineato il neo confermato presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino - di far ripartire il mercato automotive, meno auto immatricolate significa, tra l'altro, meno introiti per l'Erario. La sinergia con le altre associazioni dell'automotive si sta consolidando ulteriormente. Il problema vero contro cui combattere è la vetustà del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove sul mercato, è fondamentale sostituire quelle più vecchie e inquinanti. Con l'Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili". Michele Crisci, presidente di Unrae, è tornato sul momento decisivo per il settore: "E' giunta l'ora di dare un segnale forte, senza precedenti. Gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti sul cammino della transizione verso una riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni davvero risicati. Il pnrr rappresenta un'opportunità unica da cogliere, il mio auspicio è che la sua riscrittura possa essere all'insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno comportato la rottamazione di vetture datate, con riduzioni effettive nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sarà pesante nei mesi a venire".

Gianmarco Giorda, direttore di Anfia, si è espresso positivamente sulla collaborazione tra le associazioni dell'auto: "Al di là delle sovrastrutture associative, è importante collaborare per raggiungere gli obiettivi condivisi. La direzione delle politiche green sembra ormai segnata, ma l'atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, al fine di definire una politica industriale per questo settore e non rischiare di perdere pezzi di industria strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell'offerta sostenendo investimenti perché la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate". Sulla corsa all'elettrico si è soffermato Simonpaolo Buongiardino, presidente di Federmotorizzazione, il quale ha sottolineato come i costi ambientali di una vettura elettrica, dalla progettazione alla sua rottamazione, passando per il

tipo di alimentazione, sono oggi mediamente più elevati rispetto a quelli di un'auto diesel di ultima generazione: "I costi delle vetture elettriche restano inoltre alti per prevedere un'ampia diffusione e oggi richiedono costanti incentivi. Il nostro Paese troverà i fondi per finanziare questa transizione verso l'elettrico?".

Il presidente di **Aniasa** Massimiliano Archiapatti ha evidenziato che, anche in futuro, l'associazione sarà pronta a fare squadra insieme al resto della filiera: "Il nostro settore guida la transizione verso l'elettrificato. Due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle società di noleggio. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva, quest'ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante. Serve una strategia precisa e duratura". Fabrizio Guidi, presidente di AsConAuto, ha affermato "la necessità di ragionare seriamente per sostituire le vetture più inquinanti del nostro parco auto. Una battaglia da portare avanti anche puntando sulla fiscalità che può spingere ad acquistare vetture di ultima generazione e poi, a fine ciclo, diffondere un usato fresco. Senza misure che guardano al mercato reale, si rischia di non centrare gli obiettivi green". Per Pier Francesco Caleri Direttore Generale di Confindustria-Ancma "Il mondo delle due ruote è per sua natura già green e garantisce il distanziamento sociale. Al governo abbiamo chiesto di compiere uno sforzo decisivo sul fronte delle strutture di ricarica. Nel prossimo futuro sarebbe importante riportare nel nostro Paese, attraverso un piano per la rilocalizzazione, le produzioni nell'ambito della componentistica emigrate all'estero. A novembre, infine, confidiamo di far svolgere la nuova edizione di Eicma, integrata anche da soluzioni digitali e con la partecipazione di tutte le case costruttrici".

Continua a leggere su [Today.it](https://www.today.it)

#Forumautomotive, senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi.



Roma, 23 mar. (Labitalia) - "L'evoluzione verso la mobilità a ridotte emissioni, la corsa folle all'elettrico, il futuro dei motori endotermici e le soluzioni green già oggi disponibili. La necessità di misure strutturali e non demagogiche di sostegno al mercato della mobilità che riescano a guidare nel medio periodo la transizione verso un parco veicoli più sostenibile e più sicuro. L'opportunità unica dei fondi previsti da Next generation Eu e la riscrittura del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Le previsioni di crollo del mercato auto nei prossimi mesi, in assenza di incentivi e la proposta condivisa di usare la leva fiscale per rinnovare il parco". Sono questi i principali spunti e le provocazioni emerse nel corso dell'evento, in modalità digitale, organizzato da #forumautomotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore. In apertura dei lavori il promotore di #Forumautomotive Pierluigi Bonora ha intervistato Daniele Bandiera, amministratore delegato di Italiana Petroli spa e manager di grande esperienza nel mondo automotive, in virtù dei trascorsi con incarichi di vertice in Fiat Group, Alfa Romeo, Moto Guzzi e Piaggio.

"Oggi - ha detto Bandiera - parlare di green è fondamentale, ma la transizione energetica va gestita in modo razionale e credibile, raggiungendo tutte le classi sociali e non solo limitate fasce di popolazione che possono investire ingenti somme per acquistare una vettura elettrica. L'elettrico, è destinato a crescere velocemente, ma dovrà risolvere nei prossimi anni due problemi rilevanti: l'autonomia chilometrica e i tempi di ricarica. Due nodi cruciali per il futuro di questa tecnologia. Molto si sta facendo oggi sul fronte dei carburanti a basso impatto: il 10% dei carburanti è ottenuto da prodotti vegetali o biologici; esistono quindi già oggi diverse soluzioni di biocarburanti che consentono di abbattere l'inquinamento, la CO2 e il consumo di materie prime". Pierluigi Bonora ha evidenziato come "il settore automotive debba essere giustamente considerato per il suo rilevante peso a beneficio del Sistema Paese e, dunque, sia da inserire all'interno del piano nazionale di ripresa e resilienza che il nuovo

governo si appresta a riscrivere. E' necessario, inoltre, non focalizzarsi esclusivamente sulle soluzioni elettriche. Da qui la riflessione chiesta ai relatori a proposito degli ingenti investimenti del settore petrolifero in carburanti, gli stessi ormai messi all'indice, sempre più rispettosi dell'ambiente, e con l'obiettivo di arrivare alla loro completa decarbonizzazione. Il dibattito sull'elettrico ha di fatto - e strumentalmente - messo una sorta di silenziatore sull'impegno green di questo settore. Positiva, infine, l'unità d'intenti palesata dalle associazioni della filiera, un importante riconoscimento alle sollecitazioni, in tale direzione, che da diversi anni vede impegnato il nostro movimento di opinione".

Il presidente di Aci Milano Geronimo La Russa è intervenuto sostenendo che "la transizione energetica della mobilità non potrà che essere graduale. Ancora oggi l'auto viene considerata esclusivamente come un bancomat e un settore da tartassare. Va superata questa visione, evitando di demonizzare un comparto strategico per il Paese. La mobilità individuale su quattro ruote va sostenuta in questa difficile fase attraverso un approccio razionale e meno ideologico". "L'elettrificato - ha sottolineato Dario Duse, managing director di AlixPartners - in questo momento ha registrato una forte spinta, in Europa, nell'ultimo trimestre del 2020, abbiamo registrato 86 milioni di miglia percorribili dai nuovi veicoli elettrici immatricolati. Un'evoluzione che sarebbe stato auspicabile partisse dal basso, ma invece scende dai segmenti alti e meno accessibili. Valide alternative per la mobilità sostenibile già oggi disponibili sono idrogeno e biodiesel".

"La transizione verso l'elettrico - ha osservato Lorenzo Tavazzi, partner e responsabile area scenari e intelligence di The European House - Ambrosetti - è oggi resa ancora più complessa dai cambiamenti innescati dalla pandemia, che ha ridotto significativamente i livelli di ricchezza della popolazione, tanto che stimiamo che prima del 2025 non si tornerà ai livelli pre-Covid. Oggi registriamo investimenti significativi sull'elettrificazione da parte delle Case automobilistiche europee con un boom nell'offerta di modelli, ma sul timing del return on investment oggi la pandemia pone forti interrogativi".

Gianluca di Loreto, partner di Bain & company ha analizzato il mercato automotive affermando che oggi, "la corsa all'elettrico, doverosa negli obiettivi, in Europa però spesso dimentica il punto da cui partono i singoli Paesi. In Italia nel 2020 sono state immatricolate 32 mila vetture elettriche pure, solo il 2,3%. In Inghilterra oltre 100mila, la Germania ne ha immatricolate sei volte quanto noi. Non siamo in traiettoria. Da noi si scrive elettrico, ma si legge ibrido. Da questa corsa scaturirà anche un impatto diretto sulla componentistica. Un ruolo strategico nel settore automotive lo stanno giocando le operazioni di fusioni e acquisizioni che spesso riguardano proprio i 'componentisti' e che nel 2021 potrebbero, come sempre nei tempi di crisi, ridisegnare parte del panorama competitivo".

Sul tema della strategie automotive e dei 'crediti green' si è soffermato Giorgio Barbieri, Partner di Deloitte e responsabile italiano per il settore automotive: "Alcuni anni fa il Regolatore ha dato indicazioni sulle performance ambientali da raggiungere per i car maker. La possibilità di acquistare i crediti da altri brand costituisce un modo per recuperare i ritardi accumulati sul fronte tecnologico. Oggi l'ibrido rappresenta la modalità ideale per raggiungere questi obiettivi, educando i consumatori ed eliminando le ansie insite nell'elettrico. Credo comunque che l'atterraggio verso l'elettrico dovrà essere morbido e comporterà lavoro sulla

domanda attraverso incentivi, sulla rete infrastrutturale e sulle flotte aziendali come volano per la diffusione di questa tecnologia".

Senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi. Questa la sintesi della tavola rotonda dedicata alla filiera della mobilità. "Bisogna cercare - ha sottolineato il neo confermato presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino - di far ripartire il mercato automotive, meno auto immatricolate significa, tra l'altro, meno introiti per l'Erario. La sinergia con le altre associazioni dell'automotive si sta consolidando ulteriormente. Il problema vero contro cui combattere è la vetustà del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove sul mercato, è fondamentale sostituire quelle più vecchie e inquinanti. Con l'Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili". Michele Crisci, presidente di Unrae, è tornato sul momento decisivo per il settore: "E' giunta l'ora di dare un segnale forte, senza precedenti. Gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti sul cammino della transizione verso una riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni davvero risicati. Il pnrr rappresenta un'opportunità unica da cogliere, il mio auspicio è che la sua riscrittura possa essere all'insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno comportato la rottamazione di vetture datate, con riduzioni effettive nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sarà pesante nei mesi a venire".

Gianmarco Giorda, direttore di Anfia, si è espresso positivamente sulla collaborazione tra le associazioni dell'auto: "Al di là delle sovrastrutture associative, è importante collaborare per raggiungere gli obiettivi condivisi. La direzione delle politiche green sembra ormai segnata, ma l'atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, al fine di definire una politica industriale per questo settore e non rischiare di perdere pezzi di industria strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell'offerta sostenendo investimenti perché la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate". Sulla corsa all'elettrico si è soffermato Simonpaolo Buongiardino, presidente di Federmotorizzazione, il quale ha sottolineato come i costi ambientali di una vettura elettrica, dalla progettazione alla sua rottamazione, passando per il tipo di alimentazione, sono oggi mediamente più elevati rispetto a quelli di un'auto diesel di ultima generazione: "I costi delle vetture elettriche restano inoltre alti per prevedere un'ampia diffusione e oggi richiedono costanti incentivi. Il nostro Paese troverà i fondi per finanziare questa transizione verso l'elettrico?".

Il presidente di **Aniasa** Massimiliano Archiapatti ha evidenziato che, anche in futuro, l'associazione sarà pronta a fare squadra insieme al resto della filiera: "Il nostro settore guida la transizione verso l'elettrificato. Due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle società di noleggio. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva, quest'ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante. Serve una strategia precisa e duratura". Fabrizio Guidi, presidente di AsConAuto, ha affermato "la necessità di ragionare seriamente per sostituire le vetture più inquinanti del nostro parco auto. Una battaglia da portare avanti anche puntando sulla fiscalità che può spingere ad acquistare vetture di ultima generazione e poi, a fine ciclo, diffondere un usato

fresco. Senza misure che guardano al mercato reale, si rischia di non centrare gli obiettivi green". Per Pier Francesco Caleri Direttore Generale di Confindustria-Ancma "Il mondo delle due ruote è per sua natura già green e garantisce il distanziamento sociale. Al governo abbiamo chiesto di compiere uno sforzo decisivo sul fronte delle strutture di ricarica. Nel prossimo futuro sarebbe importante riportare nel nostro Paese, attraverso un piano per la rilocalizzazione, le produzioni nell'ambito della componentistica emigrate all'estero. A novembre, infine, confidiamo di far svolgere la nuova edizione di Eicma, integrata anche da soluzioni digitali e con la partecipazione di tutte le case costruttrici".

#Forumautomotive, senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi



Roma, 23 mar. (Labitalia) - "L'evoluzione verso la mobilità a ridotte emissioni, la corsa folle all'elettrico, il futuro dei motori endotermici e le soluzioni green già oggi disponibili. La necessità di misure strutturali e non demagogiche di sostegno al mercato della mobilità che riescano a guidare nel medio periodo la transizione verso un parco veicoli più sostenibile e più sicuro. L'opportunità unica dei fondi previsti da Next generation Eu e la riscrittura del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Le previsioni di crollo del mercato auto nei prossimi mesi, in assenza di incentivi e la proposta condivisa di usare la leva fiscale per rinnovare il parco". Sono questi i principali spunti e le provocazioni emerse nel corso dell'evento, in modalità digitale, organizzato da #forumautomotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore. In apertura dei lavori il promotore di #Forumautomotive Pierluigi Bonora ha intervistato Daniele Bandiera, amministratore delegato di Italiana Petroli spa e manager di grande esperienza nel mondo automotive, in virtù dei trascorsi con incarichi di vertice in Fiat Group, Alfa Romeo, Moto Guzzi e Piaggio. "Oggi - ha detto Bandiera - parlare di green è fondamentale, ma la transizione energetica va gestita in modo razionale e credibile, raggiungendo tutte le classi sociali e non solo limitate fasce di popolazione che possono investire ingenti somme per acquistare una vettura elettrica. L'elettrico, è destinato a crescere velocemente, ma dovrà risolvere nei prossimi anni due problemi rilevanti: l'autonomia chilometrica e i tempi di ricarica. Due nodi cruciali per il futuro di questa tecnologia. Molto si sta facendo oggi sul fronte dei carburanti a basso impatto: il 10% dei carburanti è ottenuto da prodotti vegetali o biologici; esistono quindi già oggi diverse soluzioni di biocarburanti che consentono di abbattere l'inquinamento, la CO2 e il consumo di materie prime". Pierluigi Bonora ha evidenziato come "il settore automotive debba essere

giustamente considerato per il suo rilevante peso a beneficio del Sistema Paese e, dunque, sia da inserire all'interno del piano nazionale di ripresa e resilienza che il nuovo governo si appresta a riscrivere. E' necessario, inoltre, non focalizzarsi esclusivamente sulle soluzioni elettriche. Da qui la riflessione chiesta ai relatori a proposito degli ingenti investimenti del settore petrolifero in carburanti, gli stessi ormai messi all'indice, sempre più rispettosi dell'ambiente, e con l'obiettivo di arrivare alla loro completa decarbonizzazione. Il dibattito sull'elettrico ha di fatto - e strumentalmente - messo una sorta di silenziatore sull'impegno green di questo settore. Positiva, infine, l'unità d'intenti palesata dalle associazioni della filiera, un importante riconoscimento alle sollecitazioni, in tale direzione, che da diversi anni vede impegnato il nostro movimento di opinione". Il presidente di Aci Milano Geronimo La Russa è intervenuto sostenendo che "la transizione energetica della mobilità non potrà che essere graduale. Ancora oggi l'auto viene considerata esclusivamente come un bancomat e un settore da tartassare. Va superata questa visione, evitando di demonizzare un comparto strategico per il Paese. La mobilità individuale su quattro ruote va sostenuta in questa difficile fase attraverso un approccio razionale e meno ideologico". "L'elettrificato - ha sottolineato Dario Duse, managing director di AlixPartners - in questo momento ha registrato una forte spinta, in Europa, nell'ultimo trimestre del 2020, abbiamo registrato 86 milioni di miglia percorribili dai nuovi veicoli elettrici immatricolati. Un'evoluzione che sarebbe stato auspicabile partisse dal basso, ma invece scende dai segmenti alti e meno accessibili. Valide alternative per la mobilità sostenibile già oggi disponibili sono idrogeno e biodiesel". "La transizione verso l'elettrico - ha osservato Lorenzo Tavazzi, partner e responsabile area scenari e intelligence di The European House - Ambrosetti - è oggi resa ancora più complessa dai cambiamenti innescati dalla pandemia, che ha ridotto significativamente i livelli di ricchezza della popolazione, tanto che stimiamo che prima del 2025 non si tornerà ai livelli pre-Covid. Oggi registriamo investimenti significativi sull'elettrificazione da parte delle Case automobilistiche europee con un boom nell'offerta di modelli, ma sul timing del return on investment oggi la pandemia pone forti interrogativi". Gianluca di Loreto, partner di Bain & company ha analizzato il mercato automotive affermando che oggi, "la corsa all'elettrico, doverosa negli obiettivi, in Europa però spesso dimentica il punto da cui partono i singoli Paesi. In Italia nel 2020 sono state immatricolate 32 mila vetture elettriche pure, solo il 2,3%. In Inghilterra oltre 100mila, la Germania ne ha immatricolate sei volte quanto noi. Non siamo in traiettoria. Da noi si scrive elettrico, ma si legge ibrido. Da questa corsa scaturirà anche un impatto diretto sulla componentistica. Un ruolo strategico nel settore automotive lo stanno giocando le operazioni di fusioni e acquisizioni che spesso riguardano proprio i 'componentisti' e che nel 2021 potrebbero, come sempre nei tempi di crisi, ridisegnare parte del panorama competitivo". Sul tema della strategie automotive e dei 'crediti green' si è soffermato Giorgio Barbieri, Partner di Deloitte e responsabile italiano per il settore automotive: "Alcuni anni fa il Regolatore ha dato indicazioni sulle performance ambientali da raggiungere per i car maker. La possibilità di acquistare i crediti da altri brand costituisce un modo per recuperare i ritardi accumulati sul fronte tecnologico. Oggi l'ibrido rappresenta la modalità ideale per raggiungere questi obiettivi, educando i consumatori ed eliminando le ansie insite nell'elettrico. Credo comunque che l'atterraggio verso l'elettrico dovrà essere morbido e porterà lavoro sulla domanda attraverso incentivi, sulla rete infrastrutturale e sulle flotte aziendali come volano per la diffusione di questa tecnologia". Senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi. Questa la sintesi della tavola rotonda dedicata

alla filiera della mobilità. "Bisogna cercare - ha sottolineato il neo confermato presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino - di far ripartire il mercato automotive, meno auto immatricolate significa, tra l'altro, meno introiti per l'Erario. La sinergia con le altre associazioni dell'automotive si sta consolidando ulteriormente. Il problema vero contro cui combattere è la vetustà del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove sul mercato, è fondamentale sostituire quelle più vecchie e inquinanti. Con l'Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili". Michele Crisci, presidente di Unrae, è tornato sul momento decisivo per il settore: "E' giunta l'ora di dare un segnale forte, senza precedenti. Gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti sul cammino della transizione verso una riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni davvero risicati. Il pnrr rappresenta un'opportunità unica da cogliere, il mio auspicio è che la sua riscrittura possa essere all'insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno comportato la rottamazione di vetture datate, con riduzioni effettive nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sarà pesante nei mesi a venire". Gianmarco Giorda, direttore di Anfia, si è espresso positivamente sulla collaborazione tra le associazioni dell'auto: "Al di là delle sovrastrutture associative, è importante collaborare per raggiungere gli obiettivi condivisi. La direzione delle politiche green sembra ormai segnata, ma l'atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, al fine di definire una politica industriale per questo settore e non rischiare di perdere pezzi di industria strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell'offerta sostenendo investimenti perché la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate". Sulla corsa all'elettrico si è soffermato Simonpaolo Buongiardino, presidente di Federmotorizzazione, il quale ha sottolineato come i costi ambientali di una vettura elettrica, dalla progettazione alla sua rottamazione, passando per il tipo di alimentazione, sono oggi mediamente più elevati rispetto a quelli di un'auto diesel di ultima generazione: "I costi delle vetture elettriche restano inoltre alti per prevedere un'ampia diffusione e oggi richiedono costanti incentivi. Il nostro Paese troverà i fondi per finanziare questa transizione verso l'elettrico?". Il presidente di **Aniasa** Massimiliano Archiapatti ha evidenziato che, anche in futuro, l'associazione sarà pronta a fare squadra insieme al resto della filiera: "Il nostro settore guida la transizione verso l'elettrificato. Due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle società di noleggio. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva, quest'ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante. Serve una strategia precisa e duratura". Fabrizio Guidi, presidente di AsConAuto, ha affermato "la necessità di ragionare seriamente per sostituire le vetture più inquinanti del nostro parco auto. Una battaglia da portare avanti anche puntando sulla fiscalità che può spingere ad acquistare vetture di ultima generazione e poi, a fine ciclo, diffondere un usato fresco. Senza misure che guardano al mercato reale, si rischia di non centrare gli obiettivi green". Per Pier Francesco Caleri Direttore Generale di Confindustria-Ancma "Il mondo delle due ruote è per sua natura già green e garantisce il distanziamento sociale. Al governo abbiamo chiesto di compiere uno sforzo decisivo sul fronte delle strutture di ricarica. Nel prossimo futuro sarebbe importante riportare nel nostro Paese, attraverso un piano per la rilocalizzazione, le produzioni nell'ambito della componentistica emigrate all'estero. A novembre, infine,

confidiamo di far svolgere la nuova edizione di Eicma, integrata anche da soluzioni digitali e con la partecipazione di tutte le case costruttrici".

#Forumautomotive, senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi

Roma, 23 mar. (Labitalia) – “L’evoluzione verso la mobilità a ridotte emissioni, la corsa folle all’elettrico, il futuro dei motori endotermici e le soluzioni green già oggi disponibili. La necessità di misure strutturali e non demagogiche di sostegno al mercato della mobilità che riescano a guidare nel medio periodo la transizione verso un parco veicoli più sostenibile e più sicuro. L’opportunità unica dei fondi previsti da Next generation Eu e la riscrittura del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Le previsioni di crollo del mercato auto nei prossimi mesi, in assenza di incentivi e la proposta condivisa di usare la leva fiscale per rinnovare il parco”. Sono questi i principali spunti e le provocazioni emerse nel corso dell’evento, in modalità digitale, organizzato da #forumautomotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore. In apertura dei lavori il promotore di #Forumautomotive Pierluigi Bonora ha intervistato Daniele Bandiera, amministratore delegato di Italiana Petroli spa e manager di grande esperienza nel mondo automotive, in virtù dei trascorsi con incarichi di vertice in Fiat Group, Alfa Romeo, Moto Guzzi e Piaggio.

“Oggi – ha detto Bandiera – parlare di green è fondamentale, ma la transizione energetica va gestita in modo razionale e credibile, raggiungendo tutte le classi sociali e non solo limitate fasce di popolazione che possono investire ingenti somme per acquistare una vettura elettrica. L’elettrico, è destinato a crescere velocemente, ma dovrà risolvere nei prossimi anni due problemi rilevanti: l’autonomia chilometrica e i tempi di ricarica. Due nodi cruciali per il futuro di questa tecnologia. Molto si sta facendo oggi sul fronte dei carburanti a basso impatto: il 10% dei carburanti è ottenuto da prodotti vegetali o biologici; esistono quindi già oggi diverse soluzioni di biocarburanti che consentono di abbattere l’inquinamento, la CO2 e il consumo di materie prime”. Pierluigi Bonora ha evidenziato come “il settore automotive debba essere giustamente considerato per il suo rilevante peso a beneficio del Sistema Paese e, dunque, sia da inserire all’interno del piano nazionale di ripresa e resilienza che il nuovo governo si appresta a riscrivere. E’ necessario, inoltre, non focalizzarsi esclusivamente sulle soluzioni elettriche. Da qui la riflessione chiesta ai relatori a proposito degli ingenti investimenti del settore petrolifero in carburanti, gli stessi ormai messi all’indice, sempre più rispettosi dell’ambiente, e con l’obiettivo di arrivare alla loro completa decarbonizzazione. Il dibattito sull’elettrico ha di fatto – e strumentalmente – messo una sorta di silenziatore sull’impegno green di questo settore. Positiva, infine, l’unità d’intenti palesata dalle associazioni della filiera, un importante riconoscimento alle sollecitazioni, in tale direzione, che da diversi anni vede impegnato il nostro movimento di opinione”.

Il presidente di Aci Milano Geronimo La Russa è intervenuto sostenendo che “la transizione energetica della mobilità non potrà che essere graduale. Ancora oggi l’auto viene considerata esclusivamente come un bancomat e un settore da tartassare. Va superata questa visione, evitando di demonizzare un comparto strategico per il Paese. La mobilità individuale su quattro ruote va sostenuta in questa difficile fase attraverso un approccio razionale e meno ideologico”. “L’elettrificato – ha sottolineato Dario Duse, managing director di AlixPartners –

in questo momento ha registrato una forte spinta, in Europa, nell'ultimo trimestre del 2020, abbiamo registrato 86 milioni di miglia percorribili dai nuovi veicoli elettrici immatricolati. Un'evoluzione che sarebbe stato auspicabile partisse dal basso, ma invece scende dai segmenti alti e meno accessibili. Valide alternative per la mobilità sostenibile già oggi disponibili sono idrogeno e biodiesel”.

“La transizione verso l'elettrico - ha osservato Lorenzo Tavazzi, partner e responsabile area scenari e intelligence di The European House - Ambrosetti - è oggi resa ancora più complessa dai cambiamenti innescati dalla pandemia, che ha ridotto significativamente i livelli di ricchezza della popolazione, tanto che stimiamo che prima del 2025 non si tornerà ai livelli pre-Covid. Oggi registriamo investimenti significativi sull'elettrificazione da parte delle Case automobilistiche europee con un boom nell'offerta di modelli, ma sul timing del return on investment oggi la pandemia pone forti interrogativi”.

Gianluca di Loreto, partner di Bain & company ha analizzato il mercato automotive affermando che oggi, “la corsa all'elettrico, doverosa negli obiettivi, in Europa però spesso dimentica il punto da cui partono i singoli Paesi. In Italia nel 2020 sono state immatricolate 32 mila vetture elettriche pure, solo il 2,3%. In Inghilterra oltre 100mila, la Germania ne ha immatricolate sei volte quanto noi. Non siamo in traiettoria. Da noi si scrive elettrico, ma si legge ibrido. Da questa corsa scaturirà anche un impatto diretto sulla componentistica. Un ruolo strategico nel settore automotive lo stanno giocando le operazioni di fusioni e acquisizioni che spesso riguardano proprio i 'componentisti' e che nel 2021 potrebbero, come sempre nei tempi di crisi, ridisegnare parte del panorama competitivo”.

Sul tema della strategie automotive e dei 'crediti green' si è soffermato Giorgio Barbieri, Partner di Deloitte e responsabile italiano per il settore automotive: “Alcuni anni fa il Regolatore ha dato indicazioni sulle performance ambientali da raggiungere per i car maker. La possibilità di acquistare i crediti da altri brand costituisce un modo per recuperare i ritardi accumulati sul fronte tecnologico. Oggi l'ibrido rappresenta la modalità ideale per raggiungere questi obiettivi, educando i consumatori ed eliminando le ansie insite nell'elettrico. Credo comunque che l'atterraggio verso l'elettrico dovrà essere morbido e comporterà lavoro sulla domanda attraverso incentivi, sulla rete infrastrutturale e sulle flotte aziendali come volano per la diffusione di questa tecnologia”.

Senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi. Questa la sintesi della tavola rotonda dedicata alla filiera della mobilità. “Bisogna cercare - ha sottolineato il neo confermato presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino - di far ripartire il mercato automotive, meno auto immatricolate significa, tra l'altro, meno introiti per l'Erario. La sinergia con le altre associazioni dell'automotive si sta consolidando ulteriormente. Il problema vero contro cui combattere è la vetustà del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove sul mercato, è fondamentale sostituire quelle più vecchie e inquinanti. Con l'Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili”. Michele Crisci, presidente di Unrae, è tornato sul momento decisivo per il settore: “E' giunta l'ora di dare un segnale forte, senza precedenti. Gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti sul cammino della transizione verso una riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni davvero

risicati. Il pnrr rappresenta un'opportunità unica da cogliere, il mio auspicio è che la sua riscrittura possa essere all'insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno comportato la rottamazione di vetture datate, con riduzioni effettive nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sarà pesante nei mesi a venire”.

Gianmarco Giorda, direttore di Anfia, si è espresso positivamente sulla collaborazione tra le associazioni dell'auto: “Al di là delle sovrastrutture associative, è importante collaborare per raggiungere gli obiettivi condivisi. La direzione delle politiche green sembra ormai segnata, ma l'atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, al fine di definire una politica industriale per questo settore e non rischiare di perdere pezzi di industria strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell'offerta sostenendo investimenti perché la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate”. Sulla corsa all'elettrico si è soffermato Simonpaolo Buongiardino, presidente di Federmotorizzazione, il quale ha sottolineato come i costi ambientali di una vettura elettrica, dalla progettazione alla sua rottamazione, passando per il tipo di alimentazione, sono oggi mediamente più elevati rispetto a quelli di un'auto diesel di ultima generazione: “I costi delle vetture elettriche restano inoltre alti per prevedere un'ampia diffusione e oggi richiedono costanti incentivi. Il nostro Paese troverà i fondi per finanziare questa transizione verso l'elettrico?”.

Il presidente di **Aniasa** Massimiliano Archiapatti ha evidenziato che, anche in futuro, l'associazione sarà pronta a fare squadra insieme al resto della filiera: “Il nostro settore guida la transizione verso l'elettrificato. Due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle società di noleggio. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva, quest'ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante. Serve una strategia precisa e duratura”. Fabrizio Guidi, presidente di AsConAuto, ha affermato “la necessità di ragionare seriamente per sostituire le vetture più inquinanti del nostro parco auto. Una battaglia da portare avanti anche puntando sulla fiscalità che può spingere ad acquistare vetture di ultima generazione e poi, a fine ciclo, diffondere un usato fresco. Senza misure che guardano al mercato reale, si rischia di non centrare gli obiettivi green”. Per Pier Francesco Caleri Direttore Generale di Confindustria-Ancma “Il mondo delle due ruote è per sua natura già green e garantisce il distanziamento sociale. Al governo abbiamo chiesto di compiere uno sforzo decisivo sul fronte delle strutture di ricarica. Nel prossimo futuro sarebbe importante riportare nel nostro Paese, attraverso un piano per la rilocalizzazione, le produzioni nell'ambito della componentistica emigrate all'estero. A novembre, infine, confidiamo di far svolgere la nuova edizione di Eicma, integrata anche da soluzioni digitali e con la partecipazione di tutte le case costruttrici”.

#Forumautomotive, senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi



Roma, 23 mar. (Labitalia) – ‘L’evoluzione verso la mobilità a ridotte emissioni, la corsa folle all’elettrico, il futuro dei motori endotermici e le soluzioni green già oggi disponibili. La necessità di misure strutturali e non demagogiche di sostegno al mercato della mobilità che riescano a guidare nel medio periodo la transizione verso un parco veicoli più sostenibile e più sicuro. L’opportunità unica dei fondi previsti da Next generation Eu e la riscrittura del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Le previsioni di crollo del mercato auto nei prossimi mesi, in assenza di incentivi e la proposta condivisa di usare la leva fiscale per rinnovare il parco’. Sono questi i principali spunti e le provocazioni emerse nel corso dell’evento, in modalità digitale, organizzato da #forumautomotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore. In apertura dei lavori il promotore di #Forumautomotive Pierluigi Bonora ha intervistato Daniele Bandiera, amministratore delegato di Italiana Petroli spa e manager di grande esperienza nel mondo automotive, in virtù dei trascorsi con incarichi di vertice in Fiat Group, Alfa Romeo, Moto Guzzi e Piaggio.

‘Oggi – ha detto Bandiera – parlare di green è fondamentale, ma la transizione energetica va gestita in modo razionale e credibile, raggiungendo tutte le classi sociali e non solo limitate fasce di popolazione che possono investire ingenti somme per acquistare una vettura elettrica. L’elettrico, è destinato a crescere velocemente, ma dovrà risolvere nei prossimi anni due problemi rilevanti: l’autonomia chilometrica e i tempi di ricarica. Due nodi cruciali per il futuro di questa tecnologia. Molto si sta facendo oggi sul fronte dei carburanti a basso impatto: il 10% dei carburanti è ottenuto da prodotti vegetali o biologici; esistono quindi già oggi diverse soluzioni di biocarburanti che consentono di abbattere l’inquinamento, la CO2 e il consumo di materie prime’. Pierluigi Bonora ha evidenziato come ‘il settore automotive debba essere giustamente considerato per il suo rilevante peso a beneficio del Sistema Paese e, dunque, sia da inserire all’interno del piano nazionale di ripresa e resilienza che il nuovo governo si appresta a riscrivere. E’ necessario, inoltre, non focalizzarsi esclusivamente sulle soluzioni elettriche. Da qui la riflessione chiesta ai relatori a proposito degli ingenti

investimenti del settore petrolifero in carburanti, gli stessi ormai messi all'indice, sempre più rispettosi dell'ambiente, e con l'obiettivo di arrivare alla loro completa decarbonizzazione. Il dibattito sull'elettrico ha di fatto - e strumentalmente - messo una sorta di silenziatore sull'impegno green di questo settore. Positiva, infine, l'unità d'intenti palesata dalle associazioni della filiera, un importante riconoscimento alle sollecitazioni, in tale direzione, che da diversi anni vede impegnato il nostro movimento di opinione'.

Il presidente di Aci Milano Geronimo La Russa è intervenuto sostenendo che 'la transizione energetica della mobilità non potrà che essere graduale. Ancora oggi l'auto viene considerata esclusivamente come un bancomat e un settore da tartassare. Va superata questa visione, evitando di demonizzare un comparto strategico per il Paese. La mobilità individuale su quattro ruote va sostenuta in questa difficile fase attraverso un approccio razionale e meno ideologico'. 'L'elettrificato - ha sottolineato Dario Duse, managing director di AlixPartners - in questo momento ha registrato una forte spinta, in Europa, nell'ultimo trimestre del 2020, abbiamo registrato 86 milioni di miglia percorribili dai nuovi veicoli elettrici immatricolati. Un'evoluzione che sarebbe stato auspicabile partisse dal basso, ma invece scende dai segmenti alti e meno accessibili. Valide alternative per la mobilità sostenibile già oggi disponibili sono idrogeno e biodiesel'.

'La transizione verso l'elettrico - ha osservato Lorenzo Tavazzi, partner e responsabile area scenari e intelligence di The European House - Ambrosetti - è oggi resa ancora più complessa dai cambiamenti innescati dalla pandemia, che ha ridotto significativamente i livelli di ricchezza della popolazione, tanto che stimiamo che prima del 2025 non si tornerà ai livelli pre-Covid. Oggi registriamo investimenti significativi sull'elettrificazione da parte delle Case automobilistiche europee con un boom nell'offerta di modelli, ma sul timing del return on investment oggi la pandemia pone forti interrogativi'.

Gianluca di Loreto, partner di Bain & company ha analizzato il mercato automotive affermando che oggi, 'la corsa all'elettrico, doverosa negli obiettivi, in Europa però spesso dimentica il punto da cui partono i singoli Paesi. In Italia nel 2020 sono state immatricolate 32 mila vetture elettriche pure, solo il 2,3%. In Inghilterra oltre 100mila, la Germania ne ha immatricolate sei volte quanto noi. Non siamo in traiettoria. Da noi si scrive elettrico, ma si legge ibrido. Da questa corsa scaturirà anche un impatto diretto sulla componentistica. Un ruolo strategico nel settore automotive lo stanno giocando le operazioni di fusioni e acquisizioni che spesso riguardano proprio i 'componentisti' e che nel 2021 potrebbero, come sempre nei tempi di crisi, ridisegnare parte del panorama competitivo'.

Sul tema della strategie automotive e dei 'crediti green' si è soffermato Giorgio Barbieri, Partner di Deloitte e responsabile italiano per il settore automotive: 'Alcuni anni fa il Regolatore ha dato indicazioni sulle performance ambientali da raggiungere per i car maker. La possibilità di acquistare i crediti da altri brand costituisce un modo per recuperare i ritardi accumulati sul fronte tecnologico. Oggi l'ibrido rappresenta la modalità ideale per raggiungere questi obiettivi, educando i consumatori ed eliminando le ansie insite nell'elettrico. Credo comunque che l'atterraggio verso l'elettrico dovrà essere morbido e comporterà lavoro sulla domanda attraverso incentivi, sulla rete infrastrutturale e sulle flotte aziendali come volano per la diffusione di questa tecnologia'.

Senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi. Questa la sintesi della tavola rotonda dedicata alla filiera della mobilità. 'Bisogna cercare - ha sottolineato il neo confermato presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino - di far ripartire il mercato automotive, meno auto immatricolate significa, tra l'altro, meno introiti per l'Erario. La sinergia con le altre associazioni dell'automotive si sta consolidando ulteriormente. Il problema vero contro cui combattere è la vetustà del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove sul mercato, è fondamentale sostituire quelle più vecchie e inquinanti. Con l'Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili'. Michele Crisci, presidente di Unrae, è tornato sul momento decisivo per il settore: 'E' giunta l'ora di dare un segnale forte, senza precedenti. Gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti sul cammino della transizione verso una riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni davvero risicati. Il pnrr rappresenta un'opportunità unica da cogliere, il mio auspicio è che la sua riscrittura possa essere all'insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno comportato la rottamazione di vetture datate, con riduzioni effettive nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sarà pesante nei mesi a venire'.

Gianmarco Giorda, direttore di Anfia, si è espresso positivamente sulla collaborazione tra le associazioni dell'auto: 'Al di là delle sovrastrutture associative, è importante collaborare per raggiungere gli obiettivi condivisi. La direzione delle politiche green sembra ormai segnata, ma l'atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, al fine di definire una politica industriale per questo settore e non rischiare di perdere pezzi di industria strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell'offerta sostenendo investimenti perché la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate'. Sulla corsa all'elettrico si è soffermato Simonpaolo Buongiardino, presidente di Federmotorizzazione, il quale ha sottolineato come i costi ambientali di una vettura elettrica, dalla progettazione alla sua rottamazione, passando per il tipo di alimentazione, sono oggi mediamente più elevati rispetto a quelli di un'auto diesel di ultima generazione: 'I costi delle vetture elettriche restano inoltre alti per prevedere un'ampia diffusione e oggi richiedono costanti incentivi. Il nostro Paese troverà i fondi per finanziare questa transizione verso l'elettrico?'.

Il presidente di **Aniasa** Massimiliano Archiapatti ha evidenziato che, anche in futuro, l'associazione sarà pronta a fare squadra insieme al resto della filiera: 'Il nostro settore guida la transizione verso l'elettrificato. Due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle società di noleggio. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva, quest'ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante. Serve una strategia precisa e duratura'. Fabrizio Guidi, presidente di AsConAuto, ha affermato 'la necessità di ragionare seriamente per sostituire le vetture più inquinanti del nostro parco auto. Una battaglia da portare avanti anche puntando sulla fiscalità che può spingere ad acquistare vetture di ultima generazione e poi, a fine ciclo, diffondere un usato fresco. Senza misure che guardano al mercato reale, si rischia di non centrare gli obiettivi green'. Per Pier Francesco Caleri Direttore Generale di Confindustria-Ancma 'Il mondo delle due ruote è per sua natura già green e garantisce il distanziamento sociale. Al governo abbiamo chiesto di compiere uno sforzo decisivo sul fronte delle strutture di ricarica. Nel

prossimo futuro sarebbe importante riportare nel nostro Paese, attraverso un piano per la rilocalizzazione, le produzioni nell'ambito della componentistica emigrate all'estero. A novembre, infine, confidiamo di far svolgere la nuova edizione di Eicma, integrata anche da soluzioni digitali e con la partecipazione di tutte le case costruttrici'.

#Forumautomotive, senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi



Roma, 23 mar. (Labitalia) – “L’evoluzione verso la mobilità a ridotte emissioni, la corsa folle all’elettrico, il futuro dei motori endotermici e le soluzioni green già oggi disponibili. La necessità di misure strutturali e non demagogiche di sostegno al mercato della mobilità che riescano a guidare nel medio periodo la transizione verso un parco veicoli più sostenibile e più sicuro. L’opportunità unica dei fondi previsti da Next generation Eu e la riscrittura del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Le previsioni di crollo del mercato auto nei prossimi mesi, in assenza di incentivi e la proposta condivisa di usare la leva fiscale per rinnovare il parco”. Sono questi i principali spunti e le provocazioni emerse nel corso dell’evento, in modalità digitale, organizzato da #forumautomotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore. In apertura dei lavori il promotore di #Forumautomotive Pierluigi Bonora ha intervistato Daniele Bandiera, amministratore delegato di Italiana Petroli spa e manager di grande esperienza nel mondo automotive, in virtù dei trascorsi con incarichi di vertice in Fiat Group, Alfa Romeo, Moto Guzzi e Piaggio.

“Oggi – ha detto Bandiera – parlare di green è fondamentale, ma la transizione energetica va gestita in modo razionale e credibile, raggiungendo tutte le classi sociali e non solo limitate fasce di popolazione che possono investire ingenti somme per acquistare una vettura elettrica. L’elettrico, è destinato a crescere velocemente, ma dovrà risolvere nei prossimi anni due problemi rilevanti: l’autonomia chilometrica e i tempi di ricarica. Due nodi cruciali per il

futuro di questa tecnologia. Molto si sta facendo oggi sul fronte dei carburanti a basso impatto: il 10% dei carburanti è ottenuto da prodotti vegetali o biologici; esistono quindi già oggi diverse soluzioni di biocarburanti che consentono di abbattere l'inquinamento, la CO2 e il consumo di materie prime". Pierluigi Bonora ha evidenziato come "il settore automotive debba essere giustamente considerato per il suo rilevante peso a beneficio del Sistema Paese e, dunque, sia da inserire all'interno del piano nazionale di ripresa e resilienza che il nuovo governo si appresta a riscrivere. E' necessario, inoltre, non focalizzarsi esclusivamente sulle soluzioni elettriche. Da qui la riflessione chiesta ai relatori a proposito degli ingenti investimenti del settore petrolifero in carburanti, gli stessi ormai messi all'indice, sempre più rispettosi dell'ambiente, e con l'obiettivo di arrivare alla loro completa decarbonizzazione. Il dibattito sull'elettrico ha di fatto - e strumentalmente - messo una sorta di silenziatore sull'impegno green di questo settore. Positiva, infine, l'unità d'intenti palesata dalle associazioni della filiera, un importante riconoscimento alle sollecitazioni, in tale direzione, che da diversi anni vede impegnato il nostro movimento di opinione".

Il presidente di Aci Milano Geronimo La Russa è intervenuto sostenendo che "la transizione energetica della mobilità non potrà che essere graduale. Ancora oggi l'auto viene considerata esclusivamente come un bancomat e un settore da tartassare. Va superata questa visione, evitando di demonizzare un comparto strategico per il Paese. La mobilità individuale su quattro ruote va sostenuta in questa difficile fase attraverso un approccio razionale e meno ideologico". "L'elettrificato - ha sottolineato Dario Duse, managing director di AlixPartners - in questo momento ha registrato una forte spinta, in Europa, nell'ultimo trimestre del 2020, abbiamo registrato 86 milioni di miglia percorribili dai nuovi veicoli elettrici immatricolati. Un'evoluzione che sarebbe stato auspicabile partisse dal basso, ma invece scende dai segmenti alti e meno accessibili. Valide alternative per la mobilità sostenibile già oggi disponibili sono idrogeno e biodiesel".

"La transizione verso l'elettrico - ha osservato Lorenzo Tavazzi, partner e responsabile area scenari e intelligence di The European House - Ambrosetti - è oggi resa ancora più complessa dai cambiamenti innescati dalla pandemia, che ha ridotto significativamente i livelli di ricchezza della popolazione, tanto che stimiamo che prima del 2025 non si tornerà ai livelli pre-Covid. Oggi registriamo investimenti significativi sull'elettrificazione da parte delle Case automobilistiche europee con un boom nell'offerta di modelli, ma sul timing del return on investment oggi la pandemia pone forti interrogativi".

Gianluca di Loreto, partner di Bain & company ha analizzato il mercato automotive affermando che oggi, "la corsa all'elettrico, doverosa negli obiettivi, in Europa però spesso dimentica il punto da cui partono i singoli Paesi. In Italia nel 2020 sono state immatricolate 32 mila vetture elettriche pure, solo il 2,3%. In Inghilterra oltre 100mila, la Germania ne ha immatricolate sei volte quanto noi. Non siamo in traiettoria. Da noi si scrive elettrico, ma si legge ibrido. Da questa corsa scaturirà anche un impatto diretto sulla componentistica. Un ruolo strategico nel settore automotive lo stanno giocando le operazioni di fusioni e acquisizioni che spesso riguardano proprio i 'componentisti' e che nel 2021 potrebbero, come sempre nei tempi di crisi, ridisegnare parte del panorama competitivo".

Sul tema della strategie automotive e dei 'crediti green' si è soffermato Giorgio Barbieri, Partner di Deloitte e responsabile italiano per il settore automotive: "Alcuni anni fa il Regolatore ha dato indicazioni sulle performance ambientali da raggiungere per i car maker. La possibilità di acquistare i crediti da altri brand costituisce un modo per recuperare i ritardi

accumulati sul fronte tecnologico. Oggi l'ibrido rappresenta la modalità ideale per raggiungere questi obiettivi, educando i consumatori ed eliminando le ansie insite nell'elettrico. Credo comunque che l'atterraggio verso l'elettrico dovrà essere morbido e comporterà lavoro sulla domanda attraverso incentivi, sulla rete infrastrutturale e sulle flotte aziendali come volano per la diffusione di questa tecnologia".

Senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi. Questa la sintesi della tavola rotonda dedicata alla filiera della mobilità. "Bisogna cercare - ha sottolineato il neo confermato presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino - di far ripartire il mercato automotive, meno auto immatricolate significa, tra l'altro, meno introiti per l'Erario. La sinergia con le altre associazioni dell'automotive si sta consolidando ulteriormente. Il problema vero contro cui combattere è la vetustà del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove sul mercato, è fondamentale sostituire quelle più vecchie e inquinanti. Con l'Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili". Michele Crisci, presidente di Unrae, è tornato sul momento decisivo per il settore: "E' giunta l'ora di dare un segnale forte, senza precedenti. Gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti sul cammino della transizione verso una riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni davvero risicati. Il pnrr rappresenta un'opportunità unica da cogliere, il mio auspicio è che la sua riscrittura possa essere all'insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno comportato la rottamazione di vetture datate, con riduzioni effettive nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sarà pesante nei mesi a venire".

Gianmarco Giorda, direttore di Anfia, si è espresso positivamente sulla collaborazione tra le associazioni dell'auto: "Al di là delle sovrastrutture associative, è importante collaborare per raggiungere gli obiettivi condivisi. La direzione delle politiche green sembra ormai segnata, ma l'atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, al fine di definire una politica industriale per questo settore e non rischiare di perdere pezzi di industria strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell'offerta sostenendo investimenti perché la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate". Sulla corsa all'elettrico si è soffermato Simonpaolo Buongiardino, presidente di Federmotorizzazione, il quale ha sottolineato come i costi ambientali di una vettura elettrica, dalla progettazione alla sua rottamazione, passando per il tipo di alimentazione, sono oggi mediamente più elevati rispetto a quelli di un'auto diesel di ultima generazione: "I costi delle vetture elettriche restano inoltre alti per prevedere un'ampia diffusione e oggi richiedono costanti incentivi. Il nostro Paese troverà i fondi per finanziare questa transizione verso l'elettrico?".

Il presidente di **Aniasa** Massimiliano Archiapatti ha evidenziato che, anche in futuro, l'associazione sarà pronta a fare squadra insieme al resto della filiera: "Il nostro settore guida la transizione verso l'elettrificato. Due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle società di noleggio. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva, quest'ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante. Serve una strategia precisa e duratura". Fabrizio Guidi, presidente di AsConAuto, ha affermato "la necessità di ragionare seriamente per sostituire le vetture più inquinanti del nostro parco auto. Una battaglia da portare avanti anche puntando sulla fiscalità che può

spingere ad acquistare vetture di ultima generazione e poi, a fine ciclo, diffondere un usato fresco. Senza misure che guardano al mercato reale, si rischia di non centrare gli obiettivi green". Per Pier Francesco Caleri Direttore Generale di Confindustria-Ancma "Il mondo delle due ruote è per sua natura già green e garantisce il distanziamento sociale. Al governo abbiamo chiesto di compiere uno sforzo decisivo sul fronte delle strutture di ricarica. Nel prossimo futuro sarebbe importante riportare nel nostro Paese, attraverso un piano per la rilocalizzazione, le produzioni nell'ambito della componentistica emigrate all'estero. A novembre, infine, confidiamo di far svolgere la nuova edizione di Eicma, integrata anche da soluzioni digitali e con la partecipazione di tutte le case costruttrici".

#Forumautomotive, senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi



Roma, 23 mar. (Labitalia) - "L'evoluzione verso la mobilità a ridotte emissioni, la corsa folle all'elettrico, il futuro dei motori endotermici e le soluzioni green già oggi disponibili. La necessità di misure strutturali e non demagogiche di sostegno al mercato della mobilità che riescano a guidare nel medio periodo la transizione verso un parco veicoli più sostenibile e più sicuro. L'opportunità unica dei fondi previsti da Next generation Eu e la riscrittura del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Le previsioni di crollo del mercato auto nei prossimi mesi, in assenza di incentivi e la proposta condivisa di usare la leva fiscale per rinnovare il parco". Sono questi i principali spunti e le provocazioni emerse nel corso dell'evento, in modalità digitale, organizzato da #forumautomotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore. In apertura dei lavori il promotore di #Forumautomotive Pierluigi Bonora ha intervistato Daniele Bandiera, amministratore delegato di Italiana Petroli spa e manager di grande esperienza nel mondo automotive, in virtù dei trascorsi con incarichi di vertice in Fiat Group, Alfa Romeo, Moto Guzzi e Piaggio.

"Oggi - ha detto Bandiera - parlare di green è fondamentale, ma la transizione energetica va gestita in modo razionale e credibile, raggiungendo tutte le classi sociali e non solo limitate fasce di popolazione che possono investire ingenti somme per acquistare una vettura elettrica. L'elettrico, è destinato a crescere velocemente, ma dovrà risolvere nei prossimi anni due problemi rilevanti: l'autonomia chilometrica e i tempi di ricarica. Due nodi cruciali per il futuro di questa tecnologia. Molto si sta facendo oggi sul fronte dei carburanti a basso impatto: il 10% dei carburanti è ottenuto da prodotti vegetali o biologici; esistono quindi già oggi diverse soluzioni di biocarburanti che consentono di abbattere l'inquinamento, la CO2 e il consumo di materie prime". Pierluigi Bonora ha evidenziato come "il settore automotive debba essere giustamente considerato per il suo rilevante peso a beneficio del Sistema Paese e, dunque, sia da inserire all'interno del piano nazionale di ripresa e resilienza che il nuovo governo si appresta a riscrivere. E' necessario, inoltre, non focalizzarsi esclusivamente sulle soluzioni elettriche. Da qui la riflessione chiesta ai relatori a proposito degli ingenti investimenti del settore petrolifero in carburanti, gli stessi ormai messi all'indice, sempre più rispettosi dell'ambiente, e con l'obiettivo di arrivare alla loro completa decarbonizzazione. Il dibattito sull'elettrico ha di fatto - e strumentalmente - messo una sorta di silenziatore sull'impegno green di questo settore. Positiva, infine, l'unità d'intenti palesata dalle associazioni della filiera, un importante riconoscimento alle sollecitazioni, in tale direzione, che da diversi anni vede impegnato il nostro movimento di opinione".

Il presidente di Aci Milano Geronimo La Russa è intervenuto sostenendo che "la transizione energetica della mobilità non potrà che essere graduale. Ancora oggi l'auto viene considerata esclusivamente come un bancomat e un settore da tartassare. Va superata questa visione,

evitando di demonizzare un comparto strategico per il Paese. La mobilità individuale su quattro ruote va sostenuta in questa difficile fase attraverso un approccio razionale e meno ideologico". "L'elettrificato - ha sottolineato Dario Duse, managing director di AlixPartners - in questo momento ha registrato una forte spinta, in Europa, nell'ultimo trimestre del 2020, abbiamo registrato 86 milioni di miglia percorribili dai nuovi veicoli elettrici immatricolati. Un'evoluzione che sarebbe stato auspicabile partisse dal basso, ma invece scende dai segmenti alti e meno accessibili. Valide alternative per la mobilità sostenibile già oggi disponibili sono idrogeno e biodiesel".

"La transizione verso l'elettrico - ha osservato Lorenzo Tavazzi, partner e responsabile area scenari e intelligence di The European House - Ambrosetti - è oggi resa ancora più complessa dai cambiamenti innescati dalla pandemia, che ha ridotto significativamente i livelli di ricchezza della popolazione, tanto che stimiamo che prima del 2025 non si tornerà ai livelli pre-Covid. Oggi registriamo investimenti significativi sull'elettrificazione da parte delle Case automobilistiche europee con un boom nell'offerta di modelli, ma sul timing del return on investment oggi la pandemia pone forti interrogativi".

Gianluca di Loreto, partner di Bain & company ha analizzato il mercato automotive affermando che oggi, "la corsa all'elettrico, doverosa negli obiettivi, in Europa però spesso dimentica il punto da cui partono i singoli Paesi. In Italia nel 2020 sono state immatricolate 32 mila vetture elettriche pure, solo il 2,3%. In Inghilterra oltre 100mila, la Germania ne ha immatricolate sei volte quanto noi. Non siamo in traiettoria. Da noi si scrive elettrico, ma si legge ibrido. Da questa corsa scaturirà anche un impatto diretto sulla componentistica. Un ruolo strategico nel settore automotive lo stanno giocando le operazioni di fusioni e acquisizioni che spesso riguardano proprio i 'componentisti' e che nel 2021 potrebbero, come sempre nei tempi di crisi, ridisegnare parte del panorama competitivo".

Sul tema della strategie automotive e dei 'crediti green' si è soffermato Giorgio Barbieri, Partner di Deloitte e responsabile italiano per il settore automotive: "Alcuni anni fa il Regolatore ha dato indicazioni sulle performance ambientali da raggiungere per i car maker. La possibilità di acquistare i crediti da altri brand costituisce un modo per recuperare i ritardi accumulati sul fronte tecnologico. Oggi l'ibrido rappresenta la modalità ideale per raggiungere questi obiettivi, educando i consumatori ed eliminando le ansie insite nell'elettrico. Credo comunque che l'atterraggio verso l'elettrico dovrà essere morbido e comporterà lavoro sulla domanda attraverso incentivi, sulla rete infrastrutturale e sulle flotte aziendali come volano per la diffusione di questa tecnologia".

Senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi. Questa la sintesi della tavola rotonda dedicata alla filiera della mobilità. "Bisogna cercare - ha sottolineato il neo confermato presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino - di far ripartire il mercato automotive, meno auto immatricolate significa, tra l'altro, meno introiti per l'Erario. La sinergia con le altre associazioni dell'automotive si sta consolidando ulteriormente. Il problema vero contro cui combattere è la vetustà del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove sul mercato, è fondamentale sostituire quelle più vecchie e inquinanti. Con l'Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili". Michele Crisci, presidente di Unrae, è tornato sul

momento decisivo per il settore: "E' giunta l'ora di dare un segnale forte, senza precedenti. Gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti sul cammino della transizione verso una riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni davvero risicati. Il pnrr rappresenta un'opportunità unica da cogliere, il mio auspicio è che la sua riscrittura possa essere all'insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno comportato la rottamazione di vetture datate, con riduzioni effettive nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sarà pesante nei mesi a venire".

Gianmarco Giorda, direttore di Anfia, si è espresso positivamente sulla collaborazione tra le associazioni dell'auto: "Al di là delle sovrastrutture associative, è importante collaborare per raggiungere gli obiettivi condivisi. La direzione delle politiche green sembra ormai segnata, ma l'atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, al fine di definire una politica industriale per questo settore e non rischiare di perdere pezzi di industria strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell'offerta sostenendo investimenti perché la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate". Sulla corsa all'elettrico si è soffermato Simonpaolo Buongiardino, presidente di Federmotorizzazione, il quale ha sottolineato come i costi ambientali di una vettura elettrica, dalla progettazione alla sua rottamazione, passando per il tipo di alimentazione, sono oggi mediamente più elevati rispetto a quelli di un'auto diesel di ultima generazione: "I costi delle vetture elettriche restano inoltre alti per prevedere un'ampia diffusione e oggi richiedono costanti incentivi. Il nostro Paese troverà i fondi per finanziare questa transizione verso l'elettrico?".

Il presidente di **Aniasa** Massimiliano Archiapatti ha evidenziato che, anche in futuro, l'associazione sarà pronta a fare squadra insieme al resto della filiera: "Il nostro settore guida la transizione verso l'elettrificato. Due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle società di noleggio. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva, quest'ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante. Serve una strategia precisa e duratura". Fabrizio Guidi, presidente di AsConAuto, ha affermato "la necessità di ragionare seriamente per sostituire le vetture più inquinanti del nostro parco auto. Una battaglia da portare avanti anche puntando sulla fiscalità che può spingere ad acquistare vetture di ultima generazione e poi, a fine ciclo, diffondere un usato fresco. Senza misure che guardano al mercato reale, si rischia di non centrare gli obiettivi green". Per Pier Francesco Caleri Direttore Generale di Confindustria-Ancma "Il mondo delle due ruote è per sua natura già green e garantisce il distanziamento sociale. Al governo abbiamo chiesto di compiere uno sforzo decisivo sul fronte delle strutture di ricarica. Nel prossimo futuro sarebbe importante riportare nel nostro Paese, attraverso un piano per la rilocalizzazione, le produzioni nell'ambito della componentistica emigrate all'estero. A novembre, infine, confidiamo di far svolgere la nuova edizione di Eicma, integrata anche da soluzioni digitali e con la partecipazione di tutte le case costruttrici".

#FORUMAUTOMOTIVE / Appello filiera al Governo: 'senza incentivi mercato destinato al crollo'



"L'evoluzione verso la mobilità a ridotte emissioni, la corsa "folle" all'elettrico, il futuro dei motori endotermici e le soluzioni green già oggi disponibili. La necessità di misure strutturali e non demagogiche di sostegno al mercato della mobilità che riescano a guidare nel medio periodo la transizione verso un parco veicoli più sostenibile e più sicuro. L'opportunità unica dei fondi previsti da Next Generation EU e la riscrittura del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Le previsioni di crollo del mercato auto nei prossimi mesi, in assenza di incentivi e la proposta condivisa di usare la leva fiscale per rinnovare il parco".

Sono questi i principali temi, spunti e le provocazioni emerse nel corso dell'evento, in modalità digitale, organizzato da #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista Pierluigi Bonora (nella foto).

Nella giornata di ieri, hanno tenuto banco tre tavole rotonde: 1- "I motori endotermici saranno ancora protagonisti della mobilità dei prossimi anni", 2- "L'ibrido rappresenta già oggi la tecnologia per una reale transizione verso la mobilità a basso impatto", 3- "Filiera unita nell'interlocuzione con il Governo: senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi. Usare la leva fiscale per rinnovare il parco".

In occasione di quest'ultima tavola rotonda, sono intervenuti i vertici di ANFIA, ANIASA, AsConAuto, Confindustria-ANCMA, FederMotorizzazione, FEDERAUTO, e UNRAE.

Il coro dell'intera filiera è unanime: "senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi. Usare la leva fiscale per rinnovare il parco".

#Forumautomotive, senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi



featured 1250326

Roma, 23 mar. (Labitalia) – "L'evoluzione verso la mobilità a ridotte emissioni, la corsa folle all'elettrico, il futuro dei motori endotermici e le soluzioni green già oggi disponibili. La necessità di misure strutturali e non demagogiche di sostegno al mercato della mobilità che riescano a guidare nel medio periodo la transizione verso un parco veicoli più sostenibile e più sicuro. L'opportunità unica dei fondi previsti da Next generation Eu e la riscrittura del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Le previsioni di crollo del mercato auto nei prossimi mesi, in assenza di incentivi e la proposta condivisa di usare la leva fiscale per rinnovare il parco". Sono questi i principali spunti e le provocazioni emerse nel corso dell'evento, in modalità digitale, organizzato da #forumautomotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore. In apertura dei lavori il promotore di #Forumautomotive Pierluigi Bonora ha intervistato Daniele Bandiera, amministratore delegato di Italiana Petroli spa e manager di grande esperienza nel mondo automotive, in virtù dei trascorsi con incarichi di vertice in Fiat Group, Alfa Romeo, Moto Guzzi e Piaggio.

"Oggi – ha detto Bandiera – parlare di green è fondamentale, ma la transizione energetica va gestita in modo razionale e credibile, raggiungendo tutte le classi sociali e non solo limitate fasce di popolazione che possono investire ingenti somme per acquistare una vettura elettrica. L'elettrico, è destinato a crescere velocemente, ma dovrà risolvere nei prossimi anni due problemi rilevanti: l'autonomia chilometrica e i tempi di ricarica. Due nodi cruciali per il futuro di questa tecnologia. Molto si sta facendo oggi sul fronte dei carburanti a basso impatto: il 10% dei carburanti è ottenuto da prodotti vegetali o biologici; esistono quindi già oggi diverse soluzioni di biocarburanti che consentono di abbattere l'inquinamento, la CO2 e il consumo di materie prime". Pierluigi Bonora ha evidenziato come "il settore automotive debba essere giustamente considerato per il suo rilevante peso a beneficio del Sistema Paese

e, dunque, sia da inserire all'interno del piano nazionale di ripresa e resilienza che il nuovo governo si appresta a riscrivere. E' necessario, inoltre, non focalizzarsi esclusivamente sulle soluzioni elettriche. Da qui la riflessione chiesta ai relatori a proposito degli ingenti investimenti del settore petrolifero in carburanti, gli stessi ormai messi all'indice, sempre più rispettosi dell'ambiente, e con l'obiettivo di arrivare alla loro completa decarbonizzazione. Il dibattito sull'elettrico ha di fatto - e strumentalmente - messo una sorta di silenziatore sull'impegno green di questo settore. Positiva, infine, l'unità d'intenti palesata dalle associazioni della filiera, un importante riconoscimento alle sollecitazioni, in tale direzione, che da diversi anni vede impegnato il nostro movimento di opinione".

[Continua a leggere](#)

Il presidente di Aci Milano Geronimo La Russa è intervenuto sostenendo che "la transizione energetica della mobilità non potrà che essere graduale. Ancora oggi l'auto viene considerata esclusivamente come un bancomat e un settore da tartassare. Va superata questa visione, evitando di demonizzare un comparto strategico per il Paese. La mobilità individuale su quattro ruote va sostenuta in questa difficile fase attraverso un approccio razionale e meno ideologico". "L'elettrificato - ha sottolineato Dario Duse, managing director di AlixPartners - in questo momento ha registrato una forte spinta, in Europa, nell'ultimo trimestre del 2020, abbiamo registrato 86 milioni di miglia percorribili dai nuovi veicoli elettrici immatricolati. Un'evoluzione che sarebbe stato auspicabile partisse dal basso, ma invece scende dai segmenti alti e meno accessibili. Valide alternative per la mobilità sostenibile già oggi disponibili sono idrogeno e biodiesel".

"La transizione verso l'elettrico - ha osservato Lorenzo Tavazzi, partner e responsabile area scenari e intelligence di The European House - Ambrosetti - è oggi resa ancora più complessa dai cambiamenti innescati dalla pandemia, che ha ridotto significativamente i livelli di ricchezza della popolazione, tanto che stimiamo che prima del 2025 non si tornerà ai livelli pre-Covid. Oggi registriamo investimenti significativi sull'elettrificazione da parte delle Case automobilistiche europee con un boom nell'offerta di modelli, ma sul timing del return on investment oggi la pandemia pone forti interrogativi".

Gianluca di Loreto, partner di Bain & company ha analizzato il mercato automotive affermando che oggi, "la corsa all'elettrico, doverosa negli obiettivi, in Europa però spesso dimentica il punto da cui partono i singoli Paesi. In Italia nel 2020 sono state immatricolate 32 mila vetture elettriche pure, solo il 2,3%. In Inghilterra oltre 100mila, la Germania ne ha immatricolate sei volte quanto noi. Non siamo in traiettoria. Da noi si scrive elettrico, ma si legge ibrido. Da questa corsa scaturirà anche un impatto diretto sulla componentistica. Un ruolo strategico nel settore automotive lo stanno giocando le operazioni di fusioni e acquisizioni che spesso riguardano proprio i 'componentisti' e che nel 2021 potrebbero, come sempre nei tempi di crisi, ridisegnare parte del panorama competitivo".

Sul tema della strategie automotive e dei 'crediti green' si è soffermato Giorgio Barbieri, Partner di Deloitte e responsabile italiano per il settore automotive: "Alcuni anni fa il Regolatore ha dato indicazioni sulle performance ambientali da raggiungere per i car maker. La possibilità di acquistare i crediti da altri brand costituisce un modo per recuperare i ritardi

accumulati sul fronte tecnologico. Oggi l'ibrido rappresenta la modalità ideale per raggiungere questi obiettivi, educando i consumatori ed eliminando le ansie insite nell'elettrico. Credo comunque che l'atterraggio verso l'elettrico dovrà essere morbido e comporterà lavoro sulla domanda attraverso incentivi, sulla rete infrastrutturale e sulle flotte aziendali come volano per la diffusione di questa tecnologia".

Senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi. Questa la sintesi della tavola rotonda dedicata alla filiera della mobilità. "Bisogna cercare - ha sottolineato il neo confermato presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino - di far ripartire il mercato automotive, meno auto immatricolate significa, tra l'altro, meno introiti per l'Erario. La sinergia con le altre associazioni dell'automotive si sta consolidando ulteriormente. Il problema vero contro cui combattere è la vetustà del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove sul mercato, è fondamentale sostituire quelle più vecchie e inquinanti. Con l'Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili". Michele Crisci, presidente di Unrae, è tornato sul momento decisivo per il settore: "E' giunta l'ora di dare un segnale forte, senza precedenti. Gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti sul cammino della transizione verso una riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni davvero risicati. Il pnrr rappresenta un'opportunità unica da cogliere, il mio auspicio è che la sua riscrittura possa essere all'insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno comportato la rottamazione di vetture datate, con riduzioni effettive nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sarà pesante nei mesi a venire".

Gianmarco Giorda, direttore di Anfia, si è espresso positivamente sulla collaborazione tra le associazioni dell'auto: "Al di là delle sovrastrutture associative, è importante collaborare per raggiungere gli obiettivi condivisi. La direzione delle politiche green sembra ormai segnata, ma l'atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, al fine di definire una politica industriale per questo settore e non rischiare di perdere pezzi di industria strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell'offerta sostenendo investimenti perché la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate". Sulla corsa all'elettrico si è soffermato Simonpaolo Buongiardino, presidente di Federmotorizzazione, il quale ha sottolineato come i costi ambientali di una vettura elettrica, dalla progettazione alla sua rottamazione, passando per il tipo di alimentazione, sono oggi mediamente più elevati rispetto a quelli di un'auto diesel di ultima generazione: "I costi delle vetture elettriche restano inoltre alti per prevedere un'ampia diffusione e oggi richiedono costanti incentivi. Il nostro Paese troverà i fondi per finanziare questa transizione verso l'elettrico?".

Il presidente di **Aniasa** Massimiliano Archiapatti ha evidenziato che, anche in futuro, l'associazione sarà pronta a fare squadra insieme al resto della filiera: "Il nostro settore guida la transizione verso l'elettrificato. Due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle società di noleggio. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva, quest'ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante. Serve una strategia precisa e duratura". Fabrizio Guidi, presidente di AsConAuto,

ha affermato "la necessità di ragionare seriamente per sostituire le vetture più inquinanti del nostro parco auto. Una battaglia da portare avanti anche puntando sulla fiscalità che può spingere ad acquistare vetture di ultima generazione e poi, a fine ciclo, diffondere un usato fresco. Senza misure che guardano al mercato reale, si rischia di non centrare gli obiettivi green". Per Pier Francesco Caleri Direttore Generale di Confindustria-Ancma "Il mondo delle due ruote è per sua natura già green e garantisce il distanziamento sociale. Al governo abbiamo chiesto di compiere uno sforzo decisivo sul fronte delle strutture di ricarica. Nel prossimo futuro sarebbe importante riportare nel nostro Paese, attraverso un piano per la rilocalizzazione, le produzioni nell'ambito della componentistica emigrate all'estero. A novembre, infine, confidiamo di far svolgere la nuova edizione di Eicma, integrata anche da soluzioni digitali e con la partecipazione di tutte le case costruttrici".

#Forumautomotive, senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi



Roma, 23 mar. (Labitalia) - "L'evoluzione verso la mobilità a ridotte emissioni, la corsa folle all'elettrico, il futuro dei motori endotermici e le soluzioni green già oggi disponibili. La necessità di misure strutturali e non demagogiche di sostegno al mercato della mobilità che riescano a guidare nel medio periodo la transizione verso un parco veicoli più sostenibile e più sicuro. L'opportunità unica dei fondi previsti da Next generation Eu e la riscrittura del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Le previsioni di crollo del mercato auto nei prossimi mesi, in assenza di incentivi e la proposta condivisa di usare la leva fiscale per rinnovare il parco". Sono questi i principali spunti e le provocazioni emerse nel corso dell'evento, in modalità digitale, organizzato da #forumautomotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore. In apertura dei lavori il promotore di #Forumautomotive Pierluigi Bonora ha intervistato Daniele Bandiera, amministratore delegato di Italiana Petroli spa e manager di grande esperienza nel mondo automotive, in virtù dei trascorsi con incarichi di vertice in Fiat Group, Alfa Romeo, Moto Guzzi e Piaggio.

"Oggi - ha detto Bandiera - parlare di green è fondamentale, ma la transizione energetica va gestita in modo razionale e credibile, raggiungendo tutte le classi sociali e non solo limitate fasce di popolazione che possono investire ingenti somme per acquistare una vettura elettrica. L'elettrico, è destinato a crescere velocemente, ma dovrà risolvere nei prossimi anni due problemi rilevanti: l'autonomia chilometrica e i tempi di ricarica. Due nodi cruciali per il futuro di questa tecnologia. Molto si sta facendo oggi sul fronte dei carburanti a basso impatto: il 10% dei carburanti è ottenuto da prodotti vegetali o biologici; esistono quindi già oggi diverse soluzioni di biocarburanti che consentono di abbattere l'inquinamento, la CO2 e il consumo di materie prime". Pierluigi Bonora ha evidenziato come "il settore automotive debba essere giustamente considerato per il suo rilevante peso a beneficio del Sistema Paese e, dunque, sia da inserire all'interno del piano nazionale di ripresa e resilienza che il nuovo

governo si appresta a riscrivere. E' necessario, inoltre, non focalizzarsi esclusivamente sulle soluzioni elettriche. Da qui la riflessione chiesta ai relatori a proposito degli ingenti investimenti del settore petrolifero in carburanti, gli stessi ormai messi all'indice, sempre più rispettosi dell'ambiente, e con l'obiettivo di arrivare alla loro completa decarbonizzazione. Il dibattito sull'elettrico ha di fatto - e strumentalmente - messo una sorta di silenziatore sull'impegno green di questo settore. Positiva, infine, l'unità d'intenti palesata dalle associazioni della filiera, un importante riconoscimento alle sollecitazioni, in tale direzione, che da diversi anni vede impegnato il nostro movimento di opinione".

Il presidente di Aci Milano Geronimo La Russa "è intervenuto sostenendo che "la transizione energetica della mobilità non potrà che essere graduale. Ancora oggi l'auto viene considerata esclusivamente come un bancomat e un settore da tartassare. Va superata questa visione, evitando di demonizzare un comparto strategico per il Paese. La mobilità individuale su quattro ruote va sostenuta in questa difficile fase attraverso un approccio razionale e meno ideologico". "L'elettrificato - ha sottolineato Dario Duse, managing director di AlixPartners - in questo momento ha registrato una forte spinta, in Europa, nell'ultimo trimestre del 2020, abbiamo registrato 86 milioni di miglia percorribili dai nuovi veicoli elettrici immatricolati. Un'evoluzione che sarebbe stato auspicabile partisse dal basso, ma invece scende dai segmenti alti e meno accessibili. Valide alternative per la mobilità sostenibile già oggi disponibili sono idrogeno e biodiesel".

"La transizione verso l'elettrico - ha osservato Lorenzo Tavazzi, partner e responsabile area scenari e intelligence di The European House - Ambrosetti - "è oggi resa ancora più complessa dai cambiamenti innescati dalla pandemia, che ha ridotto significativamente i livelli di ricchezza della popolazione, tanto che stimiamo che prima del 2025 non si torneranno ai livelli pre-Covid. Oggi registriamo investimenti significativi sull'elettrificazione da parte delle Case automobilistiche europee con un boom nell'offerta di modelli, ma sul timing del return on investment oggi la pandemia pone forti interrogativi".

Gianluca di Loreto, partner di Bain & company ha analizzato il mercato automotive affermando che oggi, "la corsa all'elettrico, doverosa negli obiettivi, in Europa per lo spazio spesso dimentica il punto da cui partono i singoli Paesi. In Italia nel 2020 sono state immatricolate 32 mila vetture elettriche pure, solo il 2,3%. In Inghilterra oltre 100mila, la Germania ne ha immatricolate sei volte quanto noi. Non siamo in traiettoria. Da noi si scrive elettrico, ma si legge ibrido. Da questa corsa scaturirà anche un impatto diretto sulla componentistica. Un ruolo strategico nel settore automotive lo stanno giocando le operazioni di fusioni e acquisizioni che spesso riguardano proprio i 'componentisti' e che nel 2021 potrebbero, come sempre nei tempi di crisi, ridisegnare parte del panorama competitivo".

Sul tema della strategie automotive e dei 'crediti green' si è soffermato Giorgio Barbieri, Partner di Deloitte e responsabile italiano per il settore automotive: "Alcuni anni fa il Regolatore ha dato indicazioni sulle performance ambientali da raggiungere per i car maker. La possibilità di acquistare i crediti da altri brand costituisce un modo per recuperare i ritardi accumulati sul fronte tecnologico. Oggi l'ibrido rappresenta la modalità ideale per

raggiungere questi obiettivi, educando i consumatori ed eliminando le ansie insite nell'elettrico. Credo comunque che l'atterraggio verso l'elettrico dovr  essere morbido e comporter  lavoro sulla domanda attraverso incentivi, sulla rete infrastrutturale e sulle flotte aziendali come volano per la diffusione di questa tecnologia".

Senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi. Questa la sintesi della tavola rotonda dedicata alla filiera della mobilit  . "Bisogna cercare - ha sottolineato il neo confermato presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino - di far ripartire il mercato automotive, meno auto immatricolate significa, tra l'altro, meno introiti per l'Erario. La sinergia con le altre associazioni dell'automotive si sta consolidando ulteriormente. Il problema vero contro cui combattere   la vetust  del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove sul mercato,   fondamentale sostituire quelle pi  vecchie e inquinanti. Con l'Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili". Michele Crisci, presidente di Unrae,   tornato sul momento decisivo per il settore: "E' giunta l'ora di dare un segnale forte, senza precedenti. Gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti sul cammino della transizione verso una riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni davvero risicati. Il pnrr rappresenta un'opportunit  unica da cogliere, il mio auspicio   che la sua riscrittura possa essere all'insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno comportato la rottamazione di vetture datate, con riduzioni effettive nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sar  pesante nei mesi a venire".

Gianmarco Giorda, direttore di Anfia, si   espresso positivamente sulla collaborazione tra le associazioni dell'auto: "Al di l  delle sovrastrutture associative,   importante collaborare per raggiungere gli obiettivi condivisi. La direzione delle politiche green sembra ormai segnata, ma l'atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, al fine di definire una politica industriale per questo settore e non rischiare di perdere pezzi di industria strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell'offerta sostenendo investimenti perch  la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate". Sulla corsa all'elettrico si   soffermato Simonpaolo Buongiardino, presidente di Federmotorizzazione, il quale ha sottolineato come i costi ambientali di una vettura elettrica, dalla progettazione alla sua rottamazione, passando per il tipo di alimentazione, sono oggi mediamente pi  elevati rispetto a quelli di un'auto diesel di ultima generazione: "I costi delle vetture elettriche restano inoltre alti per prevedere un'ampia diffusione e oggi richiedono costanti incentivi. Il nostro Paese trover  i fondi per finanziare questa transizione verso l'elettrico?".

Il presidente di **Aniasa** Massimiliano Archiapatti ha evidenziato che, anche in futuro, l'associazione sar  pronta a fare squadra insieme al resto della filiera: "Il nostro settore guida la transizione verso l'elettrificato. Due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle societ  di noleggio. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalit  (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva, quest'ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco

circolante. Serve una strategia precisa e duratura". Fabrizio Guidi, presidente di AsConAuto, ha affermato "la necessità di ragionare seriamente per sostituire le vetture più inquinanti del nostro parco auto. Una battaglia da portare avanti anche puntando sulla fiscalità che può spingere ad acquistare vetture di ultima generazione e poi, a fine ciclo, diffondere un usato fresco. Senza misure che guardano al mercato reale, si rischia di non centrare gli obiettivi green". Per Pier Francesco Caleri Direttore Generale di Confindustria-Ancma "Il mondo delle due ruote è per sua natura già green e garantisce il distanziamento sociale. Al governo abbiamo chiesto di compiere uno sforzo decisivo sul fronte delle strutture di ricarica. Nel prossimo futuro sarebbe importante riportare nel nostro Paese, attraverso un piano per la rilocalizzazione, le produzioni nell'ambito della componentistica emigrate all'estero. A novembre, infine, confidiamo di far svolgere la nuova edizione di Eicma, integrata anche da soluzioni digitali e con la partecipazione di tutte le case costruttrici".

#Forumautomotive, senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi



Roma, 23 mar. (Labitalia) - "L'evoluzione verso la mobilità a ridotte emissioni, la corsa folle all'elettrico, il futuro dei motori endotermici e le soluzioni green già oggi disponibili. La necessità di misure strutturali e non demagogiche di sostegno al mercato della mobilità che riescano a guidare nel medio periodo la transizione verso un parco veicoli più sostenibile e più sicuro. L'opportunità unica dei fondi previsti da Next generation Eu e la riscrittura del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Le previsioni di crollo del mercato auto nei prossimi mesi, in assenza di incentivi e la proposta condivisa di usare la leva fiscale per rinnovare il parco". Sono questi i principali spunti e le provocazioni emerse nel corso dell'evento, in modalità digitale, organizzato da #forumautomotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore. In apertura dei lavori il promotore di #Forumautomotive Pierluigi Bonora ha intervistato Daniele Bandiera, amministratore delegato di Italiana Petroli spa e manager di grande esperienza nel mondo automotive, in virtù dei trascorsi con incarichi di vertice in Fiat Group, Alfa Romeo, Moto Guzzi e Piaggio.

"Oggi - ha detto Bandiera - parlare di green è fondamentale, ma la transizione energetica va gestita in modo razionale e credibile, raggiungendo tutte le classi sociali e non solo limitate fasce di popolazione che possono investire ingenti somme per acquistare una vettura elettrica. L'elettrico, è destinato a crescere velocemente, ma dovrà risolvere nei prossimi anni due problemi rilevanti: l'autonomia chilometrica e i tempi di ricarica. Due nodi cruciali per il futuro di questa tecnologia. Molto si sta facendo oggi sul fronte dei carburanti a basso impatto: il 10% dei carburanti è ottenuto da prodotti vegetali o biologici; esistono quindi già oggi diverse soluzioni di biocarburanti che consentono di abbattere l'inquinamento, la CO2 e il consumo di materie prime". Pierluigi Bonora ha evidenziato come "il settore automotive debba essere giustamente considerato per il suo rilevante peso a beneficio del Sistema Paese e, dunque, sia da inserire all'interno del piano nazionale di ripresa e resilienza che il nuovo

governo si appresta a riscrivere. E' necessario, inoltre, non focalizzarsi esclusivamente sulle soluzioni elettriche. Da qui la riflessione chiesta ai relatori a proposito degli ingenti investimenti del settore petrolifero in carburanti, gli stessi ormai messi all'indice, sempre piÃ¹ rispettosi dell'ambiente, e con l'obiettivo di arrivare alla loro completa decarbonizzazione. Il dibattito sull'elettrico ha di fatto - e strumentalmente - messo una sorta di silenziatore sull'impegno green di questo settore. Positiva, infine, l'unitÃ d'intenti palesata dalle associazioni della filiera, un importante riconoscimento alle sollecitazioni, in tale direzione, che da diversi anni vede impegnato il nostro movimento di opinione".

Il presidente di Aci Milano Geronimo La Russa Ã¨ intervenuto sostenendo che "la transizione energetica della mobilitÃ non potrÃ che essere graduale. Ancora oggi l'auto viene considerata esclusivamente come un bancomat e un settore da tartassare. Va superata questa visione, evitando di demonizzare un comparto strategico per il Paese. La mobilitÃ individuale su quattro ruote va sostenuta in questa difficile fase attraverso un approccio razionale e meno ideologico". "L'elettrificato - ha sottolineato Dario Duse, managing director di AlixPartners - in questo momento ha registrato una forte spinta, in Europa, nell'ultimo trimestre del 2020, abbiamo registrato 86 milioni di miglia percorribili dai nuovi veicoli elettrici immatricolati. Un'evoluzione che sarebbe stato auspicabile partisse dal basso, ma invece scende dai segmenti alti e meno accessibili. Valide alternative per la mobilitÃ sostenibile giÃ oggi disponibili sono idrogeno e biodiesel".

"La transizione verso l'elettrico - ha osservato Lorenzo Tavazzi, partner e responsabile area scenari e intelligence di The European House - Ambrosetti - Ã¨ oggi resa ancora piÃ¹ complessa dai cambiamenti innescati dalla pandemia, che ha ridotto significativamente i livelli di ricchezza della popolazione, tanto che stimiamo che prima del 2025 non si tornerÃ ai livelli pre-Covid. Oggi registriamo investimenti significativi sull'elettrificazione da parte delle Case automobilistiche europee con un boom nell'offerta di modelli, ma sul timing del return on investment oggi la pandemia pone forti interrogativi".

Gianluca di Loreto, partner di Bain & company ha analizzato il mercato automotive affermando che oggi, "la corsa all'elettrico, doverosa negli obiettivi, in Europa perÃ² spesso dimentica il punto da cui partono i singoli Paesi. In Italia nel 2020 sono state immatricolate 32 mila vetture elettriche pure, solo il 2,3%. In Inghilterra oltre 100mila, la Germania ne ha immatricolate sei volte quanto noi. Non siamo in traiettoria. Da noi si scrive elettrico, ma si legge ibrido. Da questa corsa scaturirÃ anche un impatto diretto sulla componentistica. Un ruolo strategico nel settore automotive lo stanno giocando le operazioni di fusioni e acquisizioni che spesso riguardano proprio i 'componentisti' e che nel 2021 potrebbero, come sempre nei tempi di crisi, ridisegnare parte del panorama competitivo".

Sul tema della strategie automotive e dei 'crediti green' si Ã¨ soffermato Giorgio Barbieri, Partner di Deloitte e responsabile italiano per il settore automotive: "Alcuni anni fa il Regolatore ha dato indicazioni sulle performance ambientali da raggiungere per i car maker. La possibilitÃ di acquistare i crediti da altri brand costituisce un modo per recuperare i ritardi accumulati sul fronte tecnologico. Oggi l'ibrido rappresenta la modalitÃ ideale per

raggiungere questi obiettivi, educando i consumatori ed eliminando le ansie insite nell'elettrico. Credo comunque che l'atterraggio verso l'elettrico dovr  essere morbido e comporter  lavoro sulla domanda attraverso incentivi, sulla rete infrastrutturale e sulle flotte aziendali come volano per la diffusione di questa tecnologia".

Senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi. Questa la sintesi della tavola rotonda dedicata alla filiera della mobilit  . "Bisogna cercare - ha sottolineato il neo confermato presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino - di far ripartire il mercato automotive, meno auto immatricolate significa, tra l'altro, meno introiti per l'Erario. La sinergia con le altre associazioni dell'automotive si sta consolidando ulteriormente. Il problema vero contro cui combattere   la vetust  del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove sul mercato,   fondamentale sostituire quelle pi  vecchie e inquinanti. Con l'Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili". Michele Crisci, presidente di Unrae,   tornato sul momento decisivo per il settore: "E' giunta l'ora di dare un segnale forte, senza precedenti. Gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti sul cammino della transizione verso una riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni davvero risicati. Il pnrr rappresenta un'opportunit  unica da cogliere, il mio auspicio   che la sua riscrittura possa essere all'insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno comportato la rottamazione di vetture datate, con riduzioni effettive nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sar  pesante nei mesi a venire".

Gianmarco Giorda, direttore di Anfia, si   espresso positivamente sulla collaborazione tra le associazioni dell'auto: "Al di l  delle sovrastrutture associative,   importante collaborare per raggiungere gli obiettivi condivisi. La direzione delle politiche green sembra ormai segnata, ma l'atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, al fine di definire una politica industriale per questo settore e non rischiare di perdere pezzi di industria strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell'offerta sostenendo investimenti perch  la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate". Sulla corsa all'elettrico si   soffermato Simonpaolo Buongiardino, presidente di Federmotorizzazione, il quale ha sottolineato come i costi ambientali di una vettura elettrica, dalla progettazione alla sua rottamazione, passando per il tipo di alimentazione, sono oggi mediamente pi  elevati rispetto a quelli di un'auto diesel di ultima generazione: "I costi delle vetture elettriche restano inoltre alti per prevedere un'ampia diffusione e oggi richiedono costanti incentivi. Il nostro Paese trover  i fondi per finanziare questa transizione verso l'elettrico?".

Il presidente di **Aniasa** Massimiliano Archiapatti ha evidenziato che, anche in futuro, l'associazione sar  pronta a fare squadra insieme al resto della filiera: "Il nostro settore guida la transizione verso l'elettrificato. Due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle societ  di noleggio. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalit  (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva, quest'ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco

circolante. Serve una strategia precisa e duratura". Fabrizio Guidi, presidente di AsConAuto, ha affermato "la necessità di ragionare seriamente per sostituire le vetture più inquinanti del nostro parco auto. Una battaglia da portare avanti anche puntando sulla fiscalità che può spingere ad acquistare vetture di ultima generazione e poi, a fine ciclo, diffondere un usato fresco. Senza misure che guardano al mercato reale, si rischia di non centrare gli obiettivi green". Per Pier Francesco Caleri Direttore Generale di Confindustria-Ancma "Il mondo delle due ruote è per sua natura già green e garantisce il distanziamento sociale. Al governo abbiamo chiesto di compiere uno sforzo decisivo sul fronte delle strutture di ricarica. Nel prossimo futuro sarebbe importante riportare nel nostro Paese, attraverso un piano per la rilocalizzazione, le produzioni nell'ambito della componentistica emigrate all'estero. A novembre, infine, confidiamo di far svolgere la nuova edizione di Eicma, integrata anche da soluzioni digitali e con la partecipazione di tutte le case costruttrici".

#Forumautomotive, senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi



Roma, 23 mar. (Labitalia) - "L'evoluzione verso la mobilità a ridotte emissioni, la corsa folle all'elettrico, il futuro dei motori endotermici e le soluzioni green già oggi disponibili. La necessità di misure strutturali e non demagogiche di sostegno al mercato della mobilità che riescano a guidare nel medio periodo la transizione verso un parco veicoli più sostenibile e più sicuro. L'opportunità unica dei fondi previsti da Next generation Eu e la riscrittura del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Le previsioni di crollo del mercato auto nei prossimi mesi, in assenza di incentivi e la proposta condivisa di usare la leva fiscale per rinnovare il parco". Sono questi i principali spunti e le provocazioni emerse nel corso dell'evento, in modalità digitale, organizzato da #forumautomotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore. In apertura dei lavori il promotore di #Forumautomotive Pierluigi Bonora ha intervistato Daniele Bandiera, amministratore delegato di Italiana Petroli spa e manager di grande esperienza nel mondo automotive, in virtù dei trascorsi con incarichi di vertice in Fiat Group, Alfa Romeo, Moto Guzzi e Piaggio.

"Oggi - ha detto Bandiera - parlare di green è fondamentale, ma la transizione energetica va gestita in modo razionale e credibile, raggiungendo tutte le classi sociali e non solo limitate fasce di popolazione che possono investire ingenti somme per acquistare una vettura elettrica. L'elettrico, è destinato a crescere velocemente, ma dovrà risolvere nei prossimi anni due problemi rilevanti: l'autonomia chilometrica e i tempi di ricarica. Due nodi cruciali per il futuro di questa tecnologia. Molto si sta facendo oggi sul fronte dei carburanti a basso impatto: il 10% dei carburanti è ottenuto da prodotti vegetali o biologici; esistono quindi già oggi diverse soluzioni di biocarburanti che consentono di abbattere l'inquinamento, la CO2 e il consumo di materie prime". Pierluigi Bonora ha evidenziato come "il settore automotive debba essere giustamente considerato per il suo rilevante peso a beneficio del Sistema Paese e, dunque, sia da inserire all'interno del piano nazionale di ripresa e resilienza che il nuovo governo si appresta a riscrivere. E' necessario, inoltre, non focalizzarsi esclusivamente sulle soluzioni elettriche. Da qui la riflessione chiesta ai relatori a proposito degli ingenti

investimenti del settore petrolifero in carburanti, gli stessi ormai messi all'indice, sempre più rispettosi dell'ambiente, e con l'obiettivo di arrivare alla loro completa decarbonizzazione. Il dibattito sull'elettrico ha di fatto - e strumentalmente - messo una sorta di silenziatore sull'impegno green di questo settore. Positiva, infine, l'unità d'intenti palesata dalle associazioni della filiera, un importante riconoscimento alle sollecitazioni, in tale direzione, che da diversi anni vede impegnato il nostro movimento di opinione".

Il presidente di Aci Milano Geronimo La Russa è intervenuto sostenendo che "la transizione energetica della mobilità non potrà che essere graduale. Ancora oggi l'auto viene considerata esclusivamente come un bancomat e un settore da tartassare. Va superata questa visione, evitando di demonizzare un comparto strategico per il Paese. La mobilità individuale su quattro ruote va sostenuta in questa difficile fase attraverso un approccio razionale e meno ideologico". "L'elettrificato - ha sottolineato Dario Duse, managing director di AlixPartners - in questo momento ha registrato una forte spinta, in Europa, nell'ultimo trimestre del 2020, abbiamo registrato 86 milioni di miglia percorribili dai nuovi veicoli elettrici immatricolati. Un'evoluzione che sarebbe stato auspicabile partisse dal basso, ma invece scende dai segmenti alti e meno accessibili. Valide alternative per la mobilità sostenibile già oggi disponibili sono idrogeno e biodiesel".

"La transizione verso l'elettrico - ha osservato Lorenzo Tavazzi, partner e responsabile area scenari e intelligence di The European House - Ambrosetti - è oggi resa ancora più complessa dai cambiamenti innescati dalla pandemia, che ha ridotto significativamente i livelli di ricchezza della popolazione, tanto che stimiamo che prima del 2025 non si tornerà ai livelli pre-Covid. Oggi registriamo investimenti significativi sull'elettrificazione da parte delle Case automobilistiche europee con un boom nell'offerta di modelli, ma sul timing del return on investment oggi la pandemia pone forti interrogativi".

Gianluca di Loreto, partner di Bain & company ha analizzato il mercato automotive affermando che oggi, "la corsa all'elettrico, doverosa negli obiettivi, in Europa però spesso dimentica il punto da cui partono i singoli Paesi. In Italia nel 2020 sono state immatricolate 32 mila vetture elettriche pure, solo il 2,3%. In Inghilterra oltre 100mila, la Germania ne ha immatricolate sei volte quanto noi. Non siamo in traiettoria. Da noi si scrive elettrico, ma si legge ibrido. Da questa corsa scaturirà anche un impatto diretto sulla componentistica. Un ruolo strategico nel settore automotive lo stanno giocando le operazioni di fusioni e acquisizioni che spesso riguardano proprio i 'componentisti' e che nel 2021 potrebbero, come sempre nei tempi di crisi, ridisegnare parte del panorama competitivo".

Sul tema della strategie automotive e dei 'crediti green' si è soffermato Giorgio Barbieri, Partner di Deloitte e responsabile italiano per il settore automotive: "Alcuni anni fa il Regolatore ha dato indicazioni sulle performance ambientali da raggiungere per i car maker. La possibilità di acquistare i crediti da altri brand costituisce un modo per recuperare i ritardi accumulati sul fronte tecnologico. Oggi l'ibrido rappresenta la modalità ideale per raggiungere questi obiettivi, educando i consumatori ed eliminando le ansie insite nell'elettrico. Credo comunque che l'atterraggio verso l'elettrico dovrà essere morbido e comporterà lavoro sulla domanda attraverso incentivi, sulla rete infrastrutturale e sulle flotte aziendali come volano per la diffusione di questa tecnologia".

Senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi. Questa la sintesi della tavola rotonda dedicata alla filiera della mobilità. "Bisogna cercare - ha sottolineato il neo confermato presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino - di far ripartire il mercato automotive, meno auto immatricolate significa, tra l'altro, meno introiti per l'Erario. La sinergia con le altre associazioni dell'automotive si sta consolidando ulteriormente. Il problema vero contro cui combattere è la vetustà del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove sul mercato, è fondamentale sostituire quelle più vecchie e inquinanti. Con l'Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili". Michele Crisci, presidente di Unrae, è tornato sul momento decisivo per il settore: "E' giunta l'ora di dare un segnale forte, senza precedenti. Gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti sul cammino della transizione verso una riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni davvero risicati. Il pnrr rappresenta un'opportunità unica da cogliere, il mio auspicio è che la sua riscrittura possa essere all'insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno comportato la rottamazione di vetture datate, con riduzioni effettive nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sarà pesante nei mesi a venire".

Gianmarco Giorda, direttore di Anfia, si è espresso positivamente sulla collaborazione tra le associazioni dell'auto: "Al di là delle sovrastrutture associative, è importante collaborare per raggiungere gli obiettivi condivisi. La direzione delle politiche green sembra ormai segnata, ma l'atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, al fine di definire una politica industriale per questo settore e non rischiare di perdere pezzi di industria strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell'offerta sostenendo investimenti perché la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate". Sulla corsa all'elettrico si è soffermato Simonpaolo Buongiardino, presidente di Federmotorizzazione, il quale ha sottolineato come i costi ambientali di una vettura elettrica, dalla progettazione alla sua rottamazione, passando per il tipo di alimentazione, sono oggi mediamente più elevati rispetto a quelli di un'auto diesel di ultima generazione: "I costi delle vetture elettriche restano inoltre alti per prevedere un'ampia diffusione e oggi richiedono costanti incentivi. Il nostro Paese troverà i fondi per finanziare questa transizione verso l'elettrico?".

Il presidente di **Aniasa** Massimiliano Archiapatti ha evidenziato che, anche in futuro, l'associazione sarà pronta a fare squadra insieme al resto della filiera: "Il nostro settore guida la transizione verso l'elettrificato. Due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle società di noleggio. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva, quest'ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante. Serve una strategia precisa e duratura". Fabrizio Guidi, presidente di AsConAuto, ha affermato "la necessità di ragionare seriamente per sostituire le vetture più inquinanti del nostro parco auto. Una battaglia da portare avanti anche puntando sulla fiscalità che può spingere ad acquistare vetture di ultima generazione e poi, a fine ciclo, diffondere un usato fresco. Senza misure che guardano al mercato reale, si rischia di non centrare gli obiettivi green". Per Pier Francesco Caleri Direttore Generale di Confindustria-Ancma "Il mondo delle due ruote è per sua natura già green e garantisce il distanziamento sociale. Al governo

abbiamo chiesto di compiere uno sforzo decisivo sul fronte delle strutture di ricarica. Nel prossimo futuro sarebbe importante riportare nel nostro Paese, attraverso un piano per la rilocalizzazione, le produzioni nell'ambito della componentistica emigrate all'estero. A novembre, infine, confidiamo di far svolgere la nuova edizione di Eicma, integrata anche da soluzioni digitali e con la partecipazione di tutte le case costruttrici".

La filiera automotive chiede al Governo nuovi incentivi

Molti gli argomenti e gli spunti di riflessione emersi nel corso di #FORUMAutoMotive, **evento in modalità digitale sui temi relativi alla mobilità.**

© Moto.it

In apertura dei lavori, Pierluigi Bonora, promotore di #FORUMAutoMotive, ha intervistato **Daniele Bandiera, amministratore delegato di Italiana Petroli S.p.A.** e manager di grande esperienza, con incarichi di vertice in Fiat Group, Alfa Romeo, Moto Guzzi e Piaggio.

«Parlare di green oggi è fondamentale - ha detto Bandiera - ma la transizione energetica va gestita in modo razionale e credibile, raggiungendo tutte le classi sociali e non solo limitate fasce di popolazione che possono investire ingenti somme per acquistare una vettura elettrica. L'elettrico, è destinato a crescere velocemente, ma dovrà risolvere nei prossimi anni due problemi rilevanti: autonomia e tempi di ricarica, nodi cruciali per il futuro di questa tecnologia. Molto si sta facendo oggi sul fronte dei carburanti a basso impatto: il 10% è ottenuto da prodotti vegetali o biologici; esistono quindi già oggi diverse soluzioni di biocarburanti che consentono di abbattere l'inquinamento, la CO2 e il consumo di materie prime».

Nella tavola rotonda dedicata alla filiera della mobilità, **Bonora ha sollecitato i relatori su Recovery Plan, aggancio alla ripresa e incentivi da rifinanziare** per una transizione "green" razionale: quali aspettative e quali errori da non ripetere nell'anno in cui si decide il futuro del Paese.

*«Bisogna cercare di far ripartire il mercato automotive - ha sottolineato **Adolfo De Stefani Cosentino, appena riconfermato Presidente di Federauto** - meno auto immatricolate significa anche meno introiti per l'Erario. La sinergia con le altre Associazioni dell'automotive si sta consolidando: il problema vero da risolvere è la vetustà del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove, è fondamentale sostituire quelle più vecchie e inquinanti. Con l'Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili».*

Michele Crisci, Presidente di Unrae, è tornato sul momento decisivo per il settore: *«È l'ora di segnali forti, senza precedenti: gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti per la riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni risicati. Il PNRR è un'opportunità unica: il mio auspicio è che la sua riscrittura possa essere all'insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno prodotto la rottamazione di vetture datate, con riduzioni concrete nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la*

caduta del mercato sarà pesante nei mesi a venire».

Gianmarco Giorda, Direttore di Anfia, si è espresso positivamente sulla collaborazione tra le Associazioni dell'auto: *«Al di là delle sovrastrutture associative, è importante collaborare per raggiungere gli obiettivi condivisi. La direzione delle politiche green pare ormai segnata, ma l'atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, per definire una politica industriale per il settore e non rischiare di perdere pezzi industriali strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell'offerta sostenendo investimenti perché la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate».*

Sull'elettrico si è soffermato **Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Federmotorizzazione**: rilevato che i costi ambientali di una vettura elettrica, dal progetto alla rottamazione, passando per il tipo di alimentazione, sono ancora più elevati rispetto ad un diesel di ultima generazione, ha aggiunto: *«I costi delle vetture elettriche restano inoltre alti e per garantire un'ampia diffusione oggi richiedono costanti incentivi: il nostro Paese troverà i fondi per finanziare la transizione verso l'elettrico?».*

Massimiliano Archiapatti, Presidente di Aniasa, ha evidenziato altri elementi importanti: *«Il nostro settore guida la transizione verso l'elettrificato: due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate da società di noleggio. Serve una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità, a livelli oggi senza pari in Europa, cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante: serve una strategia precisa e duratura».*

Infine, un accenno alle due ruote: *«Il nostro mondo per sua natura è già green e garantisce distanziamento sociale - ha affermato Pier Francesco Caleari Direttore Generale di Confindustria-Ancma - Al Governo abbiamo chiesto uno sforzo decisivo sul fronte delle strutture di ricarica e nel prossimo futuro sarebbe importante riportare nel nostro Paese, attraverso un piano per la rilocalizzazione, le produzioni nell'ambito della componentistica emigrate all'estero. A novembre confidiamo di far svolgere la nuova edizione di Eicma, integrata da soluzioni digitali e con la partecipazione di tutte le Case costruttrici».*

In collaborazione con Automoto.it

#Forumautomotive, senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi



Roma, 23 mar. (Labitalia) - "L'evoluzione verso la mobilità a ridotte emissioni, la corsa folle all'elettrico, il futuro dei motori endotermici e le soluzioni green già oggi disponibili. La necessità di misure strutturali e non demagogiche di sostegno al mercato della mobilità che riescano a guidare nel medio periodo la transizione verso un parco veicoli più sostenibile e più sicuro. L'opportunità unica dei fondi previsti da Next generation Eu e la riscrittura del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Le previsioni di crollo del mercato auto nei prossimi mesi, in assenza di incentivi e la proposta condivisa di usare la leva fiscale per rinnovare il parco". Sono questi i principali spunti e le provocazioni emerse nel corso dell'evento, in modalità digitale, organizzato da #forumautomotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore. In apertura dei lavori il promotore di #Forumautomotive Pierluigi Bonora ha intervistato Daniele Bandiera, amministratore delegato di Italiana Petroli spa e manager di grande esperienza nel mondo automotive, in virtù dei trascorsi con incarichi di vertice in Fiat Group, Alfa Romeo, Moto Guzzi e Piaggio. "Oggi - ha detto Bandiera - parlare di green è fondamentale, ma la transizione energetica va gestita in modo razionale e credibile, raggiungendo tutte le classi sociali e non solo limitate fasce di popolazione che possono investire ingenti somme per acquistare una vettura elettrica. L'elettrico, è destinato a crescere velocemente, ma dovrà risolvere nei prossimi anni due problemi rilevanti: l'autonomia chilometrica e i tempi di ricarica. Due nodi cruciali per il futuro di questa tecnologia. Molto si sta facendo oggi sul fronte dei carburanti a basso impatto: il 10% dei carburanti è ottenuto da prodotti vegetali o biologici; esistono quindi già oggi diverse soluzioni di biocarburanti che consentono di abbattere l'inquinamento, la CO2 e il consumo di materie prime". Pierluigi Bonora ha evidenziato come "il settore automotive debba essere giustamente considerato per il suo rilevante peso a beneficio del Sistema Paese e, dunque, sia da inserire all'interno del piano nazionale di ripresa e resilienza che il nuovo governo si appresta a riscrivere. E' necessario, inoltre, non focalizzarsi esclusivamente sulle soluzioni elettriche. Da qui la riflessione chiesta ai relatori a proposito degli ingenti investimenti del settore petrolifero in carburanti, gli stessi ormai messi all'indice, sempre più rispettosi dell'ambiente, e con l'obiettivo di arrivare alla loro completa decarbonizzazione. Il dibattito sull'elettrico ha di fatto - e strumentalmente - messo una sorta di silenziatore sull'impegno green di questo settore. Positiva, infine, l'unità d'intenti palesata dalle associazioni della filiera, un importante riconoscimento alle sollecitazioni, in tale direzione, che da diversi anni vede impegnato il nostro movimento di opinione". Il presidente di Aci Milano Geronimo La Russa è intervenuto sostenendo che "la transizione energetica della mobilità non potrà che

essere graduale. Ancora oggi l'auto viene considerata esclusivamente come un bancomat e un settore da tartassare. Va superata questa visione, evitando di demonizzare un comparto strategico per il Paese. La mobilità individuale su quattro ruote va sostenuta in questa difficile fase attraverso un approccio razionale e meno ideologico". "L'elettrificato - ha sottolineato Dario Duse, managing director di AlixPartners - in questo momento ha registrato una forte spinta, in Europa, nell'ultimo trimestre del 2020, abbiamo registrato 86 milioni di miglia percorribili dai nuovi veicoli elettrici immatricolati. Un'evoluzione che sarebbe stato auspicabile partisse dal basso, ma invece scende dai segmenti alti e meno accessibili. Valide alternative per la mobilità sostenibile già oggi disponibili sono idrogeno e biodiesel". "La transizione verso l'elettrico - ha osservato Lorenzo Tavazzi, partner e responsabile area scenari e intelligence di The European House - Ambrosetti - è oggi resa ancora più complessa dai cambiamenti innescati dalla pandemia, che ha ridotto significativamente i livelli di ricchezza della popolazione, tanto che stimiamo che prima del 2025 non si tornerà ai livelli pre-Covid. Oggi registriamo investimenti significativi sull'elettrificazione da parte delle Case automobilistiche europee con un boom nell'offerta di modelli, ma sul timing del return on investment oggi la pandemia pone forti interrogativi". Gianluca di Loreto, partner di Bain & company ha analizzato il mercato automotive affermando che oggi, "la corsa all'elettrico, doverosa negli obiettivi, in Europa però spesso dimentica il punto da cui partono i singoli Paesi. In Italia nel 2020 sono state immatricolate 32 mila vetture elettriche pure, solo il 2,3%. In Inghilterra oltre 100mila, la Germania ne ha immatricolate sei volte quanto noi. Non siamo in traiettoria. Da noi si scrive elettrico, ma si legge ibrido. Da questa corsa scaturirà anche un impatto diretto sulla componentistica. Un ruolo strategico nel settore automotive lo stanno giocando le operazioni di fusioni e acquisizioni che spesso riguardano proprio i 'componentisti' e che nel 2021 potrebbero, come sempre nei tempi di crisi, ridisegnare parte del panorama competitivo". Sul tema della strategie automotive e dei 'crediti green' si è soffermato Giorgio Barbieri, Partner di Deloitte e responsabile italiano per il settore automotive: "Alcuni anni fa il Regolatore ha dato indicazioni sulle performance ambientali da raggiungere per i car maker. La possibilità di acquistare i crediti da altri brand costituisce un modo per recuperare i ritardi accumulati sul fronte tecnologico. Oggi l'ibrido rappresenta la modalità ideale per raggiungere questi obiettivi, educando i consumatori ed eliminando le ansie insite nell'elettrico. Credo comunque che l'atterraggio verso l'elettrico dovrà essere morbido e comporterà lavoro sulla domanda attraverso incentivi, sulla rete infrastrutturale e sulle flotte aziendali come volano per la diffusione di questa tecnologia". Senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi. Questa la sintesi della tavola rotonda dedicata alla filiera della mobilità. "Bisogna cercare - ha sottolineato il neo confermato presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino - di far ripartire il mercato automotive, meno auto immatricolate significa, tra l'altro, meno introiti per l'Erario. La sinergia con le altre associazioni dell'automotive si sta consolidando ulteriormente. Il problema vero contro cui combattere è la vetustà del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove sul mercato, è fondamentale sostituire quelle più vecchie e inquinanti. Con l'Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili". Michele Crisci, presidente di Unrae, è tornato sul momento decisivo per il settore: "E' giunta l'ora di dare un segnale forte, senza precedenti. Gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti sul cammino della transizione verso una riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni davvero risicati. Il pnrr rappresenta

un'opportunità unica da cogliere, il mio auspicio è che la sua riscrittura possa essere all'insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno comportato la rottamazione di vetture datate, con riduzioni effettive nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sarà pesante nei mesi a venire". Gianmarco Giorda, direttore di Anfia, si è espresso positivamente sulla collaborazione tra le associazioni dell'auto: "Al di là delle sovrastrutture associative, è importante collaborare per raggiungere gli obiettivi condivisi. La direzione delle politiche green sembra ormai segnata, ma l'atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, al fine di definire una politica industriale per questo settore e non rischiare di perdere pezzi di industria strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell'offerta sostenendo investimenti perché la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate". Sulla corsa all'elettrico si è soffermato Simonpaolo Buongiardino, presidente di Federmotorizzazione, il quale ha sottolineato come i costi ambientali di una vettura elettrica, dalla progettazione alla sua rottamazione, passando per il tipo di alimentazione, sono oggi mediamente più elevati rispetto a quelli di un'auto diesel di ultima generazione: "I costi delle vetture elettriche restano inoltre alti per prevedere un'ampia diffusione e oggi richiedono costanti incentivi. Il nostro Paese troverà i fondi per finanziare questa transizione verso l'elettrico?". Il presidente di Aniasa Massimiliano Archiapatti ha evidenziato che, anche in futuro, l'associazione sarà pronta a fare squadra insieme al resto della filiera: "Il nostro settore guida la transizione verso l'elettrificato. Due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle società di noleggio. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva, quest'ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante. Serve una strategia precisa e duratura". Fabrizio Guidi, presidente di AsConAuto, ha affermato "la necessità di ragionare seriamente per sostituire le vetture più inquinanti del nostro parco auto. Una battaglia da portare avanti anche puntando sulla fiscalità che può spingere ad acquistare vetture di ultima generazione e poi, a fine ciclo, diffondere un usato fresco. Senza misure che guardano al mercato reale, si rischia di non centrare gli obiettivi green". Per Pier Francesco Caleari Direttore Generale di Confindustria-Ancma "Il mondo delle due ruote è per sua natura già green e garantisce il distanziamento sociale. Al governo abbiamo chiesto di compiere uno sforzo decisivo sul fronte delle strutture di ricarica. Nel prossimo futuro sarebbe importante riportare nel nostro Paese, attraverso un piano per la rilocalizzazione, le produzioni nell'ambito della componentistica emigrate all'estero. A novembre, infine, confidiamo di far svolgere la nuova edizione di Eicma, integrata anche da soluzioni digitali e con la partecipazione di tutte le case costruttrici".

#FORUMAutoMotive, l'appello della filiera al Governo: "Rifinanziare gli incentivi per evitare il crollo del mercato. Accelerare, senza demagogia, il rinnovo del parco circolante, usando la leva fiscale"



Milano, 23.03.2021 - "L'evoluzione verso la mobilità a ridotte emissioni, la corsa "folle" all'elettrico, il futuro dei motori endotermici e le soluzioni green già oggi disponibili. La necessità di misure strutturali e non demagogiche di sostegno al mercato della mobilità che riescano a guidare nel medio periodo la transizione verso un parco veicoli più sostenibile e più sicuro. L'opportunità unica dei fondi previsti da Next Generation EU e la riscrittura del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Le previsioni di crollo del mercato #auto nei prossimi mesi, in assenza di incentivi e la proposta condivisa di usare la leva fiscale per rinnovare il parco".

Sono questi i principali spunti e le provocazioni emerse nel corso dell'evento, in modalità digitale, organizzato da #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista **Pierluigi Bonora**.

Di seguito i principali spunti sollevati dai relatori delle tavole rotonde.

“L’ora del caffè”, intervista con Daniele Bandiera, amministratore delegato di Italiana Petroli S.P.A.

“I motori endotermici saranno ancora protagonisti della mobilità dei prossimi anni”

In apertura dei lavori il promotore di #FORUMAutoMotive **Pierluigi Bonora** ha intervistato **Daniele Bandiera**, amministratore delegato di Italiana Petroli S.P.A. e manager di grande esperienza nel mondo #automotive, in virtù dei trascorsi con incarichi di vertice in Fiat Group, Alfa Romeo, Moto Guzzi e Piaggio. Una chiacchierata a tutto campo sui temi più caldi del momento, tra industria, ambiente, economia e politica con un occhio particolare al futuro del settore petrolifero.

“Oggi parlare di green è fondamentale, ma la transizione energetica va gestita in modo razionale e credibile, raggiungendo tutte le classi sociali e non solo limitate fasce di popolazione che possono investire ingenti somme per acquistare una vettura elettrica”, ha evidenziato Bandiera, “L’elettrico, è destinato a crescere velocemente, ma dovrà risolvere nei prossimi anni due problemi rilevanti: l’autonomia chilometrica e i tempi di ricarica. Due nodi cruciali per il futuro di questa tecnologia. Molto si sta facendo oggi sul fronte dei carburanti a basso impatto: il 10% dei carburanti è ottenuto da prodotti vegetali o biologici; esistono quindi già oggi diverse soluzioni di biocarburanti che consentono di abbattere l’inquinamento, la CO2 e il consumo di materie prime”.

Filiera #automotive: nuovi equilibri e quali opportunità – Le società di consulenza Automotive

“L’ibrido rappresenta già oggi la tecnologia per una reale transizione

verso la mobilità a basso impatto”

Il promotore di #FORUMAutoMotive **Pierluigi Bonora** ha introdotto i lavori evidenziando come “il settore #automotive debba essere giustamente considerato per il suo rilevante peso a beneficio del Sistema Paese e, dunque, sia da inserire all’interno del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che il nuovo Governo si appresta a riscrivere. E’ necessario, inoltre, non focalizzarsi esclusivamente sulle soluzioni elettriche. Da qui la riflessione chiesta ai relatori a proposito degli ingenti investimenti del settore petrolifero in carburanti, gli stessi ormai messi all’indice, sempre più rispettosi dell’ambiente, e con l’obiettivo di arrivare alla loro completa decarbonizzazione. Il dibattito sull’elettrico ha di fatto - e strumentalmente - messo una sorta di silenziatore sull’impegno green di questo settore. Positiva, infine, l’unità d’intenti palesata dalle associazioni della filiera, un importante riconoscimento alle sollecitazioni, in tale direzione, che da diversi anni vede impegnato il nostro movimento di opinione”.

Il Presidente di ACI Milano **Geronimo La Russa** è intervenuto sostenendo che “la transizione energetica della mobilità non potrà che essere graduale. Ancora oggi l’auto viene considerata esclusivamente come un bancomat e un settore da tartassare. Va superata questa visione,

evitando di demonizzare un comparto strategico per il Paese. La mobilità individuale su quattro ruote va sostenuta in questa difficile fase attraverso un approccio razionale e meno ideologico”.

“L’elettrificato in questo momento ha registrato una forte spinta”, ha sottolineato **Dario Duse**, Managing Director di AlixPartners: “in Europa, nell’ultimo trimestre del 2020, abbiamo registrato 86 milioni di miglia percorribili dai nuovi veicoli elettrici immatricolati. Un’evoluzione che sarebbe stato auspicabile partisse dal basso, ma invece scende dai segmenti alti e meno accessibili. Valide alternative per la mobilità sostenibile già oggi disponibili sono idrogeno e biodiesel”.

“La transizione verso l’elettrico è oggi resa ancora più complessa dai cambiamenti innescati dalla pandemia, che ha ridotto significativamente i livelli di ricchezza della popolazione”, ha osservato **Lorenzo Tavazzi**, Partner e Responsabile Area Scenari e Intelligence di The European House - Ambrosetti, “tanto che stimiamo che prima del 2025 non si tornerà ai livelli pre-Covid. Oggi registriamo investimenti significativi sull’elettrificazione da parte delle Case automobilistiche europee con un boom nell’offerta di modelli, ma sul timing del return on investment oggi la pandemia pone forti interrogativi”.

Gianluca di Loreto, Partner di Bain & Company ha analizzato il mercato #automotive affermando che oggi, “la corsa all’elettrico, doverosa negli obiettivi, in Europa però spesso dimentica il punto da cui partono i singoli Paesi. In Italia nel 2020 sono state immatricolate 32 mila vetture elettriche pure, solo il 2,3%. In Inghilterra oltre 100mila, la Germania ne ha immatricolate sei volte quanto noi. Non siamo in traiettoria. Da noi si scrive elettrico, ma si legge ibrido. Da questa corsa scaturirà anche un impatto diretto sulla componentistica. Un ruolo strategico nel settore #automotive lo stanno giocando le operazioni di fusioni e acquisizioni che spesso riguardano proprio i ‘componentisti’ e che nel 2021 potrebbero, come sempre nei tempi di crisi, ridisegnare parte del panorama competitivo”.

Sul tema della strategie #automotive e dei “crediti green” si è soffermato **Giorgio Barbieri**, Partner di Deloitte e responsabile italiano per il settore #automotive: “Alcuni anni fa il Regolatore ha dato indicazioni sulle performance ambientali da raggiungere per i car maker. La possibilità di acquistare i crediti da altri brand costituisce un modo per recuperare i ritardi accumulati sul fronte tecnologico. Oggi l’ibrido rappresenta la modalità ideale per raggiungere questi obiettivi, educando i consumatori ed eliminando le ansie insite nell’elettrico. Credo comunque che l’atterraggio verso l’elettrico dovrà essere morbido e comporterà lavoro sulla domanda attraverso incentivi, sulla rete infrastrutturale e sulle flotte aziendali come volano per la diffusione di questa tecnologia”.

“Parola alla filiera”

**Filiera unita nell’interlocuzione con il Governo:
senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi. Usare la leva fiscale per rinnovare il parco**

Nella tavola rotonda dedicata alla filiera della mobilità, **Pierluigi Bonora** ha sollecitato i diversi rappresentanti su Recovery Plan, aggancio alla ripresa e incentivi da rifinanziare per una transizione "green" razionale: quali aspettative e quali errori da non ripetere nell'anno in cui si decide il futuro del Paese.

“Bisogna cercare di far ripartire il mercato automotive”, ha sottolineato il neo confermato Presidente di Federauto **Adolfo De Stefani Cosentino**, “meno #auto immatricolate significa, tra l’altro, meno introiti per l’Erario. La sinergia con le altre Associazioni dell’automotive si sta consolidando ulteriormente. Il problema vero contro cui combattere è la vetustà del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove sul mercato, è fondamentale sostituire quelle più vecchie e inquinanti. Con l’Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili”.

Michele Crisci, Presidente di UNRAE, è tornato sul momento decisivo per il settore: “E’ giunta l’ora di dare un segnale forte, senza precedenti. Gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti sul cammino della transizione verso una riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni davvero risicati. Il PNRR rappresenta un’opportunità unica da cogliere, il mio auspicio è che la sua riscrittura possa essere all’insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno comportato la rottamazione di vetture datate, con riduzioni effettive nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sarà pesante nei mesi a venire”.

Gianmarco Giorda, Direttore di ANFIA, si è espresso positivamente sulla collaborazione tra le Associazioni dell’auto: “Al di là delle sovrastrutture associative, è importante collaborare per raggiungere gli obiettivi condivisi. La direzione delle politiche green sembra ormai segnata, ma l’atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, al fine di definire una politica industriale per questo settore e non rischiare di perdere pezzi di industria strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell’offerta sostenendo investimenti perché la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate”.

Sulla corsa all’elettrico si è soffermato **Simonpaolo Buongiardino**, Presidente di Federmotorizzazione, il quale ha sottolineato come i costi ambientali di una vettura elettrica, dalla progettazione alla sua rottamazione, passando per il tipo di alimentazione, sono oggi mediamente più elevati rispetto a quelli di un’auto diesel di ultima generazione: “I costi delle vetture elettriche restano inoltre alti per prevedere un’ampia diffusione e oggi richiedono costanti incentivi. Il nostro Paese troverà i fondi per finanziare questa transizione verso l’elettrico?”.

Il Presidente di **ANIASA** **Massimiliano Archiapatti** ha evidenziato che, anche in futuro, l’Associazione sarà pronta a fare squadra insieme al resto della filiera: “Il nostro settore guida la transizione verso l’elettrificato. Due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle società di noleggio. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le #auto aziendali. Una leva, quest’ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante. Serve una strategia precisa e duratura”.

Fabrizio Guidi, Presidente di AsConAuto, ha affermato “la necessità di ragionare seriamente per sostituire le vetture più inquinanti del nostro parco #auto. Una battaglia da portare avanti anche puntando sulla fiscalità che può spingere ad acquistare vetture di ultima generazione e poi, a fine ciclo, diffondere un usato fresco. Senza misure che guardano al mercato reale, si rischia di non centrare gli obiettivi green”.

“Il mondo delle due ruote è per sua natura già green e garantisce il distanziamento sociale”, ha affermato, infine, **Pier Francesco Caleri** Direttore Generale di Confindustria-Ancma. “Al Governo abbiamo chiesto di compiere uno sforzo decisivo sul fronte delle strutture di ricarica. Nel prossimo futuro sarebbe importante riportare nel nostro Paese, attraverso un piano per la rilocalizzazione, le produzioni nell'ambito della componentistica emigrate all'estero. A novembre, infine, confidiamo di far svolgere la nuova edizione di EICMA, integrata anche da soluzioni digitali e con la partecipazione di tutte le Case costruttrici”.

#FORUMAutoMotive, l'appello della filiera al Governo: “Rifinanziare gli incentivi per evitare il crollo del mercato”



“L’evoluzione verso la mobilità a ridotte emissioni, la corsa “folle” all’elettrico, il futuro dei motori endotermici e le soluzioni green già oggi disponibili. La necessità di misure strutturali e non demagogiche di sostegno al mercato della mobilità che riescano a guidare nel medio periodo la transizione verso un parco veicoli più sostenibile e più sicuro. L’opportunità unica dei fondi previsti da Next Generation EU e la riscrittura del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Le previsioni di crollo del mercato auto nei prossimi mesi, in assenza di incentivi e la proposta condivisa di usare la leva fiscale per rinnovare il parco”.

Sono questi i principali spunti e le provocazioni emerse nel corso dell’evento, in modalità digitale, organizzato da #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista **Pierluigi Bonora**.

Di seguito i principali spunti sollevati dai relatori delle tavole rotonde.

“L’ora del caffè”, intervista con Daniele Bandiera, amministratore delegato di Italiana Petroli S.P.A.

“I motori endotermici saranno ancora protagonisti della mobilità dei prossimi anni”

In apertura dei lavori il promotore di #FORUMAutoMotive **Pierluigi Bonora** ha intervistato **Daniele Bandiera**, amministratore delegato di Italiana Petroli S.P.A. e manager di grande esperienza nel mondo automotive, in virtù dei trascorsi con incarichi di vertice in Fiat Group, Alfa Romeo, Moto Guzzi e Piaggio. Una chiacchierata a tutto campo sui temi più caldi del momento, tra industria, ambiente, economia e politica con un occhio particolare al futuro del settore petrolifero.

“Oggi parlare di green è fondamentale, ma la transizione energetica va gestita in modo razionale e credibile, raggiungendo tutte le classi sociali e non solo limitate fasce di popolazione che possono investire ingenti somme per acquistare una vettura elettrica”, ha evidenziato Bandiera, “L’elettrico, è destinato a crescere velocemente, ma dovrà risolvere nei prossimi anni due problemi rilevanti: l’autonomia chilometrica e i tempi di ricarica. Due nodi cruciali per il futuro di questa tecnologia. Molto si sta facendo oggi sul fronte dei carburanti a basso impatto: il 10% dei carburanti è ottenuto da prodotti vegetali o biologici; esistono quindi già oggi diverse soluzioni di biocarburanti che consentono di abbattere l’inquinamento, la CO2 e il consumo di materie prime”.

Filiera automotive: nuovi equilibri e quali opportunità – Le società di consulenza Automotive

“L’ibrido rappresenta già oggi la tecnologia per una reale transizione verso la mobilità a basso impatto”

Il promotore di #FORUMAutoMotive **Pierluigi Bonora** ha introdotto i lavori evidenziando come *“il settore automotive debba essere giustamente considerato per il suo rilevante peso a beneficio del Sistema Paese e, dunque, sia da inserire all’interno del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che il nuovo Governo si appresta a riscrivere. E’ necessario, inoltre, non focalizzarsi esclusivamente sulle soluzioni elettriche. Da qui la riflessione chiesta ai relatori a proposito degli ingenti investimenti del settore petrolifero in carburanti, gli stessi ormai messi all’indice, sempre più rispettosi dell’ambiente, e con l’obiettivo di arrivare alla loro completa decarbonizzazione. Il dibattito sull’elettrico ha di fatto – e strumentalmente – messo una sorta di silenziatore sull’impegno green di questo settore. Positiva, infine, l’unità d’intenti palesata dalle associazioni della filiera, un importante riconoscimento alle sollecitazioni, in tale direzione, che da diversi anni vede impegnato il nostro movimento di opinione”.*

Il Presidente di ACI Milano **Geronimo La Russa** è intervenuto sostenendo che *“la transizione energetica della mobilità non potrà che essere graduale. Ancora oggi l’auto viene considerata esclusivamente come un bancomat e un settore da tartassare. Va superata questa visione, evitando di demonizzare un comparto strategico per il Paese. La mobilità individuale su quattro ruote va sostenuta in questa difficile fase attraverso un approccio razionale e meno ideologico”.*

*“L’elettrificato in questo momento ha registrato una forte spinta”, ha sottolineato **Dario Duse**,*

Managing Director di AlixPartners: *“in Europa, nell’ultimo trimestre del 2020, abbiamo registrato 86 milioni di miglia percorribili dai nuovi veicoli elettrici immatricolati. Un’evoluzione che sarebbe stato auspicabile partisse dal basso, ma invece scende dai segmenti alti e meno accessibili. Valide alternative per la mobilità sostenibile già oggi disponibili sono idrogeno e biodiesel”*.

“La transizione verso l’elettrico è oggi resa ancora più complessa dai cambiamenti innescati dalla pandemia, che ha ridotto significativamente i livelli di ricchezza della popolazione”, ha osservato Lorenzo Tavazzi, Partner e Responsabile Area Scenari e Intelligence di The European House – Ambrosetti, “tanto che stimiamo che prima del 2025 non si tornerà ai livelli pre-Covid. Oggi registriamo investimenti significativi sull’elettrificazione da parte delle Case automobilistiche europee con un boom nell’offerta di modelli, ma sul timing del return on investment oggi la pandemia pone forti interrogativi”.

Gianluca di Loreto, Partner di Bain & Company ha analizzato il mercato automotive affermando che oggi, *“la corsa all’elettrico, doverosa negli obiettivi, in Europa però spesso dimentica il punto da cui partono i singoli Paesi. In Italia nel 2020 sono state immatricolate 32 mila vetture elettriche pure, solo il 2,3%. In Inghilterra oltre 100mila, la Germania ne ha immatricolate sei volte quanto noi. Non siamo in traiettoria. Da noi si scrive elettrico, ma si legge ibrido. Da questa corsa scaturirà anche un impatto diretto sulla componentistica. Un ruolo strategico nel settore automotive lo stanno giocando le operazioni di fusioni e acquisizioni che spesso riguardano proprio i ‘componentisti’ e che nel 2021 potrebbero, come sempre nei tempi di crisi, ridisegnare parte del panorama competitivo”*.

Sul tema della strategie automotive e dei “crediti green” si è soffermato **Giorgio Barbieri**, Partner di Deloitte e responsabile italiano per il settore Automotive: *“Alcuni anni fa il Regolatore ha dato indicazioni sulle performance ambientali da raggiungere per i car maker. La possibilità di acquistare i crediti da altri brand costituisce un modo per recuperare i ritardi accumulati sul fronte tecnologico. Oggi l’ibrido rappresenta la modalità ideale per raggiungere questi obiettivi, educando i consumatori ed eliminando le ansie insite nell’elettrico. Credo comunque che l’atterraggio verso l’elettrico dovrà essere morbido e comporterà lavoro sulla domanda attraverso incentivi, sulla rete infrastrutturale e sulle flotte aziendali come volano per la diffusione di questa tecnologia”*.

“Parola alla filiera”

Filiera unita nell’interlocuzione con il Governo:

senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi. Usare la leva fiscale per rinnovare il parco

Nella tavola rotonda dedicata alla filiera della mobilità, **Pierluigi Bonora** ha sollecitato i diversi rappresentanti su Recovery Plan, aggancio alla ripresa e incentivi da rifinanziare per una transizione “green” razionale: quali aspettative e quali errori da non ripetere nell’anno in cui si decide il futuro del Paese.

*“Bisogna cercare di far ripartire il mercato automotive”, ha sottolineato il neo confermato Presidente di Federauto **Adolfo De Stefani Cosentino**, “meno auto immatricolate significa, tra l’altro, meno introiti per l’Erario. La sinergia con le altre Associazioni dell’automotive si sta consolidando ulteriormente. Il problema vero contro cui combattere è la vetustà del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove sul mercato, è fondamentale sostituire quelle più vecchie e inquinanti. Con l’Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili”.*

Michele Crisci, Presidente di UNRAE, è tornato sul momento decisivo per il settore: *“E’ giunta l’ora di dare un segnale forte, senza precedenti. Gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti sul cammino della transizione verso una riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni davvero risicati. Il PNRR rappresenta un’opportunità unica da cogliere, il mio auspicio è che la sua riscrittura possa essere all’insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno comportato la rottamazione di vetture datate, con riduzioni effettive nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sarà pesante nei mesi a venire”.*

Gianmarco Giorda, Direttore di ANFIA, si è espresso positivamente sulla collaborazione tra le Associazioni dell’auto: *“Al di là delle sovrastrutture associative, è importante collaborare per raggiungere gli obiettivi condivisi. La direzione delle politiche green sembra ormai segnata, ma l’atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, al fine di definire una politica industriale per questo settore e non rischiare di perdere pezzi di industria strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell’offerta sostenendo investimenti perché la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate”.*

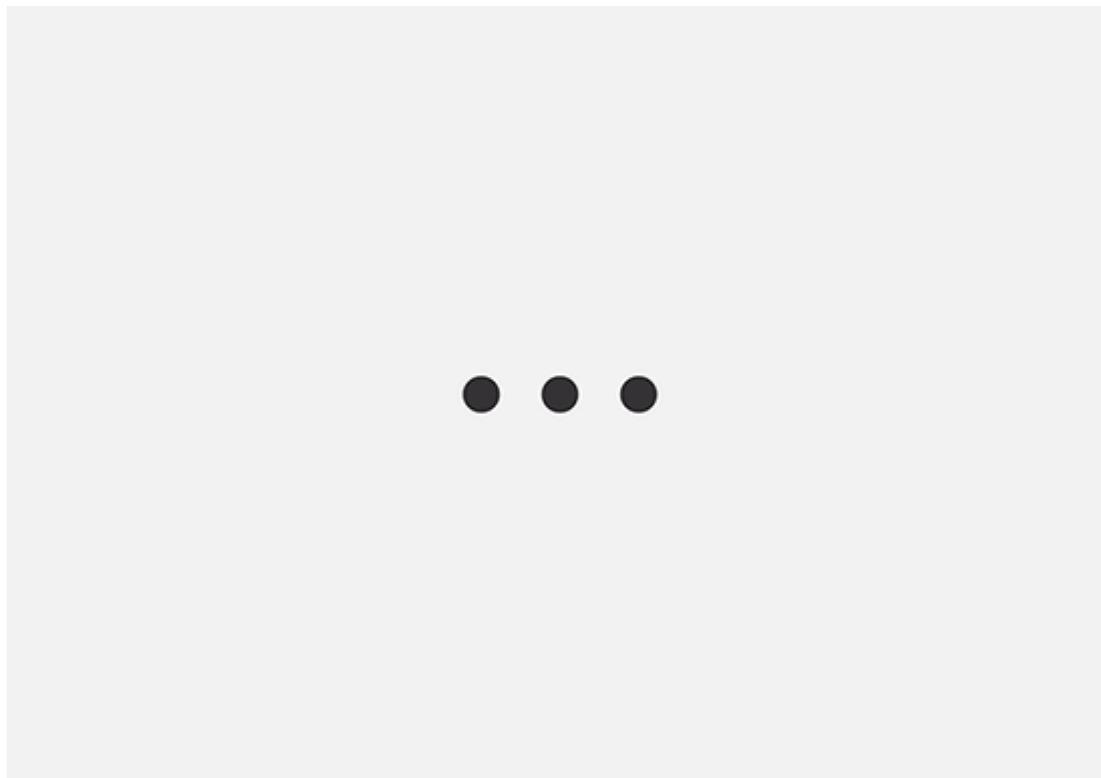
Sulla corsa all’elettrico si è soffermato **Simonpaolo Buongiardino**, Presidente di Federmotorizzazione, il quale ha sottolineato come i costi ambientali di una vettura elettrica, dalla progettazione alla sua rottamazione, passando per il tipo di alimentazione, sono oggi mediamente più elevati rispetto a quelli di un’auto diesel di ultima generazione: *“I costi delle vetture elettriche restano inoltre alti per prevedere un’ampia diffusione e oggi richiedono costanti incentivi. Il nostro Paese troverà i fondi per finanziare questa transizione verso l’elettrico?”.*

Il Presidente di **ANIASA** **Massimiliano Archiapatti** ha evidenziato che, anche in futuro, l’Associazione sarà pronta a fare squadra insieme al resto della filiera: *“Il nostro settore guida la transizione verso l’elettrificato. Due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle società di noleggio. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva, quest’ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante. Serve una strategia precisa e duratura”.*

Fabrizio Guidi, Presidente di AsConAuto, ha affermato *“la necessità di ragionare seriamente per sostituire le vetture più inquinanti del nostro parco auto. Una battaglia da portare avanti anche puntando sulla fiscalità che può spingere ad acquistare vetture di ultima generazione e poi, a fine ciclo, diffondere un usato fresco. Senza misure che guardano al mercato reale, si rischia di non centrare gli obiettivi green”.* *“Il mondo delle due ruote è per sua natura già green e garantisce il*

*distanziamento sociale”, ha affermato, infine, **Pier Francesco Caleri** Direttore Generale di Confindustria-Ancma. “Al Governo abbiamo chiesto di compiere uno sforzo decisivo sul fronte delle strutture di ricarica. Nel prossimo futuro sarebbe importante riportare nel nostro Paese, attraverso un piano per la rilocalizzazione, le produzioni nell’ambito della componentistica emigrate all’estero. A novembre, infine, confidiamo di far svolgere la nuova edizione di EICMA, integrata anche da soluzioni digitali e con la partecipazione di tutte le Case costruttrici”.*

La filiera automotive chiede al Governo nuovi incentivi



Molti gli argomenti e gli spunti di riflessione emersi nel corso di #FORUMAutoMotive, **evento in modalità digitale sui temi relativi alla mobilità.**

In apertura dei lavori, Pierluigi Bonora, promotore di #FORUMAutoMotive, ha intervistato **Daniele Bandiera, amministratore delegato di Italiana Petroli S.p.A.** e manager di grande esperienza, con incarichi di vertice in Fiat Group, Alfa Romeo, Moto Guzzi e Piaggio.

«Parlare di green oggi è fondamentale - ha detto Bandiera - ma la transizione energetica va gestita in modo razionale e credibile, raggiungendo tutte le classi sociali e non solo limitate fasce di popolazione che possono investire ingenti somme per acquistare una vettura elettrica. L'elettrico, è destinato a crescere velocemente, ma dovrà risolvere nei prossimi anni due problemi rilevanti: autonomia e tempi di ricarica, nodi cruciali per il futuro di questa tecnologia. Molto si sta facendo oggi sul fronte dei carburanti a basso impatto: il 10% è ottenuto da prodotti vegetali o biologici; esistono quindi già oggi diverse soluzioni di biocarburanti che consentono di abbattere l'inquinamento, la CO2 e il consumo di materie prime».^[?]

Nella tavola rotonda dedicata alla filiera della mobilità, **Bonora ha sollecitato i relatori su Recovery Plan, aggancio alla ripresa e incentivi da rifinanziare** per una transizione "green" razionale: quali aspettative e quali errori da non ripetere nell'anno in cui si decide il futuro del Paese.

*«Bisogna cercare di far ripartire il mercato automotive - ha sottolineato **Adolfo De Stefani***

Cosentino, appena riconfermato Presidente di Federauto - *meno auto immatricolate significa anche meno introiti per l'Erario. La sinergia con le altre Associazioni dell'automotive si sta consolidando: il problema vero da risolvere è la vetustà del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove, è fondamentale sostituire quelle più vecchie e inquinanti. Con l'Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili».*

Michele Crisci, Presidente di Unrae, è tornato sul momento decisivo per il settore: *«È l'ora di segnali forti, senza precedenti: gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti per la riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni risicati. Il PNRR è un'opportunità unica: il mio auspicio è che la sua riscrittura possa essere all'insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno prodotto la rottamazione di vetture datate, con riduzioni concrete nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sarà pesante nei mesi a venire».*

Gianmarco Giorda, Direttore di Anfia, si è espresso positivamente sulla collaborazione tra le Associazioni dell'auto: *«Al di là delle sovrastrutture associative, è importante collaborare per raggiungere gli obiettivi condivisi. La direzione delle politiche green pare ormai segnata, ma l'atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, per definire una politica industriale per il settore e non rischiare di perdere pezzi industriali strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell'offerta sostenendo investimenti perché la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate».*

Sull'elettrico si è soffermato **Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Federmotorizzazione**: rilevato che i costi ambientali di una vettura elettrica, dal progetto alla rottamazione, passando per il tipo di alimentazione, sono ancora più elevati rispetto ad un diesel di ultima generazione, ha aggiunto: *«I costi delle vetture elettriche restano inoltre alti e per garantire un'ampia diffusione oggi richiedono costanti incentivi: il nostro Paese troverà i fondi per finanziare la transizione verso l'elettrico?».*

Massimiliano Archiapatti, Presidente di Aniasa, ha evidenziato altri elementi importanti: *«Il nostro settore guida la transizione verso l'elettrificato: due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate da società di noleggio. Serve una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità, a livelli oggi senza pari in Europa, cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante: serve una strategia precisa e duratura».*

Infine, un accenno alle due ruote: *«Il nostro mondo per sua natura è già green e garantisce distanziamento sociale - ha affermato Pier Francesco Caleari Direttore Generale di Confindustria-Ancma - Al Governo abbiamo chiesto uno sforzo decisivo sul fronte delle strutture di ricarica e nel prossimo futuro sarebbe importante riportare nel nostro Paese, attraverso un piano per la rilocalizzazione, le produzioni nell'ambito della componentistica emigrate all'estero. A novembre confidiamo di far svolgere la nuova edizione di Eicma, integrata da soluzioni digitali e con la partecipazione di tutte le Case costruttrici».*

#Forumautomotive, senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi



Roma, 23 mar. (Labitalia) - "L'evoluzione verso la mobilità a ridotte emissioni, la corsa folle all'elettrico, il futuro dei motori endotermici e le soluzioni green già oggi disponibili. La necessità di misure strutturali e non demagogiche di sostegno al mercato della mobilità che riescano a guidare nel medio periodo la transizione verso un parco veicoli più sostenibile e più sicuro. L'opportunità unica dei fondi previsti da Next generation Eu e la riscrittura del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Le previsioni di crollo del mercato auto nei prossimi mesi, in assenza di incentivi e la proposta condivisa di usare la leva fiscale per rinnovare il parco". Sono questi i principali spunti e le provocazioni emerse nel corso dell'evento, in modalità digitale, organizzato da #forumautomotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore. In apertura dei lavori il promotore di #Forumautomotive Pierluigi Bonora ha intervistato Daniele Bandiera, amministratore delegato di Italiana Petroli spa e manager di grande esperienza nel mondo automotive, in virtù dei trascorsi con incarichi di vertice in Fiat Group, Alfa Romeo, Moto Guzzi e Piaggio. "Oggi - ha detto Bandiera - parlare di green è fondamentale, ma la transizione energetica va gestita in modo razionale e credibile, raggiungendo tutte le classi sociali e non solo limitate fasce di popolazione che possono investire ingenti somme per acquistare una vettura elettrica. L'elettrico, è destinato a crescere velocemente, ma dovrà risolvere nei prossimi anni due problemi rilevanti: l'autonomia chilometrica e i tempi di ricarica. Due nodi cruciali per il futuro di questa tecnologia. Molto si sta facendo oggi sul fronte dei carburanti a basso impatto: il 10% dei carburanti è ottenuto da prodotti vegetali o biologici; esistono quindi già oggi diverse soluzioni di biocarburanti che consentono di abbattere l'inquinamento, la CO2 e il consumo di materie prime". Pierluigi Bonora ha evidenziato come "il settore automotive debba essere giustamente considerato per il suo rilevante peso a beneficio del Sistema Paese e, dunque, sia da inserire all'interno del piano nazionale di ripresa e resilienza che il nuovo governo si appresta a riscrivere. E' necessario, inoltre, non focalizzarsi esclusivamente sulle soluzioni elettriche. Da qui la riflessione chiesta ai relatori a proposito degli ingenti investimenti del settore petrolifero in carburanti, gli stessi ormai messi all'indice, sempre più rispettosi dell'ambiente, e con l'obiettivo di arrivare alla loro completa decarbonizzazione. Il dibattito sull'elettrico ha di fatto - e strumentalmente - messo una sorta di silenziatore sull'impegno

green di questo settore. Positiva, infine, l'unità d'intenti palesata dalle associazioni della filiera, un importante riconoscimento alle sollecitazioni, in tale direzione, che da diversi anni vede impegnato il nostro movimento di opinione". Il presidente di Aci Milano Geronimo La Russa è intervenuto sostenendo che "la transizione energetica della mobilità non potrà che essere graduale. Ancora oggi l'auto viene considerata esclusivamente come un bancomat e un settore da tartassare. Va superata questa visione, evitando di demonizzare un comparto strategico per il Paese. La mobilità individuale su quattro ruote va sostenuta in questa difficile fase attraverso un approccio razionale e meno ideologico". "L'elettrificato - ha sottolineato Dario Duse, managing director di AlixPartners - in questo momento ha registrato una forte spinta, in Europa, nell'ultimo trimestre del 2020, abbiamo registrato 86 milioni di miglia percorribili dai nuovi veicoli elettrici immatricolati. Un'evoluzione che sarebbe stato auspicabile partisse dal basso, ma invece scende dai segmenti alti e meno accessibili. Valide alternative per la mobilità sostenibile già oggi disponibili sono idrogeno e biodiesel". "La transizione verso l'elettrico - ha osservato Lorenzo Tavazzi, partner e responsabile area scenari e intelligence di The European House - Ambrosetti - è oggi resa ancora più complessa dai cambiamenti innescati dalla pandemia, che ha ridotto significativamente i livelli di ricchezza della popolazione, tanto che stimiamo che prima del 2025 non si tornerà ai livelli pre-Covid. Oggi registriamo investimenti significativi sull'elettrificazione da parte delle Case automobilistiche europee con un boom nell'offerta di modelli, ma sul timing del return on investment oggi la pandemia pone forti interrogativi". Gianluca di Loreto, partner di Bain & company ha analizzato il mercato automotive affermando che oggi, "la corsa all'elettrico, doverosa negli obiettivi, in Europa però spesso dimentica il punto da cui partono i singoli Paesi. In Italia nel 2020 sono state immatricolate 32 mila vetture elettriche pure, solo il 2,3%. In Inghilterra oltre 100mila, la Germania ne ha immatricolate sei volte quanto noi. Non siamo in traiettoria. Da noi si scrive elettrico, ma si legge ibrido. Da questa corsa scaturirà anche un impatto diretto sulla componentistica. Un ruolo strategico nel settore automotive lo stanno giocando le operazioni di fusioni e acquisizioni che spesso riguardano proprio i 'componentisti' e che nel 2021 potrebbero, come sempre nei tempi di crisi, ridisegnare parte del panorama competitivo". Sul tema della strategie automotive e dei 'crediti green' si è soffermato Giorgio Barbieri, Partner di Deloitte e responsabile italiano per il settore automotive: "Alcuni anni fa il Regolatore ha dato indicazioni sulle performance ambientali da raggiungere per i car maker. La possibilità di acquistare i crediti da altri brand costituisce un modo per recuperare i ritardi accumulati sul fronte tecnologico. Oggi l'ibrido rappresenta la modalità ideale per raggiungere questi obiettivi, educando i consumatori ed eliminando le ansie insite nell'elettrico. Credo comunque che l'atterraggio verso l'elettrico dovrà essere morbido e comporterà lavoro sulla domanda attraverso incentivi, sulla rete infrastrutturale e sulle flotte aziendali come volano per la diffusione di questa tecnologia". Senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi. Questa la sintesi della tavola rotonda dedicata alla filiera della mobilità. "Bisogna cercare - ha sottolineato il neo confermato presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino - di far ripartire il mercato automotive, meno auto immatricolate significa, tra l'altro, meno introiti per l'Erario. La sinergia con le altre associazioni dell'automotive si sta consolidando ulteriormente. Il problema vero contro cui combattere è la vetustà del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove sul mercato, è fondamentale sostituire quelle più vecchie e inquinanti. Con l'Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero

difficili". Michele Crisci, presidente di Unrae, è tornato sul momento decisivo per il settore: "E' giunta l'ora di dare un segnale forte, senza precedenti. Gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti sul cammino della transizione verso una riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni davvero risicati. Il pnrr rappresenta un'opportunità unica da cogliere, il mio auspicio è che la sua riscrittura possa essere all'insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno comportato la rottamazione di vetture datate, con riduzioni effettive nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sarà pesante nei mesi a venire". Gianmarco Giorda, direttore di Anfia, si è espresso positivamente sulla collaborazione tra le associazioni dell'auto: "Al di là delle sovrastrutture associative, è importante collaborare per raggiungere gli obiettivi condivisi. La direzione delle politiche green sembra ormai segnata, ma l'atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, al fine di definire una politica industriale per questo settore e non rischiare di perdere pezzi di industria strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell'offerta sostenendo investimenti perché la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate". Sulla corsa all'elettrico si è soffermato Simonpaolo Buongiardino, presidente di Federmotorizzazione, il quale ha sottolineato come i costi ambientali di una vettura elettrica, dalla progettazione alla sua rottamazione, passando per il tipo di alimentazione, sono oggi mediamente più elevati rispetto a quelli di un'auto diesel di ultima generazione: "I costi delle vetture elettriche restano inoltre alti per prevedere un'ampia diffusione e oggi richiedono costanti incentivi. Il nostro Paese troverà i fondi per finanziare questa transizione verso l'elettrico?". Il presidente di **Aniasa** Massimiliano Archiapatti ha evidenziato che, anche in futuro, l'associazione sarà pronta a fare squadra insieme al resto della filiera: "Il nostro settore guida la transizione verso l'elettrificato. Due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle società di noleggio. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva, quest'ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante. Serve una strategia precisa e duratura". Fabrizio Guidi, presidente di AsConAuto, ha affermato "la necessità di ragionare seriamente per sostituire le vetture più inquinanti del nostro parco auto. Una battaglia da portare avanti anche puntando sulla fiscalità che può spingere ad acquistare vetture di ultima generazione e poi, a fine ciclo, diffondere un usato fresco. Senza misure che guardano al mercato reale, si rischia di non centrare gli obiettivi green". Per Pier Francesco Caleri Direttore Generale di Confindustria-Ancma "Il mondo delle due ruote è per sua natura già green e garantisce il distanziamento sociale. Al governo abbiamo chiesto di compiere uno sforzo decisivo sul fronte delle strutture di ricarica. Nel prossimo futuro sarebbe importante riportare nel nostro Paese, attraverso un piano per la rilocalizzazione, le produzioni nell'ambito della componentistica emigrate all'estero. A novembre, infine, confidiamo di far svolgere la nuova edizione di Eicma, integrata anche da soluzioni digitali e con la partecipazione di tutte le case costruttrici".

#Forumautomotive, senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi



Roma, 23 mar. (Labitalia) - "L'evoluzione verso la mobilità a ridotte emissioni, la corsa folle all'elettrico, il futuro dei motori endotermici e le soluzioni green già oggi disponibili. La necessità di misure strutturali e non demagogiche di sostegno al mercato della mobilità che riescano a guidare nel medio periodo la transizione verso un parco veicoli più sostenibile e più sicuro. L'opportunità unica dei fondi previsti da Next generation Eu e la riscrittura del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Le previsioni di crollo del mercato auto nei prossimi mesi, in assenza di incentivi e la proposta condivisa di usare la leva fiscale per rinnovare il parco". Sono questi i principali spunti e le provocazioni emerse nel corso dell'evento, in modalità digitale, organizzato da #forumautomotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore. In apertura dei lavori il promotore di #Forumautomotive Pierluigi Bonora ha intervistato Daniele Bandiera, amministratore delegato di Italiana Petroli spa e manager di grande esperienza nel mondo automotive, in virtù dei trascorsi con incarichi di vertice in Fiat Group, Alfa Romeo, Moto Guzzi e Piaggio.

"Oggi - ha detto Bandiera - parlare di green è fondamentale, ma la transizione energetica va gestita in modo razionale e credibile, raggiungendo tutte le classi sociali e non solo limitate fasce di popolazione che possono investire ingenti somme per acquistare una vettura elettrica. L'elettrico, è destinato a crescere velocemente, ma dovrà risolvere nei prossimi anni due problemi rilevanti: l'autonomia chilometrica e i tempi di ricarica. Due nodi cruciali per il futuro di questa tecnologia. Molto si sta facendo oggi sul fronte dei carburanti a basso impatto: il 10% dei carburanti è ottenuto da prodotti vegetali o biologici; esistono quindi già oggi diverse soluzioni di biocarburanti che consentono di abbattere l'inquinamento, la CO2 e il consumo di materie prime". Pierluigi Bonora ha evidenziato come "il settore automotive debba essere giustamente considerato per il suo rilevante peso a beneficio del Sistema Paese e, dunque, sia da inserire all'interno del piano nazionale di ripresa e resilienza che il nuovo

governo si appresta a riscrivere. E' necessario, inoltre, non focalizzarsi esclusivamente sulle soluzioni elettriche. Da qui la riflessione chiesta ai relatori a proposito degli ingenti investimenti del settore petrolifero in carburanti, gli stessi ormai messi all'indice, sempre piÃ¹ rispettosi dell'ambiente, e con l'obiettivo di arrivare alla loro completa decarbonizzazione. Il dibattito sull'elettrico ha di fatto - e strumentalmente - messo una sorta di silenziatore sull'impegno green di questo settore. Positiva, infine, l'unitÃ d'intenti palesata dalle associazioni della filiera, un importante riconoscimento alle sollecitazioni, in tale direzione, che da diversi anni vede impegnato il nostro movimento di opinione".

Il presidente di Aci Milano Geronimo La Russa Ã" intervenuto sostenendo che "la transizione energetica della mobilitÃ non potrÃ che essere graduale. Ancora oggi l'auto viene considerata esclusivamente come un bancomat e un settore da tartassare. Va superata questa visione, evitando di demonizzare un comparto strategico per il Paese. La mobilitÃ individuale su quattro ruote va sostenuta in questa difficile fase attraverso un approccio razionale e meno ideologico". "L'elettrificato - ha sottolineato Dario Duse, managing director di AlixPartners - in questo momento ha registrato una forte spinta, in Europa, nell'ultimo trimestre del 2020, abbiamo registrato 86 milioni di miglia percorribili dai nuovi veicoli elettrici immatricolati. Un'evoluzione che sarebbe stato auspicabile partisse dal basso, ma invece scende dai segmenti alti e meno accessibili. Valide alternative per la mobilitÃ sostenibile giÃ oggi disponibili sono idrogeno e biodiesel".

"La transizione verso l'elettrico - ha osservato Lorenzo Tavazzi, partner e responsabile area scenari e intelligence di The European House - Ambrosetti - Ã" oggi resa ancora piÃ¹ complessa dai cambiamenti innescati dalla pandemia, che ha ridotto significativamente i livelli di ricchezza della popolazione, tanto che stimiamo che prima del 2025 non si tornerÃ ai livelli pre-Covid. Oggi registriamo investimenti significativi sull'elettrificazione da parte delle Case automobilistiche europee con un boom nell'offerta di modelli, ma sul timing del return on investment oggi la pandemia pone forti interrogativi".

Gianluca di Loreto, partner di Bain & company ha analizzato il mercato automotive affermando che oggi, "la corsa all'elettrico, doverosa negli obiettivi, in Europa perÃ² spesso dimentica il punto da cui partono i singoli Paesi. In Italia nel 2020 sono state immatricolate 32 mila vetture elettriche pure, solo il 2,3%. In Inghilterra oltre 100mila, la Germania ne ha immatricolate sei volte quanto noi. Non siamo in traiettoria. Da noi si scrive elettrico, ma si legge ibrido. Da questa corsa scaturirÃ anche un impatto diretto sulla componentistica. Un ruolo strategico nel settore automotive lo stanno giocando le operazioni di fusioni e acquisizioni che spesso riguardano proprio i 'componentisti' e che nel 2021 potrebbero, come sempre nei tempi di crisi, ridisegnare parte del panorama competitivo".

Sul tema della strategie automotive e dei 'crediti green' si Ã" soffermato Giorgio Barbieri, Partner di Deloitte e responsabile italiano per il settore automotive: "Alcuni anni fa il Regolatore ha dato indicazioni sulle performance ambientali da raggiungere per i car maker. La possibilitÃ di acquistare i crediti da altri brand costituisce un modo per recuperare i ritardi accumulati sul fronte tecnologico. Oggi l'ibrido rappresenta la modalitÃ ideale per raggiungere questi obiettivi, educando i consumatori ed eliminando le ansie insite nell'elettrico. Credo comunque che l'atterraggio verso l'elettrico dovrÃ essere morbido e

comporterà lavoro sulla domanda attraverso incentivi, sulla rete infrastrutturale e sulle flotte aziendali come volano per la diffusione di questa tecnologia".

Senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi. Questa la sintesi della tavola rotonda dedicata alla filiera della mobilità. "Bisogna cercare - ha sottolineato il neo confermato presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino - di far ripartire il mercato automotive, meno auto immatricolate significa, tra l'altro, meno introiti per l'Erario. La sinergia con le altre associazioni dell'automotive si sta consolidando ulteriormente. Il problema vero contro cui combattere è la vetustà del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove sul mercato, è fondamentale sostituire quelle più vecchie e inquinanti. Con l'Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili". Michele Crisci, presidente di Unrae, è tornato sul momento decisivo per il settore: "E' giunta l'ora di dare un segnale forte, senza precedenti. Gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti sul cammino della transizione verso una riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni davvero risicati. Il pnrr rappresenta un'opportunità unica da cogliere, il mio auspicio è che la sua riscrittura possa essere all'insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno comportato la rottamazione di vetture datate, con riduzioni effettive nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sarà pesante nei mesi a venire".

Gianmarco Giorda, direttore di Anfia, si è espresso positivamente sulla collaborazione tra le associazioni dell'auto: "Al di là delle sovrastrutture associative, è importante collaborare per raggiungere gli obiettivi condivisi. La direzione delle politiche green sembra ormai segnata, ma l'atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, al fine di definire una politica industriale per questo settore e non rischiare di perdere pezzi di industria strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell'offerta sostenendo investimenti perché la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate". Sulla corsa all'elettrico si è soffermato Simonpaolo Buongiardino, presidente di Federmotorizzazione, il quale ha sottolineato come i costi ambientali di una vettura elettrica, dalla progettazione alla sua rottamazione, passando per il tipo di alimentazione, sono oggi mediamente più elevati rispetto a quelli di un'auto diesel di ultima generazione: "I costi delle vetture elettriche restano inoltre alti per prevedere un'ampia diffusione e oggi richiedono costanti incentivi. Il nostro Paese troverà i fondi per finanziare questa transizione verso l'elettrico?".

Il presidente di **Aniasa** Massimiliano Archiapatti ha evidenziato che, anche in futuro, l'associazione sarà pronta a fare squadra insieme al resto della filiera: "Il nostro settore guida la transizione verso l'elettrificato. Due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle società di noleggio. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva, quest'ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante. Serve una strategia precisa e duratura". Fabrizio Guidi, presidente di AsConAuto, ha affermato "la necessità di ragionare seriamente per sostituire le vetture più inquinanti del nostro parco auto. Una battaglia da portare avanti anche puntando sulla fiscalità che può spingere ad acquistare vetture di ultima generazione e poi, a fine ciclo, diffondere un usato

fresco. Senza misure che guardano al mercato reale, si rischia di non centrare gli obiettivi green". Per Pier Francesco Caleri Direttore Generale di Confindustria-Ancma "Il mondo delle due ruote Ã" per sua natura giÃ green e garantisce il distanziamento sociale. Al governo abbiamo chiesto di compiere uno sforzo decisivo sul fronte delle strutture di ricarica. Nel prossimo futuro sarebbe importante riportare nel nostro Paese, attraverso un piano per la rilocalizzazione, le produzioni nell'ambito della componentistica emigrate all'estero. A novembre, infine, confidiamo di far svolgere la nuova edizione di Eicma, integrata anche da soluzioni digitali e con la partecipazione di tutte le case costruttrici".

#Forumautomotive, senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi



Roma, 23 mar. (Labitalia) - "L'evoluzione verso la mobilità a ridotte emissioni, la corsa folle all'elettrico, il futuro dei motori endotermici e le soluzioni green già oggi disponibili. La necessità di misure strutturali e non demagogiche di sostegno al mercato della mobilità che riescano a guidare nel medio periodo la transizione verso un parco veicoli più sostenibile e più sicuro. L'opportunità unica dei fondi previsti da Next generation Eu e la riscrittura del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Le previsioni di crollo del mercato auto nei prossimi mesi, in assenza di incentivi e la proposta condivisa di usare la leva fiscale per rinnovare il parco". Sono questi i principali spunti e le provocazioni emerse nel corso dell'evento, in modalità digitale, organizzato da #forumautomotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore. In apertura dei lavori il promotore di #Forumautomotive Pierluigi Bonora ha intervistato Daniele Bandiera, amministratore delegato di Italiana Petroli spa e manager di grande esperienza nel mondo automotive, in virtù dei trascorsi con incarichi di vertice in Fiat Group, Alfa Romeo, Moto Guzzi e Piaggio.

"Oggi - ha detto Bandiera - parlare di green è fondamentale, ma la transizione energetica va gestita in modo razionale e credibile, raggiungendo tutte le classi sociali e non solo limitate fasce di popolazione che possono investire ingenti somme per acquistare una vettura elettrica. L'elettrico, è destinato a crescere velocemente, ma dovrà risolvere nei prossimi anni due problemi rilevanti: l'autonomia chilometrica e i tempi di ricarica. Due nodi cruciali per il futuro di questa tecnologia. Molto si sta facendo oggi sul fronte dei carburanti a basso impatto: il 10% dei carburanti è ottenuto da prodotti vegetali o biologici; esistono quindi già oggi diverse soluzioni di biocarburanti che consentono di abbattere l'inquinamento, la CO2 e

il consumo di materie prime". Pierluigi Bonora ha evidenziato come "il settore automotive debba essere giustamente considerato per il suo rilevante peso a beneficio del Sistema Paese e, dunque, sia da inserire all'interno del piano nazionale di ripresa e resilienza che il nuovo governo si appresta a riscrivere. E' necessario, inoltre, non focalizzarsi esclusivamente sulle soluzioni elettriche. Da qui la riflessione chiesta ai relatori a proposito degli ingenti investimenti del settore petrolifero in carburanti, gli stessi ormai messi all'indice, sempre più rispettosi dell'ambiente, e con l'obiettivo di arrivare alla loro completa decarbonizzazione. Il dibattito sull'elettrico ha di fatto - e strumentalmente - messo una sorta di silenziatore sull'impegno green di questo settore. Positiva, infine, l'unità d'intenti palesata dalle associazioni della filiera, un importante riconoscimento alle sollecitazioni, in tale direzione, che da diversi anni vede impegnato il nostro movimento di opinione".

Il presidente di Aci Milano Geronimo La Russa è intervenuto sostenendo che "la transizione energetica della mobilità non potrà che essere graduale. Ancora oggi l'auto viene considerata esclusivamente come un bancomat e un settore da tartassare. Va superata questa visione, evitando di demonizzare un comparto strategico per il Paese. La mobilità individuale su quattro ruote va sostenuta in questa difficile fase attraverso un approccio razionale e meno ideologico". "L'elettrificato - ha sottolineato Dario Duse, managing director di AlixPartners - in questo momento ha registrato una forte spinta, in Europa, nell'ultimo trimestre del 2020, abbiamo registrato 86 milioni di miglia percorribili dai nuovi veicoli elettrici immatricolati. Un'evoluzione che sarebbe stato auspicabile partisse dal basso, ma invece scende dai segmenti alti e meno accessibili. Valide alternative per la mobilità sostenibile già oggi disponibili sono idrogeno e biodiesel".

"La transizione verso l'elettrico - ha osservato Lorenzo Tavazzi, partner e responsabile area scenari e intelligence di The European House - Ambrosetti - è oggi resa ancora più complessa dai cambiamenti innescati dalla pandemia, che ha ridotto significativamente i livelli di ricchezza della popolazione, tanto che stimiamo che prima del 2025 non si tornerà ai livelli pre-Covid. Oggi registriamo investimenti significativi sull'elettrificazione da parte delle Case automobilistiche europee con un boom nell'offerta di modelli, ma sul timing del return on investment oggi la pandemia pone forti interrogativi".

Gianluca di Loreto, partner di Bain & company ha analizzato il mercato automotive affermando che oggi, "la corsa all'elettrico, doverosa negli obiettivi, in Europa però spesso dimentica il punto da cui partono i singoli Paesi. In Italia nel 2020 sono state immatricolate 32 mila vetture elettriche pure, solo il 2,3%. In Inghilterra oltre 100mila, la Germania ne ha immatricolate sei volte quanto noi. Non siamo in traiettoria. Da noi si scrive elettrico, ma si legge ibrido. Da questa corsa scaturirà anche un impatto diretto sulla componentistica. Un ruolo strategico nel settore automotive lo stanno giocando le operazioni di fusioni e acquisizioni che spesso riguardano proprio i 'componentisti' e che nel 2021 potrebbero, come sempre nei tempi di crisi, ridisegnare parte del panorama competitivo".

Sul tema della strategie automotive e dei 'crediti green' si è soffermato Giorgio Barbieri, Partner di Deloitte e responsabile italiano per il settore automotive: "Alcuni anni fa il Regolatore ha dato indicazioni sulle performance ambientali da raggiungere per i car maker. La possibilità di acquistare i crediti da altri brand costituisce un modo per recuperare i ritardi

accumulati sul fronte tecnologico. Oggi l'ibrido rappresenta la modalità ideale per raggiungere questi obiettivi, educando i consumatori ed eliminando le ansie insite nell'elettrico. Credo comunque che l'atterraggio verso l'elettrico dovrà essere morbido e comporterà lavoro sulla domanda attraverso incentivi, sulla rete infrastrutturale e sulle flotte aziendali come volano per la diffusione di questa tecnologia".

Senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi. Questa la sintesi della tavola rotonda dedicata alla filiera della mobilità. "Bisogna cercare - ha sottolineato il neo confermato presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino - di far ripartire il mercato automotive, meno auto immatricolate significa, tra l'altro, meno introiti per l'Erario. La sinergia con le altre associazioni dell'automotive si sta consolidando ulteriormente. Il problema vero contro cui combattere è la vetustà del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove sul mercato, è fondamentale sostituire quelle più vecchie e inquinanti. Con l'Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili". Michele Crisci, presidente di Unrae, è tornato sul momento decisivo per il settore: "E' giunta l'ora di dare un segnale forte, senza precedenti. Gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti sul cammino della transizione verso una riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni davvero risicati. Il pnrr rappresenta un'opportunità unica da cogliere, il mio auspicio è che la sua riscrittura possa essere all'insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno comportato la rottamazione di vetture datate, con riduzioni effettive nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sarà pesante nei mesi a venire".

Gianmarco Giorda, direttore di Anfia, si è espresso positivamente sulla collaborazione tra le associazioni dell'auto: "Al di là delle sovrastrutture associative, è importante collaborare per raggiungere gli obiettivi condivisi. La direzione delle politiche green sembra ormai segnata, ma l'atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, al fine di definire una politica industriale per questo settore e non rischiare di perdere pezzi di industria strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell'offerta sostenendo investimenti perché la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate". Sulla corsa all'elettrico si è soffermato Simonpaolo Buongiardino, presidente di Federmotorizzazione, il quale ha sottolineato come i costi ambientali di una vettura elettrica, dalla progettazione alla sua rottamazione, passando per il tipo di alimentazione, sono oggi mediamente più elevati rispetto a quelli di un'auto diesel di ultima generazione: "I costi delle vetture elettriche restano inoltre alti per prevedere un'ampia diffusione e oggi richiedono costanti incentivi. Il nostro Paese troverà i fondi per finanziare questa transizione verso l'elettrico?".

Il presidente di **Aniasa** Massimiliano Archiapatti ha evidenziato che, anche in futuro, l'associazione sarà pronta a fare squadra insieme al resto della filiera: "Il nostro settore guida la transizione verso l'elettrificato. Due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle società di noleggio. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva, quest'ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante. Serve una strategia precisa e duratura". Fabrizio Guidi, presidente di AsConAuto,

ha affermato "la necessità di ragionare seriamente per sostituire le vetture più inquinanti del nostro parco auto. Una battaglia da portare avanti anche puntando sulla fiscalità che può spingere ad acquistare vetture di ultima generazione e poi, a fine ciclo, diffondere un usato fresco. Senza misure che guardano al mercato reale, si rischia di non centrare gli obiettivi green". Per Pier Francesco Caleri Direttore Generale di Confindustria-Ancma "Il mondo delle due ruote è per sua natura già green e garantisce il distanziamento sociale. Al governo abbiamo chiesto di compiere uno sforzo decisivo sul fronte delle strutture di ricarica. Nel prossimo futuro sarebbe importante riportare nel nostro Paese, attraverso un piano per la rilocalizzazione, le produzioni nell'ambito della componentistica emigrate all'estero. A novembre, infine, confidiamo di far svolgere la nuova edizione di Eicma, integrata anche da soluzioni digitali e con la partecipazione di tutte le case costruttrici".

Due elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle società di noleggio: settore da rilanciare



Da dove passa il boom dell'auto pulita? La risposta sta in un dato: due elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle società di noleggio. Questo vuol dire che il noleggio a lungo termine (per anni, in cambio di un canone) e breve termine (per giorni, in cambio di una tariffa) vanno preservati. Serve un'operazione di rilancio in grande stile, dopo i morsi del Covid.

Giustamente, il presidente di **Aniasa** (associazione autonoleggio) Massimiliano Archiapatti ha evidenziato che, anche in futuro, le società di noleggio saranno pronte a fare squadra insieme al resto della filiera: "Il nostro settore guida la transizione verso l'elettrificato. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva, quest'ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante. Serve una strategia precisa e duratura".

Il guaio è che il 2021 si è aperto in modo drammatico. Come se non bastassero le tasse

vecchie, c'è stato con un ulteriore inasprimento della fiscalità sulle auto aziendali. Ossia a tassazione del fringe benefit, già cambiata a luglio 2020. Ancora una batosta. Per un settore che per mesi ha tenuto in piedi il mercato. A beneficio di ambiente e sicurezza stradale. Super tasse per i veicoli con emissioni superiori a 160 g/km e, contemporaneamente, è entrata in vigore la nuova normativa sul WLTP. Senza aggiornamento dal vecchio ciclo di omologazione. Assurdo: la tassa che valeva per le vecchie omologazioni vale anche per le nuove, che non sono comparabili con le prime.

Infatti, i valori delle emissioni sono automaticamente cresciuti di circa il 20% su tutti i veicoli. Occorre quindi riparametrare tutto. C'è stato tempo eccome per farlo, anche mediante numerosi disegni legge e bozze di decreto. Sono stati introdotti bonus di ogni genere, anche per i monopattini, ma niente per il noleggio. Situazione paradossale.

Iscriviti alle notifiche e rimani sempre aggiornato [Annulla le notifiche](#) Sembra che tu abbia bloccato le nostre notifiche!

Clubalfa.it è stato selezionato dal nuovo servizio di Google News, se vuoi essere sempre aggiornato sulle nostre notizie [SEGUICI QUI](#)

Non solo elettrica l'economia dell'Auto



Dalla testata partner: *Cronache Turistiche*

“I motori endotermici saranno ancora protagonisti della mobilità dei prossimi anni” è quanto risulta da un convegno per approfondire i riflessi economici, sociali, industriali ed anche ambientali con un approccio meno ideologico e più pragmatico al settore automotive.

“L'evoluzione verso la mobilità a ridotte emissioni, la corsa “folle” all'elettrico, il futuro dei motori endotermici e le soluzioni green già oggi disponibili. La necessità di misure strutturali e non demagogiche di sostegno al mercato della mobilità che riescano a guidare nel medio periodo la transizione verso un parco veicoli più sostenibile e più sicuro. L'opportunità unica dei fondi previsti da Next Generation EU e la riscrittura del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Le previsioni di crollo del mercato auto nei prossimi mesi, in assenza di incentivi e la proposta condivisa di usare la leva fiscale per rinnovare il parco”.

In apertura dei lavori il promotore di #FORUMAutoMotive **Pierluigi Bonora** ha intervistato **Daniele Bandiera**, amministratore delegato di Italiana Petroli S.P.A. e manager di grande esperienza nel mondo automotive, in virtù dei trascorsi con incarichi di vertice in Fiat Group, Alfa Romeo, Moto Guzzi e Piaggio. Una chiacchierata a tutto campo sui temi più caldi del momento, tra industria, ambiente, economia e politica con un occhio particolare al futuro del settore petrolifero.

*“Oggi parlare di green è fondamentale, ma la transizione energetica va gestita in modo razionale e credibile, raggiungendo tutte le classi sociali e non solo limitate fasce di popolazione che possono investire ingenti somme per acquistare una vettura elettrica”, ha evidenziato **Daniele Bandiera**, “L’elettrico, è destinato a crescere velocemente, ma dovrà risolvere nei prossimi anni due problemi rilevanti: l’autonomia chilometrica e i tempi di ricarica. Due nodi cruciali per il futuro di questa tecnologia. Molto si sta facendo oggi sul fronte dei carburanti a basso impatto: il 10% dei carburanti è ottenuto da prodotti vegetali o biologici; esistono quindi già oggi diverse soluzioni di biocarburanti che consentono di abbattere l’inquinamento, la CO2 e il consumo di materie prime”. Di conseguenza oggi, l’ibrido rappresenta la tecnologia per una reale transizione verso la mobilità nel medio periodo.*

Pierluigi Bonora ha introdotto i lavori evidenziando come *“il settore automotive debba essere giustamente considerato per il suo rilevante peso a beneficio del Sistema Paese e, dunque, sia da inserire all’interno del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che il nuovo Governo si appresta a riscrivere. E’ necessario, inoltre, non focalizzarsi esclusivamente sulle soluzioni elettriche. Da qui la riflessione chiesta ai relatori a proposito degli ingenti investimenti del settore petrolifero in carburanti, gli stessi ormai messi all’indice, sempre più rispettosi dell’ambiente, e con l’obiettivo di arrivare alla loro completa decarbonizzazione. Il dibattito sull’elettrico ha di fatto – e strumentalmente – messo una sorta di silenziatore sull’impegno green di questo settore. Positiva, infine, l’unità d’intenti palesata dalle associazioni della filiera, un importante riconoscimento alle sollecitazioni, in tale direzione, che da diversi anni vede impegnato il nostro movimento di opinione”.*

Il Presidente di ACI Milano **Geronimo La Russa** è intervenuto sostenendo che *“la transizione energetica della mobilità non potrà che essere graduale. Ancora oggi l’auto viene considerata esclusivamente come un bancomat e un settore da tartassare. Va superata questa visione, evitando di demonizzare un comparto strategico per il Paese. La mobilità individuale su quattro ruote va sostenuta in questa difficile fase attraverso un approccio razionale e meno ideologico”.*

*“L’elettrificato in questo momento ha registrato una forte spinta”, ha sottolineato **Dario Duse**, Managing Director di AlixPartners: “in Europa, nell’ultimo trimestre del 2020, abbiamo registrato 86 milioni di miglia percorribili dai nuovi veicoli elettrici immatricolati. Un’evoluzione che sarebbe stato auspicabile partisse dal basso, ma invece scende dai segmenti alti e meno accessibili. Valide alternative per la mobilità sostenibile già oggi disponibili sono idrogeno e biodiesel”.*

*“La transizione verso l’elettrico è oggi resa ancora più complessa dai cambiamenti innescati dalla pandemia, che ha ridotto significativamente i livelli di ricchezza della popolazione”, ha osservato **Lorenzo Tavazzi**, Partner e Responsabile Area Scenari e Intelligence di The European House – Ambrosetti, “tanto che stimiamo che prima del 2025 non si tornerà ai livelli pre-Covid. Oggi registriamo investimenti significativi sull’elettrificazione da parte delle Case automobilistiche europee con un boom nell’offerta di modelli, ma sul timing del return on investment oggi la pandemia pone forti interrogativi”.*

Gianluca di Loreto, Partner di Bain & Company ha analizzato il mercato automotive affermando che oggi, *“la corsa all’elettrico, doverosa negli obiettivi, in Europa però spesso dimentica il punto da cui partono i singoli Paesi. In Italia nel 2020 sono state immatricolate 32 mila vetture elettriche pure, solo il 2,3%. In Inghilterra oltre 100mila, la Germania ne ha immatricolate sei*

volte quanto noi. Non siamo in traiettoria. Da noi si scrive elettrico, ma si legge ibrido. Da questa corsa scaturirà anche un impatto diretto sulla componentistica. Un ruolo strategico nel settore automotive lo stanno giocando le operazioni di fusioni e acquisizioni che spesso riguardano proprio i 'componentisti' e che nel 2021 potrebbero, come sempre nei tempi di crisi, ridisegnare parte del panorama competitivo".

Sul tema della strategie automotive e dei "crediti green" si è soffermato **Giorgio Barbieri**, Partner di Deloitte e responsabile italiano per il settore Automotive: "Alcuni anni fa il Regolatore ha dato indicazioni sulle performance ambientali da raggiungere per i car maker. La possibilità di acquistare i crediti da altri brand costituisce un modo per recuperare i ritardi accumulati sul fronte tecnologico. Oggi l'ibrido rappresenta la modalità ideale per raggiungere questi obiettivi, educando i consumatori ed eliminando le ansie insite nell'elettrico. Credo comunque che l'atterraggio verso l'elettrico dovrà essere morbido e comporterà lavoro sulla domanda attraverso incentivi, sulla rete infrastrutturale e sulle flotte aziendali come volano per la diffusione di questa tecnologia".

Nella tavola rotonda dedicata alla filiera della mobilità, **Pierluigi Bonora** ha sollecitato i diversi rappresentanti su Recovery Plan, aggancio alla ripresa e incentivi da rifinanziare per una transizione "green" razionale: quali aspettative e quali errori da non ripetere nell'anno in cui si decide il futuro del Paese.

"Bisogna cercare di far ripartire il mercato automotive", ha sottolineato il neo confermato Presidente di Federauto **Adolfo De Stefani Cosentino**, "meno auto immatricolate significa, tra l'altro, meno introiti per l'Erario. La sinergia con le altre Associazioni dell'automotive si sta consolidando ulteriormente. Il problema vero contro cui combattere è la vetustà del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove sul mercato, è fondamentale sostituire quelle più vecchie e inquinanti. Con l'Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili".

Michele Crisci, Presidente di UNRAE, è tornato sul momento decisivo per il settore: "E' giunta l'ora di dare un segnale forte, senza precedenti. Gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti sul cammino della transizione verso una riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni davvero risicati. Il PNRR rappresenta un'opportunità unica da cogliere, il mio auspicio è che la sua riscrittura possa essere all'insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno comportato la rottamazione di vetture datate, con riduzioni effettive nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sarà pesante nei mesi a venire".

Gianmarco Giorda, Direttore di ANFIA, si è espresso positivamente sulla collaborazione tra le Associazioni dell'auto: "Al di là delle sovrastrutture associative, è importante collaborare per raggiungere gli obiettivi condivisi. La direzione delle politiche green sembra ormai segnata, ma l'atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, al fine di definire una politica industriale per questo settore e non rischiare di perdere pezzi di industria strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell'offerta sostenendo investimenti perché la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate".

Sulla corsa all'elettrico si è soffermato **Simonpaolo Buongiardino**, Presidente di Federmotorizzazione, il quale ha sottolineato come i costi ambientali di una vettura elettrica, dalla progettazione alla sua rottamazione, passando per il tipo di alimentazione, sono oggi mediamente più elevati rispetto a quelli di un'auto diesel di ultima generazione: *“I costi delle vetture elettriche restano inoltre alti per prevedere un'ampia diffusione e oggi richiedono costanti incentivi. Il nostro Paese troverà i fondi per finanziare questa transizione verso l'elettrico?”*.

Il Presidente di **ANIASA** **Massimiliano Archiapatti** ha evidenziato che, anche in futuro, l'Associazione sarà pronta a fare squadra insieme al resto della filiera: *“Il nostro settore guida la transizione verso l'elettrificato. Due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle società di noleggio. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva, quest'ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante. Serve una strategia precisa e duratura”*.

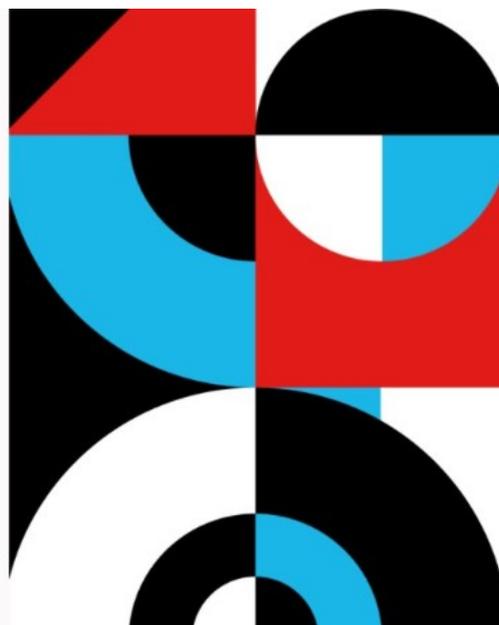
Fabrizio Guidi, Presidente di AsConAuto, ha affermato *“la necessità di ragionare seriamente per sostituire le vetture più inquinanti del nostro parco auto. Una battaglia da portare avanti anche puntando sulla fiscalità che può spingere ad acquistare vetture di ultima generazione e poi, a fine ciclo, diffondere un usato fresco. Senza misure che guardano al mercato reale, si rischia di non centrare gli obiettivi green”*.

“Il mondo delle due ruote è per sua natura già green e garantisce il distanziamento sociale”, ha affermato, infine, **Pier Francesco Caleari** Direttore Generale di Confindustria-Ancma. *“Al Governo abbiamo chiesto di compiere uno sforzo decisivo sul fronte delle strutture di ricarica. Nel prossimo futuro sarebbe importante riportare nel nostro Paese, attraverso un piano per la rilocalizzazione, le produzioni nell'ambito della componentistica emigrate all'estero. A novembre, infine, confidiamo di far svolgere la nuova edizione di EICMA, integrata anche da soluzioni digitali e con la partecipazione di tutte le Case costruttrici”*.

Quattroruote Fleet&Business digital event: il 31 marzo la terza, rinnovata edizione dell'appuntamento di riferimento per il fleet management



**UN NUOVO MONDO
LA SFIDA DELLA MOBILITÀ DEL FUTURO
E DELLE NUOVE CAR LIST E CAR POLICY**
Mercoledì 31 marzo 2021 | Live streaming dalle ore 10:30



Editoriale Domus annuncia per il 31 marzo la terza edizione del **Quattroruote Fleet&Business Digital Event**, l'appuntamento di riferimento per i fleet manager ideato e promosso da Quattroruote con il supporto di Quattroruote Professional.

Confermando il focus sui cambiamenti in atto nel mondo del noleggio e della mobilità, la **nuova edizione evolve nella struttura e nei contenuti**, anche forte del grande riscontro registrato dai primi due incontri realizzati nel 2020.

Al fine di approfondire tutti gli aspetti della materia, sia quelli istituzionali sia quelli più tecnici, l'incontro si articolerà in **quattro sessioni tematiche** aventi per oggetto le nuove regole di gestione delle flotte, i dati di settore - presentati per l'occasione da **Aniasa** - le rivoluzioni in termini di alimentazioni e carrozzerie, le novità sui test di omologazione e sui servizi di sicurezza. Ad ogni sessione corrisponderà una tavola rotonda durante la quale verranno condivise testimonianze e case history aziendali nell'intento di mettere a fattor comune informazioni ed esperienze rendendole così fruibili per tutti i professionisti del settore.

Ad aprire i lavori, dopo l'introduzione del direttore di Quattroruote Gian Luca Pellegrini, sarà **Oscar Farinetti**, autore e fondatore di Eataly e Green Pea: il suo intervento sarà l'occasione per riflettere sulla gestione delle rivoluzioni generazionali e sulla capacità, oggi più che mai necessaria, di non subire l'evoluzione del mercato.

Nel corso dell'evento, che avrà inizio alle 10.45 del prossimo 31 marzo per terminare a metà pomeriggio raddoppiando di fatto la sua durata complessiva, verrà realizzato un

collegamento con la Pista di Quattroruote a Vairano dove tutte le innovazioni del settore vengono quotidianamente testate. Verrà annunciata anche la **shortlist dei finalisti del Fleet&Business Award**, riconoscimento che dal 2019 celebra le eccellenze del fleet e mobility management in Italia e che anche quest'anno si avvale del supporto **dell'azienda LoJack**.

“In un momento di evoluzione così rapida e profonda in cui il mercato sta cambiando non soltanto a livello di prodotto, ma anche nei modelli di accesso alla mobilità, è fondamentale per tutti i concessionari e i professionisti del settore flotte sapersi reinventare per mantenere alta la competitività. Con Fleet&Business, Quattroruote conferma la capacità di fornire loro tutte le informazioni e gli strumenti utili per farlo” commenta **Gian Luca Pellegrini, direttore di Quattroruote**.

A ulteriore conferma del successo della formula - informativa e formativa al tempo stesso - proposta dal brand di Editoriale Domus, si allarga il parterre di aziende che scelgono di essere presenti al Quattroruote Fleet&Business Digital Event. **Accanto a Telepass, che figura come main sponsor, sono diciotto i brand partner dell'incontro:** ABB, Arval Bnp Paribas Group, Audi Fleet, Geotab, KIA, Leaseplan Italia, Lexus Business, LoJack Italia, Mercedes-Benz Italia, Myfleetsolution - Consecution Group, Nissan Italia, ŠKODA, Targa Telematics, Toyota Business, UnipolRental, Volkswagen, Volvo, Weebfleet Solutions.

La partecipazione al Quattroruote Fleet&Business Digital Event è come sempre gratuita previa registrazione al seguente link <https://fleetdigitalevent.quattroruote.it/>

ForumAutomotive, la filiera al Governo: “Rifinanziare gli incentivi e leva fiscale per rinnovare il parco circolante”



In occasione del **ForumAutomotive** che si è tenuto, in modalità digitale, un paio di giorni fa e nel quale sono stati affrontati diversi temi di attualità del mondo dell'auto, dalla corsa "folle" all'elettrico all'opportunità rappresentata dai fondi previsti dal piano Next Generation EU, è stato sollevato un **appello della filiera al Governo** affinché, per invertire il trend del crollo del mercato auto nei prossimi mesi, preveda il **rifinanziamento degli incentivi e l'uso della leva fiscale per rinnovare il parco circolante**.

Il futuro dei motori endotermici

Pierluigi Bonora, promotore di ForumAutomotive, movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore, ha discusso del futuro dei motori a combustione termica con **Daniele Bandiera**, amministratore delegato di Italiana Petroli S.P.A., che ha affermato: "Oggi parlare di green è fondamentale, ma la transizione energetica va gestita in modo razionale e credibile, raggiungendo tutte le classi sociali e non solo limitate fasce di popolazione che possono investire ingenti somme per acquistare una vettura elettrica. L'elettrico, è destinato a crescere velocemente, ma dovrà risolvere nei prossimi anni due problemi rilevanti:

l'autonomia chilometrica e i tempi di ricarica. Due nodi cruciali per il futuro di questa tecnologia. Molto si sta facendo oggi sul fronte dei carburanti a basso impatto: il 10% dei carburanti è ottenuto da prodotti vegetali o biologici; esistono quindi già oggi diverse soluzioni di biocarburanti che consentono di abbattere l'inquinamento, la CO2 e il consumo di materie prime”.

La transizione della mobilità a basso impatto passa dall'ibrido

Dell'importanza della gradualità del passaggio alla mobilità green ha parlato il presidente di ACI Milano **Geronimo La Russa**, sostenendo che “la transizione energetica della mobilità non potrà che essere graduale. Ancora oggi l'auto viene considerata esclusivamente come un bancomat e un settore da tartassare. Va superata questa visione, evitando di demonizzare un comparto strategico per il Paese. La mobilità individuale su quattro ruote va sostenuta in questa difficile fase attraverso un approccio razionale e meno ideologico”.

“L'elettrificato in questo momento ha registrato una forte spinta – ha sottolineato **Dario Duse**, Managing Director di AlixPartners. – In Europa, nell'ultimo trimestre del 2020, abbiamo registrato 86 milioni di miglia percorribili dai nuovi veicoli elettrici immatricolati. Un'evoluzione che sarebbe stato auspicabile partisse dal basso, ma invece scende dai segmenti alti e meno accessibili. Valide alternative per la mobilità sostenibile già oggi disponibili sono idrogeno e biodiesel”.

“La transizione verso l'elettrico è oggi resa ancora più complessa dai cambiamenti innescati dalla pandemia, che ha ridotto significativamente i livelli di ricchezza della popolazione”, ha osservato **Lorenzo Tavazzi**, Partner e Responsabile Area Scenari e Intelligence di The European House – Ambrosetti. “Tanto che stimiamo che prima del 2025 non si tornerà ai livelli pre-Covid. Oggi registriamo investimenti significativi sull'elettrificazione da parte delle Case automobilistiche europee con un boom nell'offerta di modelli, ma sul timing del return on investment oggi la pandemia pone forti interrogativi”.

Gianluca di Loreto, Partner di Bain & Company ha analizzato il mercato automotive affermando che oggi, “la corsa all'elettrico, doverosa negli obiettivi, in Europa però spesso dimentica il punto da cui partono i singoli Paesi. In Italia nel 2020 sono state immatricolate 32 mila vetture elettriche pure, solo il 2,3%. In Inghilterra oltre 100mila, la Germania ne ha immatricolate sei volte quanto noi. Non siamo in traiettoria. **Da noi si scrive elettrico, ma si legge ibrido**. Da questa corsa scaturirà anche un impatto diretto sulla componentistica. Un ruolo strategico nel settore automotive lo stanno giocando le operazioni di fusioni e acquisizioni che spesso riguardano proprio i 'componentisti' e che nel 2021 potrebbero, come sempre nei tempi di crisi, ridisegnare parte del panorama competitivo”.

Sul tema della strategie automotive e dei “crediti green” si è soffermato **Giorgio Barbieri**, Partner di Deloitte e responsabile italiano per il settore Automotive: “Alcuni anni fa il Regolatore ha dato indicazioni sulle performance ambientali da raggiungere per i car maker. La possibilità di acquistare i crediti da altri brand costituisce un modo per recuperare i ritardi accumulati sul fronte tecnologico. Oggi l'ibrido rappresenta la modalità ideale per raggiungere

questi obiettivi, educando i consumatori ed eliminando le ansie insite nell'elettrico. Credo comunque che l'atterraggio verso l'elettrico dovrà essere morbido e comporterà lavoro sulla domanda attraverso incentivi, sulla rete infrastrutturale e sulle flotte aziendali come volano per la diffusione di questa tecnologia”.

La filiera unita nelle richieste d'intervento al Governo

I **rappresentanti della filiera automotive** hanno sollevato l'importanza di Recovery Plan, aggancio alla ripresa e incentivi da rifinanziare per una transizione “green” razionale.

“Bisogna cercare di far ripartire il mercato automotive”, ha sottolineato il neo confermato Presidente di Federauto **Adolfo De Stefani Cosentino**. “Meno auto immatricolate significa, tra l'altro, meno introiti per l'Erario. La sinergia con le altre Associazioni dell'automotive si sta consolidando ulteriormente. Il problema vero contro cui combattere è la vetustà del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove sul mercato, è fondamentale sostituire quelle più vecchie e inquinanti. Con l'Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili”.

Michele Crisci, Presidente di UNRAE, è tornato sul momento decisivo per il settore: “E' giunta l'ora di dare un segnale forte, senza precedenti. Gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti sul cammino della transizione verso una riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni davvero risicati. Il PNRR rappresenta un'opportunità unica da cogliere, il mio auspicio è che la sua riscrittura possa essere all'insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno comportato la rottamazione di vetture datate, con riduzioni effettive nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sarà pesante nei mesi a venire”.

Gianmarco Giorda, Direttore di ANFIA, si è espresso positivamente sulla collaborazione tra le Associazioni dell'auto: “Al di là delle sovrastrutture associative, è importante collaborare per raggiungere gli obiettivi condivisi. La direzione delle politiche green sembra ormai segnata, ma l'atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, al fine di definire una politica industriale per questo settore e non rischiare di perdere pezzi di industria strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell'offerta sostenendo investimenti perché la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate”.

Sulla corsa all'elettrico si è soffermato **Simonpaolo Buongiardino**, Presidente di Federmotorizzazione, il quale ha sottolineato come i costi ambientali di una vettura elettrica, dalla progettazione alla sua rottamazione, passando per il tipo di alimentazione, sono oggi mediamente più elevati rispetto a quelli di un'auto diesel di ultima generazione: “I costi delle vetture elettriche restano inoltre alti per prevedere un'ampia diffusione e oggi richiedono costanti incentivi. Il nostro Paese troverà i fondi per finanziare questa transizione verso l'elettrico?”.

Il Presidente di **ANIASA** **Massimiliano Archiapatti** ha evidenziato che, anche in futuro, l'Associazione sarà pronta a fare squadra insieme al resto della filiera: “Il nostro settore guida

la transizione verso l'0elettrificato. Due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle società di noleggio. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva, quest'ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante. Serve una strategia precisa e duratura”.

Fabrizio Guidi, Presidente di AsConAuto, ha affermato “la necessità di ragionare seriamente per sostituire le vetture più inquinanti del nostro parco auto. Una battaglia da portare avanti anche puntando sulla fiscalità che può spingere ad acquistare vetture di ultima generazione e poi, a fine ciclo, diffondere un usato fresco. Senza misure che guardano al mercato reale, si rischia di non centrare gli obiettivi green”.

“Il mondo delle due ruote è per sua natura già green e garantisce il distanziamento sociale”, ha affermato, infine, **Pier Francesco Caleri** Direttore Generale di Confindustria-Ancma. “Al Governo abbiamo chiesto di compiere uno sforzo decisivo sul fronte delle strutture di ricarica. Nel prossimo futuro sarebbe importante riportare nel nostro Paese, attraverso un piano per la rilocalizzazione, le produzioni nell'ambito della componentistica emigrate all'estero. A novembre, infine, confidiamo di far svolgere la nuova edizione di EICMA, integrata anche da soluzioni digitali e con la partecipazione di tutte le Case costruttrici”.

A #FORUMAutoMotive, l'appello della filiera auto al Governo: rifinanziare gli incentivi per evitare il crollo del mercato



MILANO - E' un appello unanime quello lanciato dalla filiera della mobilità in occasione di #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista Pierluigi Bonora, tenutosi in modalità digital il 22 marzo scorso.

Nella tavola rotonda dedicata alla filiera della mobilità, i diversi rappresentanti delle principali Associazioni hanno mostrato una visione comune sui temi di più stretta attualità per il comparto: dal Recovery Plan, agli incentivi da rifinanziare, dalla transizione verso l'elettrico alle incognite sul futuro dei motori endotermici.

“Bisogna cercare di far ripartire il mercato automotive”, ha sottolineato il neo confermato Presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino, “meno auto immatricolate significa, tra l'altro, meno introiti per l'Erario. Il problema vero contro cui combattere è la vetustà del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove sul mercato, è fondamentale sostituire quelle più vecchie e inquinanti e con l'Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili”.

All'appello del mondo dei concessionari ha fatto eco Michele Crisci, Presidente di UNRAE, che ha evidenziato come sia giunta l'ora di dare un segnale forte, senza precedenti: “Gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti sul cammino della transizione verso una riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni davvero

risicati. Il Pnrr rappresenta un'opportunità unica da cogliere, il mio auspicio è che la sua riscrittura possa essere all'insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno comportato la rottamazione di vetture datate, con riduzioni effettive nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sarà pesante nei mesi a venire".

Anche il mondo della componentistica, rappresentato da Gianmarco Giorda, Direttore di ANFIA, si è espresso positivamente sulla collaborazione tra le Associazioni dell'auto rimarcando come "la direzione delle politiche green sembra ormai segnata, ma l'atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, al fine di definire una politica industriale per questo settore e non rischiare di perdere pezzi di industria strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell'offerta sostenendo investimenti perché la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate".

Uniformità di vedute è emersa anche in merito al ruolo strategico che il settore del noleggio veicoli è destinato a giocare nella transizione verso l'elettrico e nell'accelerazione del rinnovo del parco circolante. Su questi temi il Presidente di **ANIASA** - Massimiliano Archiapatti ha confermato piena disponibilità dell'Associazione a fare squadra insieme al resto della filiera: "Il nostro settore guida la transizione verso l'elettrificato. Due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle società di noleggio. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva, quest'ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante. Serve una strategia precisa e duratura".

Segnali confortanti sono arrivati dalle Istituzioni, rappresentate dal deputato Gianluca Benamati, capogruppo PD alla Commissione Attività Produttive della Camera e vero "ispiratore" degli incentivi governativi per l'acquisto delle auto, intervenuto nel corso dell'evento.

Benamati, intervistato da Bonora, si è soffermato sul piano nazionale di ripresa e resilienza, sulle prime mosse dal governo Draghi, sull'esigenza di accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale e sulla transizione verso una mobilità realmente sostenibile.

"Oggi proprio nella Commissione Attività Produttive", ha evidenziato Benamati, "avremo una riunione di analisi del Pnrr, un Piano in cui puntiamo a inserire anche misure strutturali per la filiera automotive, che è uno dei pilastri dell'economia nazionale e oggi ha urgente bisogno di sostegno per alimentare una politica di riconversione e rilancio del settore, guidata da investimenti in ricerca, innovazione e formazione degli addetti".

Sul tema del possibile rifinanziamento degli incentivi, in particolare delle fasce ormai quasi esaurite (61-135 grammi di CO2/Km) Benamati ha indicato che: "Il nostro parco veicoli è tra i più vecchi d'Europa e ciò provoca evidenti ricadute negative in tema di inquinamento atmosferico e sicurezza sulle nostre strade. Velocizzare il ricambio del parco circolante è un tema strutturale che caratterizza il nostro Paese da diversi anni. A questo si è aggiunto un problema congiunturale dovuto alla pandemia degli ultimi 13 mesi. La promozione di incentivi

ha consentito di sostenere il settore anche nei primi mesi del 2021. Ho personalmente sottoposto al Governo la questione di un rifinanziamento degli incentivi (in scadenza il 30 giugno) per quelle fasce di veicoli il cui stanziamento è ormai vicino all'esaurimento. Dal Ministero dello Sviluppo Economico ho avuto primi segnali confortanti che mi fanno ben sperare”.

A #FORUMAutoMotive, l'appello della filiera auto al Governo: rifinanziare gli incentivi per evitare il crollo del mercato



MILANO - E' un appello unanime quello lanciato dalla filiera della mobilità in occasione di #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista Pierluigi Bonora, tenutosi in modalità digital il 22 marzo scorso.

Nella tavola rotonda dedicata alla filiera della mobilità, i diversi rappresentanti delle principali Associazioni hanno mostrato una visione comune sui temi di più stretta attualità per il comparto: dal Recovery Plan, agli incentivi da rifinanziare, dalla transizione verso l'elettrico alle incognite sul futuro dei motori endotermici.

"Bisogna cercare di far ripartire il mercato automotive", ha sottolineato il neo confermato Presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino, "meno auto immatricolate significa, tra l'altro, meno introiti per l'Erario. Il problema vero contro cui combattere è la vetustà del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove sul mercato, è fondamentale sostituire quelle più vecchie e inquinanti e con l'Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili".

All'appello del mondo dei concessionari ha fatto eco Michele Crisci, Presidente di UNRAE, che ha evidenziato come sia giunta l'ora di dare un segnale forte, senza precedenti: "Gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti sul cammino della transizione verso una riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni davvero

risicati. Il Pnrr rappresenta un'opportunità unica da cogliere, il mio auspicio è che la sua riscrittura possa essere all'insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno comportato la rottamazione di vetture datate, con riduzioni effettive nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sarà pesante nei mesi a venire".

Anche il mondo della componentistica, rappresentato da Gianmarco Giorda, Direttore di ANFIA, si è espresso positivamente sulla collaborazione tra le Associazioni dell'auto rimarcando come "la direzione delle politiche green sembra ormai segnata, ma l'atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, al fine di definire una politica industriale per questo settore e non rischiare di perdere pezzi di industria strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell'offerta sostenendo investimenti perché la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate".

Uniformità di vedute è emersa anche in merito al ruolo strategico che il settore del noleggio veicoli è destinato a giocare nella transizione verso l'elettrico e nell'accelerazione del rinnovo del parco circolante. Su questi temi il Presidente di **ANIASA** - Massimiliano Archiapatti ha confermato piena disponibilità dell'Associazione a fare squadra insieme al resto della filiera: "Il nostro settore guida la transizione verso l'elettrificato. Due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle società di noleggio. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva, quest'ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante. Serve una strategia precisa e duratura".

Segnali confortanti sono arrivati dalle Istituzioni, rappresentate dal deputato Gianluca Benamati, capogruppo PD alla Commissione Attività Produttive della Camera e vero "ispiratore" degli incentivi governativi per l'acquisto delle auto, intervenuto nel corso dell'evento.

Benamati, intervistato da Bonora, si è soffermato sul piano nazionale di ripresa e resilienza, sulle prime mosse dal governo Draghi, sull'esigenza di accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale e sulla transizione verso una mobilità realmente sostenibile.

"Oggi proprio nella Commissione Attività Produttive", ha evidenziato Benamati, "avremo una riunione di analisi del Pnrr, un Piano in cui puntiamo a inserire anche misure strutturali per la filiera automotive, che è uno dei pilastri dell'economia nazionale e oggi ha urgente bisogno di sostegno per alimentare una politica di riconversione e rilancio del settore, guidata da investimenti in ricerca, innovazione e formazione degli addetti".

Sul tema del possibile rifinanziamento degli incentivi, in particolare delle fasce ormai quasi esaurite (61-135 grammi di CO2/Km) Benamati ha indicato che: "Il nostro parco veicoli è tra i più vecchi d'Europa e ciò provoca evidenti ricadute negative in tema di inquinamento atmosferico e sicurezza sulle nostre strade. Velocizzare il ricambio del parco circolante è un tema strutturale che caratterizza il nostro Paese da diversi anni. A questo si è aggiunto un problema congiunturale dovuto alla pandemia degli ultimi 13 mesi. La promozione di incentivi

ha consentito di sostenere il settore anche nei primi mesi del 2021. Ho personalmente sottoposto al Governo la questione di un rifinanziamento degli incentivi (in scadenza il 30 giugno) per quelle fasce di veicoli il cui stanziamento è ormai vicino all'esaurimento. Dal Ministero dello Sviluppo Economico ho avuto primi segnali confortanti che mi fanno ben sperare”.

A #FORUMAutoMotive, l'appello della filiera auto al Governo: rifinanziare gli incentivi per evitare il crollo del mercato



A #FORUMAutoMotive, l'appello della filiera auto al Governo: rifinanziare gli incentivi per evitare il crollo del mercato

MILANO - E' un appello unanime quello lanciato dalla filiera della mobilità in occasione di #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista Pierluigi Bonora, tenutosi in modalità digital il 22 marzo scorso.

Nella tavola rotonda dedicata alla filiera della mobilità, i diversi rappresentanti delle principali Associazioni hanno mostrato una visione comune sui temi di più stretta attualità per il comparto: dal Recovery Plan, agli incentivi da rifinanziare, dalla transizione verso l'elettrico alle incognite sul futuro dei motori endotermici.

“Bisogna cercare di far ripartire il mercato automotive”, ha sottolineato il neo confermato Presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino, “meno auto immatricolate significa, tra l'altro, meno introiti per l'Erario. Il problema vero contro cui combattere è la vetustà del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove sul mercato, è fondamentale sostituire quelle più vecchie e inquinanti e con l'Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili”.

All'appello del mondo dei concessionari ha fatto eco Michele Crisci, Presidente di UNRAE, che ha evidenziato come sia giunta l'ora di dare un segnale forte, senza precedenti: “Gli

operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti sul cammino della transizione verso una riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni davvero risicati. Il Pnrr rappresenta un'opportunità unica da cogliere, il mio auspicio è che la sua riscrittura possa essere all'insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno comportato la rottamazione di vetture datate, con riduzioni effettive nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sarà pesante nei mesi a venire".

Anche il mondo della componentistica, rappresentato da Gianmarco Giorda, Direttore di ANFIA, si è espresso positivamente sulla collaborazione tra le Associazioni dell'auto rimarcando come "la direzione delle politiche green sembra ormai segnata, ma l'atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, al fine di definire una politica industriale per questo settore e non rischiare di perdere pezzi di industria strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell'offerta sostenendo investimenti perché la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate".

Uniformità di vedute è emersa anche in merito al ruolo strategico che il settore del noleggio veicoli è destinato a giocare nella transizione verso l'elettrico e nell'accelerazione del rinnovo del parco circolante. Su questi temi il Presidente di **ANIASA** - Massimiliano Archiapatti ha confermato piena disponibilità dell'Associazione a fare squadra insieme al resto della filiera: "Il nostro settore guida la transizione verso l'elettrificato. Due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle società di noleggio. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva, quest'ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante. Serve una strategia precisa e duratura".

Segnali confortanti sono arrivati dalle Istituzioni, rappresentate dal deputato Gianluca Benamati, capogruppo PD alla Commissione Attività Produttive della Camera e vero "ispiratore" degli incentivi governativi per l'acquisto delle auto, intervenuto nel corso dell'evento.

Benamati, intervistato da Bonora, si è soffermato sul piano nazionale di ripresa e resilienza, sulle prime mosse dal governo Draghi, sull'esigenza di accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale e sulla transizione verso una mobilità realmente sostenibile.

"Oggi proprio nella Commissione Attività Produttive", ha evidenziato Benamati, "avremo una riunione di analisi del Pnrr, un Piano in cui puntiamo a inserire anche misure strutturali per la filiera automotive, che è uno dei pilastri dell'economia nazionale e oggi ha urgente bisogno di sostegno per alimentare una politica di riconversione e rilancio del settore, guidata da investimenti in ricerca, innovazione e formazione degli addetti".

Sul tema del possibile rifinanziamento degli incentivi, in particolare delle fasce ormai quasi esaurite (61-135 grammi di CO2/Km) Benamati ha indicato che: "Il nostro parco veicoli è tra i più vecchi d'Europa e ciò provoca evidenti ricadute negative in tema di inquinamento atmosferico e sicurezza sulle nostre strade. Velocizzare il ricambio del parco circolante è un

tema strutturale che caratterizza il nostro Paese da diversi anni. A questo si è aggiunto un problema congiunturale dovuto alla pandemia degli ultimi 13 mesi. La promozione di incentivi ha consentito di sostenere il settore anche nei primi mesi del 2021. Ho personalmente sottoposto al Governo la questione di un rifinanziamento degli incentivi (in scadenza il 30 giugno) per quelle fasce di veicoli il cui stanziamento è ormai vicino all'esaurimento. Dal Ministero dello Sviluppo Economico ho avuto primi segnali confortanti che mi fanno ben sperare”.

A #FORUMAutoMotive, l'appello della filiera auto al Governo: rifinanziare gli incentivi per evitare il crollo del mercato



MILANO - E' un appello unanime quello lanciato dalla filiera della mobilità in occasione di #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista Pierluigi Bonora, tenutosi in modalità digital il 22 marzo scorso.

Nella tavola rotonda dedicata alla filiera della mobilità, i diversi rappresentanti delle principali Associazioni hanno mostrato una visione comune sui temi di più stretta attualità per il comparto: dal Recovery Plan, agli incentivi da rifinanziare, dalla transizione verso l'elettrico alle incognite sul futuro dei motori endotermici.

"Bisogna cercare di far ripartire il mercato automotive", ha sottolineato il neo confermato Presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino, "meno auto immatricolate significa, tra l'altro, meno introiti per l'Erario. Il problema vero contro cui combattere è la vetustà del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove sul mercato, è fondamentale sostituire quelle più vecchie e inquinanti e con l'Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili".

All'appello del mondo dei concessionari ha fatto eco Michele Crisci, Presidente di UNRAE, che ha evidenziato come sia giunta l'ora di dare un segnale forte, senza precedenti: "Gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti sul cammino della transizione verso una riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni davvero

risicati. Il Pnrr rappresenta un'opportunità unica da cogliere, il mio auspicio è che la sua riscrittura possa essere all'insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno comportato la rottamazione di vetture datate, con riduzioni effettive nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sarà pesante nei mesi a venire".

Anche il mondo della componentistica, rappresentato da Gianmarco Giorda, Direttore di ANFIA, si è espresso positivamente sulla collaborazione tra le Associazioni dell'auto rimarcando come "la direzione delle politiche green sembra ormai segnata, ma l'atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, al fine di definire una politica industriale per questo settore e non rischiare di perdere pezzi di industria strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell'offerta sostenendo investimenti perché la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate".

Uniformità di vedute è emersa anche in merito al ruolo strategico che il settore del noleggio veicoli è destinato a giocare nella transizione verso l'elettrico e nell'accelerazione del rinnovo del parco circolante. Su questi temi il Presidente di **ANIASA** - Massimiliano Archiapatti ha confermato piena disponibilità dell'Associazione a fare squadra insieme al resto della filiera: "Il nostro settore guida la transizione verso l'elettrificato. Due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle società di noleggio. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva, quest'ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante. Serve una strategia precisa e duratura".

Segnali confortanti sono arrivati dalle Istituzioni, rappresentate dal deputato Gianluca Benamati, capogruppo PD alla Commissione Attività Produttive della Camera e vero "ispiratore" degli incentivi governativi per l'acquisto delle auto, intervenuto nel corso dell'evento.

Benamati, intervistato da Bonora, si è soffermato sul piano nazionale di ripresa e resilienza, sulle prime mosse dal governo Draghi, sull'esigenza di accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale e sulla transizione verso una mobilità realmente sostenibile.

"Oggi proprio nella Commissione Attività Produttive", ha evidenziato Benamati, "avremo una riunione di analisi del Pnrr, un Piano in cui puntiamo a inserire anche misure strutturali per la filiera automotive, che è uno dei pilastri dell'economia nazionale e oggi ha urgente bisogno di sostegno per alimentare una politica di riconversione e rilancio del settore, guidata da investimenti in ricerca, innovazione e formazione degli addetti".

Sul tema del possibile rifinanziamento degli incentivi, in particolare delle fasce ormai quasi esaurite (61-135 grammi di CO2/Km) Benamati ha indicato che: "Il nostro parco veicoli è tra i più vecchi d'Europa e ciò provoca evidenti ricadute negative in tema di inquinamento atmosferico e sicurezza sulle nostre strade. Velocizzare il ricambio del parco circolante è un tema strutturale che caratterizza il nostro Paese da diversi anni. A questo si è aggiunto un problema congiunturale dovuto alla pandemia degli ultimi 13 mesi. La promozione di incentivi

ha consentito di sostenere il settore anche nei primi mesi del 2021. Ho personalmente sottoposto al Governo la questione di un rifinanziamento degli incentivi (in scadenza il 30 giugno) per quelle fasce di veicoli il cui stanziamento è ormai vicino all'esaurimento. Dal Ministero dello Sviluppo Economico ho avuto primi segnali confortanti che mi fanno ben sperare”.

A #FORUMAutoMotive, l'appello della filiera auto al Governo: rifinanziare gli incentivi per evitare il crollo del mercato



MILANO - E' un appello unanime quello lanciato dalla filiera della mobilità in occasione di #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista Pierluigi Bonora, tenutosi in modalità digital il 22 marzo scorso.

Nella tavola rotonda dedicata alla filiera della mobilità, i diversi rappresentanti delle principali Associazioni hanno mostrato una visione comune sui temi di più stretta attualità per il comparto: dal Recovery Plan, agli incentivi da rifinanziare, dalla transizione verso l'elettrico alle incognite sul futuro dei motori endotermici.

"Bisogna cercare di far ripartire il mercato automotive", ha sottolineato il neo confermato Presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino, "meno auto immatricolate significa, tra l'altro, meno introiti per l'Erario. Il problema vero contro cui combattere è la vetustà del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove sul mercato, è fondamentale sostituire quelle più vecchie e inquinanti e con l'Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili".

All'appello del mondo dei concessionari ha fatto eco Michele Crisci, Presidente di UNRAE, che ha evidenziato come sia giunta l'ora di dare un segnale forte, senza precedenti: "Gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti sul cammino della transizione verso una riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni davvero

risicati. Il Pnrr rappresenta un'opportunità unica da cogliere, il mio auspicio è che la sua riscrittura possa essere all'insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno comportato la rottamazione di vetture datate, con riduzioni effettive nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sarà pesante nei mesi a venire".

Anche il mondo della componentistica, rappresentato da Gianmarco Giorda, Direttore di ANFIA, si è espresso positivamente sulla collaborazione tra le Associazioni dell'auto rimarcando come "la direzione delle politiche green sembra ormai segnata, ma l'atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, al fine di definire una politica industriale per questo settore e non rischiare di perdere pezzi di industria strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell'offerta sostenendo investimenti perché la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate".

Uniformità di vedute è emersa anche in merito al ruolo strategico che il settore del noleggio veicoli è destinato a giocare nella transizione verso l'elettrico e nell'accelerazione del rinnovo del parco circolante. Su questi temi il Presidente di **ANIASA** - Massimiliano Archiapatti ha confermato piena disponibilità dell'Associazione a fare squadra insieme al resto della filiera: "Il nostro settore guida la transizione verso l'elettrificato. Due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle società di noleggio. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva, quest'ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante. Serve una strategia precisa e duratura".

Segnali confortanti sono arrivati dalle Istituzioni, rappresentate dal deputato Gianluca Benamati, capogruppo PD alla Commissione Attività Produttive della Camera e vero "ispiratore" degli incentivi governativi per l'acquisto delle auto, intervenuto nel corso dell'evento.

Benamati, intervistato da Bonora, si è soffermato sul piano nazionale di ripresa e resilienza, sulle prime mosse dal governo Draghi, sull'esigenza di accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale e sulla transizione verso una mobilità realmente sostenibile.

"Oggi proprio nella Commissione Attività Produttive", ha evidenziato Benamati, "avremo una riunione di analisi del Pnrr, un Piano in cui puntiamo a inserire anche misure strutturali per la filiera automotive, che è uno dei pilastri dell'economia nazionale e oggi ha urgente bisogno di sostegno per alimentare una politica di riconversione e rilancio del settore, guidata da investimenti in ricerca, innovazione e formazione degli addetti".

Sul tema del possibile rifinanziamento degli incentivi, in particolare delle fasce ormai quasi esaurite (61-135 grammi di CO2/Km) Benamati ha indicato che: "Il nostro parco veicoli è tra i più vecchi d'Europa e ciò provoca evidenti ricadute negative in tema di inquinamento atmosferico e sicurezza sulle nostre strade. Velocizzare il ricambio del parco circolante è un tema strutturale che caratterizza il nostro Paese da diversi anni. A questo si è aggiunto un problema congiunturale dovuto alla pandemia degli ultimi 13 mesi. La promozione di incentivi

ha consentito di sostenere il settore anche nei primi mesi del 2021. Ho personalmente sottoposto al Governo la questione di un rifinanziamento degli incentivi (in scadenza il 30 giugno) per quelle fasce di veicoli il cui stanziamento è ormai vicino all'esaurimento. Dal Ministero dello Sviluppo Economico ho avuto primi segnali confortanti che mi fanno ben sperare”.

A #FORUMAutoMotive, l'appello della filiera auto al Governo: rifinanziare gli incentivi per evitare il crollo del mercato



MILANO - E' un appello unanime quello lanciato dalla filiera della mobilità in occasione di #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista Pierluigi Bonora, tenutosi in modalità digital il 22 marzo scorso.

Nella tavola rotonda dedicata alla filiera della mobilità, i diversi rappresentanti delle principali Associazioni hanno mostrato una visione comune sui temi di più stretta attualità per il comparto: dal Recovery Plan, agli incentivi da rifinanziare, dalla transizione verso l'elettrico alle incognite sul futuro dei motori endotermici.

“Bisogna cercare di far ripartire il mercato automotive”, ha sottolineato il neo confermato Presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino, “meno auto immatricolate significa, tra l'altro, meno introiti per l'Erario. Il problema vero contro cui combattere è la vetustà del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove sul mercato, è fondamentale sostituire quelle più vecchie e inquinanti e con l'Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili”.

All'appello del mondo dei concessionari ha fatto eco Michele Crisci, Presidente di UNRAE, che ha evidenziato come sia giunta l'ora di dare un segnale forte, senza precedenti: “Gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti sul cammino della transizione verso una riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni davvero

risicati. Il Pnrr rappresenta un'opportunità unica da cogliere, il mio auspicio è che la sua riscrittura possa essere all'insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno comportato la rottamazione di vetture datate, con riduzioni effettive nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sarà pesante nei mesi a venire".

Anche il mondo della componentistica, rappresentato da Gianmarco Giorda, Direttore di ANFIA, si è espresso positivamente sulla collaborazione tra le Associazioni dell'auto rimarcando come "la direzione delle politiche green sembra ormai segnata, ma l'atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, al fine di definire una politica industriale per questo settore e non rischiare di perdere pezzi di industria strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell'offerta sostenendo investimenti perché la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate".

Uniformità di vedute è emersa anche in merito al ruolo strategico che il settore del noleggio veicoli è destinato a giocare nella transizione verso l'elettrico e nell'accelerazione del rinnovo del parco circolante. Su questi temi il Presidente di **ANIASA** - Massimiliano Archiapatti ha confermato piena disponibilità dell'Associazione a fare squadra insieme al resto della filiera: "Il nostro settore guida la transizione verso l'elettrificato. Due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle società di noleggio. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva, quest'ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante. Serve una strategia precisa e duratura".

Segnali confortanti sono arrivati dalle Istituzioni, rappresentate dal deputato Gianluca Benamati, capogruppo PD alla Commissione Attività Produttive della Camera e vero "ispiratore" degli incentivi governativi per l'acquisto delle auto, intervenuto nel corso dell'evento.

Benamati, intervistato da Bonora, si è soffermato sul piano nazionale di ripresa e resilienza, sulle prime mosse dal governo Draghi, sull'esigenza di accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale e sulla transizione verso una mobilità realmente sostenibile.

"Oggi proprio nella Commissione Attività Produttive", ha evidenziato Benamati, "avremo una riunione di analisi del Pnrr, un Piano in cui puntiamo a inserire anche misure strutturali per la filiera automotive, che è uno dei pilastri dell'economia nazionale e oggi ha urgente bisogno di sostegno per alimentare una politica di riconversione e rilancio del settore, guidata da investimenti in ricerca, innovazione e formazione degli addetti".

Sul tema del possibile rifinanziamento degli incentivi, in particolare delle fasce ormai quasi esaurite (61-135 grammi di CO2/Km) Benamati ha indicato che: "Il nostro parco veicoli è tra i più vecchi d'Europa e ciò provoca evidenti ricadute negative in tema di inquinamento atmosferico e sicurezza sulle nostre strade. Velocizzare il ricambio del parco circolante è un tema strutturale che caratterizza il nostro Paese da diversi anni. A questo si è aggiunto un problema congiunturale dovuto alla pandemia degli ultimi 13 mesi. La promozione di incentivi

ha consentito di sostenere il settore anche nei primi mesi del 2021. Ho personalmente sottoposto al Governo la questione di un rifinanziamento degli incentivi (in scadenza il 30 giugno) per quelle fasce di veicoli il cui stanziamento è ormai vicino all'esaurimento. Dal Ministero dello Sviluppo Economico ho avuto primi segnali confortanti che mi fanno ben sperare”.

#Forumautomotive, senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi



Roma, 23 mar. (Labitalia) – ‘L’evoluzione verso la mobilità a ridotte emissioni, la corsa folle all’elettrico, il futuro dei motori endotermici e le soluzioni green già oggi disponibili. La necessità di misure strutturali e non demagogiche di sostegno al mercato della mobilità che riescano a guidare nel medio periodo la transizione verso un parco veicoli più sostenibile e più sicuro. L’opportunità unica dei fondi previsti da Next generation Eu e la riscrittura del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Le previsioni di crollo del mercato auto nei prossimi mesi, in assenza di incentivi e la proposta condivisa di usare la leva fiscale per rinnovare il parco’. Sono questi i principali spunti e le provocazioni emerse nel corso dell’evento, in modalità digitale, organizzato da #forumautomotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore. In apertura dei lavori il promotore di #Forumautomotive Pierluigi Bonora ha intervistato Daniele Bandiera, amministratore delegato di Italiana Petroli spa e manager di grande esperienza nel mondo automotive, in virtù dei trascorsi con incarichi di vertice in Fiat Group, Alfa Romeo, Moto Guzzi e Piaggio.

‘Oggi – ha detto Bandiera – parlare di green è fondamentale, ma la transizione energetica va gestita in modo razionale e credibile, raggiungendo tutte le classi sociali e non solo limitate fasce di popolazione che possono investire ingenti somme per acquistare una vettura elettrica. L’elettrico, è destinato a crescere velocemente, ma dovrà risolvere nei prossimi anni due problemi rilevanti: l’autonomia chilometrica e i tempi di ricarica. Due nodi cruciali per il futuro di questa tecnologia. Molto si sta facendo oggi sul fronte dei carburanti a basso impatto: il 10% dei carburanti è ottenuto da prodotti vegetali o biologici; esistono quindi già oggi diverse soluzioni di biocarburanti che consentono di abbattere l’inquinamento, la CO2 e il consumo di materie prime’. Pierluigi Bonora ha evidenziato come ‘il settore automotive debba essere giustamente considerato per il suo rilevante peso a beneficio del Sistema Paese e, dunque, sia da inserire all’interno del piano nazionale di ripresa e resilienza che il nuovo governo si appresta a riscrivere. E’ necessario, inoltre, non focalizzarsi esclusivamente sulle soluzioni elettriche. Da qui la riflessione chiesta ai relatori a proposito degli ingenti

investimenti del settore petrolifero in carburanti, gli stessi ormai messi all'indice, sempre più rispettosi dell'ambiente, e con l'obiettivo di arrivare alla loro completa decarbonizzazione. Il dibattito sull'elettrico ha di fatto - e strumentalmente - messo una sorta di silenziatore sull'impegno green di questo settore. Positiva, infine, l'unità d'intenti palesata dalle associazioni della filiera, un importante riconoscimento alle sollecitazioni, in tale direzione, che da diversi anni vede impegnato il nostro movimento di opinione'.

Il presidente di Aci Milano Geronimo La Russa è intervenuto sostenendo che 'la transizione energetica della mobilità non potrà che essere graduale. Ancora oggi l'auto viene considerata esclusivamente come un bancomat e un settore da tartassare. Va superata questa visione, evitando di demonizzare un comparto strategico per il Paese. La mobilità individuale su quattro ruote va sostenuta in questa difficile fase attraverso un approccio razionale e meno ideologico'. 'L'elettrificato - ha sottolineato Dario Duse, managing director di AlixPartners - in questo momento ha registrato una forte spinta, in Europa, nell'ultimo trimestre del 2020, abbiamo registrato 86 milioni di miglia percorribili dai nuovi veicoli elettrici immatricolati. Un'evoluzione che sarebbe stato auspicabile partisse dal basso, ma invece scende dai segmenti alti e meno accessibili. Valide alternative per la mobilità sostenibile già oggi disponibili sono idrogeno e biodiesel'.

'La transizione verso l'elettrico - ha osservato Lorenzo Tavazzi, partner e responsabile area scenari e intelligence di The European House - Ambrosetti - è oggi resa ancora più complessa dai cambiamenti innescati dalla pandemia, che ha ridotto significativamente i livelli di ricchezza della popolazione, tanto che stimiamo che prima del 2025 non si tornerà ai livelli pre-Covid. Oggi registriamo investimenti significativi sull'elettrificazione da parte delle Case automobilistiche europee con un boom nell'offerta di modelli, ma sul timing del return on investment oggi la pandemia pone forti interrogativi'.

Gianluca di Loreto, partner di Bain & company ha analizzato il mercato automotive affermando che oggi, 'la corsa all'elettrico, doverosa negli obiettivi, in Europa però spesso dimentica il punto da cui partono i singoli Paesi. In Italia nel 2020 sono state immatricolate 32 mila vetture elettriche pure, solo il 2,3%. In Inghilterra oltre 100mila, la Germania ne ha immatricolate sei volte quanto noi. Non siamo in traiettoria. Da noi si scrive elettrico, ma si legge ibrido. Da questa corsa scaturirà anche un impatto diretto sulla componentistica. Un ruolo strategico nel settore automotive lo stanno giocando le operazioni di fusioni e acquisizioni che spesso riguardano proprio i 'componentisti' e che nel 2021 potrebbero, come sempre nei tempi di crisi, ridisegnare parte del panorama competitivo'.

Sul tema della strategie automotive e dei 'crediti green' si è soffermato Giorgio Barbieri, Partner di Deloitte e responsabile italiano per il settore automotive: 'Alcuni anni fa il Regolatore ha dato indicazioni sulle performance ambientali da raggiungere per i car maker. La possibilità di acquistare i crediti da altri brand costituisce un modo per recuperare i ritardi accumulati sul fronte tecnologico. Oggi l'ibrido rappresenta la modalità ideale per raggiungere questi obiettivi, educando i consumatori ed eliminando le ansie insite nell'elettrico. Credo comunque che l'atterraggio verso l'elettrico dovrà essere morbido e comporterà lavoro sulla domanda attraverso incentivi, sulla rete infrastrutturale e sulle flotte aziendali come volano per la diffusione di questa tecnologia'.

Senza incentivi mercato destinato al crollo nei prossimi mesi. Questa la sintesi della tavola rotonda dedicata alla filiera della mobilità. 'Bisogna cercare - ha sottolineato il neo confermato presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino - di far ripartire il mercato automotive, meno auto immatricolate significa, tra l'altro, meno introiti per l'Erario. La sinergia con le altre associazioni dell'automotive si sta consolidando ulteriormente. Il problema vero contro cui combattere è la vetustà del nostro parco circolante. Non basta immettere vetture nuove sul mercato, è fondamentale sostituire quelle più vecchie e inquinanti. Con l'Italia paralizzata dalla pandemia, senza sostegni alla domanda i prossimi mesi si preannunciano davvero difficili'. Michele Crisci, presidente di Unrae, è tornato sul momento decisivo per il settore: 'E' giunta l'ora di dare un segnale forte, senza precedenti. Gli operatori della filiera stanno promuovendo ingenti investimenti sul cammino della transizione verso una riduzione delle emissioni, investimenti che finora hanno registrato ritorni davvero risicati. Il pnrr rappresenta un'opportunità unica da cogliere, il mio auspicio è che la sua riscrittura possa essere all'insegna della concretezza. Gli incentivi hanno sostenuto la domanda e, soprattutto, hanno comportato la rottamazione di vetture datate, con riduzioni effettive nelle emissioni di CO2. Senza sostegni, la caduta del mercato sarà pesante nei mesi a venire'.

Gianmarco Giorda, direttore di Anfia, si è espresso positivamente sulla collaborazione tra le associazioni dell'auto: 'Al di là delle sovrastrutture associative, è importante collaborare per raggiungere gli obiettivi condivisi. La direzione delle politiche green sembra ormai segnata, ma l'atteggiamento della politica europea deve essere proattivo, al fine di definire una politica industriale per questo settore e non rischiare di perdere pezzi di industria strategici per il nostro Paese. Bisogna agire su tre pilastri: sul fronte della domanda con incentivi, su quello dell'offerta sostenendo investimenti perché la filiera resti competitiva, senza dimenticare di prevedere infrastrutture adeguate'. Sulla corsa all'elettrico si è soffermato Simonpaolo Buongiardino, presidente di Federmotorizzazione, il quale ha sottolineato come i costi ambientali di una vettura elettrica, dalla progettazione alla sua rottamazione, passando per il tipo di alimentazione, sono oggi mediamente più elevati rispetto a quelli di un'auto diesel di ultima generazione: 'I costi delle vetture elettriche restano inoltre alti per prevedere un'ampia diffusione e oggi richiedono costanti incentivi. Il nostro Paese troverà i fondi per finanziare questa transizione verso l'elettrico?'.

Il presidente di **Aniasa** Massimiliano Archiapatti ha evidenziato che, anche in futuro, l'associazione sarà pronta a fare squadra insieme al resto della filiera: 'Il nostro settore guida la transizione verso l'elettrificato. Due vetture elettriche e ibride plug-in su cinque sono immatricolate dalle società di noleggio. Serve oggi una visione non dogmatica sul tema delle alimentazioni e sulla fiscalità (oggi senza pari in Europa) cui sono sottoposte le auto aziendali. Una leva, quest'ultima, che consentirebbe di accelerare realmente il rinnovo del parco circolante. Serve una strategia precisa e duratura'. Fabrizio Guidi, presidente di AsConAuto, ha affermato 'la necessità di ragionare seriamente per sostituire le vetture più inquinanti del nostro parco auto. Una battaglia da portare avanti anche puntando sulla fiscalità che può spingere ad acquistare vetture di ultima generazione e poi, a fine ciclo, diffondere un usato fresco. Senza misure che guardano al mercato reale, si rischia di non centrare gli obiettivi green'. Per Pier Francesco Caleri Direttore Generale di Confindustria-Ancma 'Il mondo delle due ruote è per sua natura già green e garantisce il distanziamento sociale. Al governo abbiamo chiesto di compiere uno sforzo decisivo sul fronte delle strutture di ricarica. Nel

prossimo futuro sarebbe importante riportare nel nostro Paese, attraverso un piano per la rilocalizzazione, le produzioni nell'ambito della componentistica emigrate all'estero. A novembre, infine, confidiamo di far svolgere la nuova edizione di Eicma, integrata anche da soluzioni digitali e con la partecipazione di tutte le case costruttrici'.