

## #FORUMAutoMotive, l'appello al Governo: "Serve un piano strategico"



**“La crisi energetica degli ultimi mesi e la tempesta “perpetua” sul mondo automotive stanno mettendo in dubbio tempi e modalità della transizione ecologica al 2035 nel nostro Paese e a livello europeo. Gli effetti in Italia sono evidenti: il mercato delle immatricolazioni procede lentamente, soprattutto nel Sud Italia per il calo della capacità di spesa delle famiglie, e a fine anno si fermerà a quota 1 milione e 300mila veicoli. L’elettrico stenta”. Sono stati questi alcuni tra i principali spunti al centro della prima giornata dell’evento #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista Pierluigi Bonora, in programma ieri e oggi a Milano e in diretta streaming.**

Il promotore di #FORUMAutoMotive **Pierluigi Bonora** ha introdotto i lavori evidenziando come “La transizione ha bisogno di tempo, si parla troppo spesso di cosa accadrà nel futuro, senza però guardare al mercato reale e alle urgenze immediate. Bisogna superare l’approccio ideologico e strumentale al tema. La svolta elettrica è stata decisa senza consultare il mercato e i consumatori e oggi da più parti sembrano emergere dei ripensamenti”. In prima battuta la parola a **Dario Duse**, EMEA Co-Leader of Automotive & Industrial, Italy Country Leader e Managing Director di **AlixPartners**, che ha presentato l’ultimo aggiornamento del **Global Automotive Outlook**: “Nessuno si aspettava che un’industria rigida come l’automobile avrebbe superato l’emergenza COVID senza grossi problemi”.

### **Mercato in affanno nel 2022**

La tavola rotonda, moderata da **Pierluigi Bonora** e **Dario Pennica**, **Direttore di Sicilia Motori**, ha visto il primo intervento di **Plinio Vanini**, **Presidente di Autotorino**: “Viviamo un momento

epocale di cambiamenti che tocca tutte le imprese del settore. Per fare i cambiamenti serve attendere i tempi necessari, grande capacità di cambiamento, ma anche un mercato del lavoro più flessibile". Sergio Tumino, Amministratore Unico di **ST Sergio Tumino** di Ragusa, si è poi focalizzato sul tema degli investimenti al Sud: "Il parco circolante siciliano, che vede ampie quote di veicoli ante Euro 4, rende più difficile investire in alcune aree del Paese". In parziale accordo con Tumino, Francesco Maldarizzi, Presidente della **Maldarizzi Automotive S.p.A.**, che ha sostenuto: "Più che di sostegni nel Sud Italia c'è bisogno di fare squadra".

Spostando il focus sul Nord del Paese è intervenuto Mario Verna, General Manager di **Queen Car Torino**: "L'area del Piemonte ha una situazione migliore rispetto al mezzogiorno, ma "l'abbandono" di **Stellantis** ha comunque rallentato le vendite per mancanza di interventi e produzione". Sul mercato europeo si è concentrato Piero Carlomagno, Presidente di **ADEFCA** Associazione Dealers Europei FCA: "In Europa le reti ex FCA stanno vivendo un fenomeno singolare. I rivenditori sono quasi tutti multimarchio e gli operatori dedicati sono stati decimati per la scarsa dimensione".

### Automotive, dalla tempesta perfetta alla tempesta "perpetua"

Andrea Arzà, Presidente **Federchimica-Assogasliquidi**, ha aperto il dibattito focalizzandosi sulla crisi del gas: "I troppi NO che negli anni il nostro Paese ha espresso verso la realizzazione di impianti hanno prodotto una situazione critica come quella attuale". La parola ad Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di **Federauto** che ha evidenziato come "è tempo di guardare al medio periodo, sono molte le insidie sul mercato che lo porteranno nel 2022 a quota 1 milione e 300mila immatricolazioni, nonostante questo serve operare investimenti". Nel mentre, Francesco Naso, Segretario Generale di **Motus-E**, ha risposto alle critiche nei confronti della svolta elettrica: "Vanno superati gli schieramenti. Il mandato dell'Europa al 2035 è tecnologicamente neutrale, a condizione che si producano zero emissioni". "Le motorizzazioni endotermiche più recenti", ha affermato, Claudio Spinaci, Presidente **UNEM**, "hanno raggiunto oggi gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento. La crisi energetica prescinde dalla guerra in corso in Ucraina. Il gas manca a livello mondiale".

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di **Federmotorizzazione** è tanto chiaro quanto netto: "L'Europa va a due velocità, quella del Nord che produce energia, ma meno forte nella produzione di auto, e una del Sud che viaggia all'inverso". Sugli obiettivi dei prossimi anni si è espresso Michele Crisci, Presidente di Unrae: "L'auto elettrica non sarà l'unica scelta nel futuro, ma una delle scelte". Sul tema della componentistica si è soffermato Marco Stella, Vicepresidente di **ANFIA**: "La componentistica è un settore strategico per il Paese. Più che di tempesta perfetta, il settore dell'auto è da anni in tempesta permanente con ogni anno 2-3 shock da superare, anche se nessuno poteva immaginare gli eventi degli ultimi mesi". Roberto Scarabel, presidente di **AsConAuto**, ha poi osservato come "i tempi di consegna dei veicoli restano uno dei problemi centrali per i dealer e i consumatori, così come le valutazioni dell'usato". Il tema delle flotte aziendali è stato al centro delle dichiarazioni di Alberto Viano, Presidente di **Aniasa**: "Oggi il Governo deve avere un approccio positivo e di lungo periodo. Del precedente Governo abbiamo apprezzato la capacità di ascolto su alcuni temi. Quello che osserviamo è un rallentamento del ricambio del parco circolante".

## Transizione energetica La filiera al nuovo governo: "Serve un piano strategico per l'auto"



"Un piano strategico per l'auto per coniugare transizione energetica ed esigenze di consumatori ed industria nazionale". E' questo **l'appello**, che diversi rappresentanti della filiera automobilistica sono tornati a lanciare rivolgendosi, però, al nuovo governo guidato da Giorgia Meloni. In particolare, durante una tavola rotonda dell'ultima edizione del #FORUMAutoMotive sono stati affrontate diverse tematiche, tra cui la crisi energetica, la transizione verso la mobilità elettrica e i relativi effetti su un mercato italiano destinato a chiudere l'anno con appena 1,3 milioni di immatricolazioni.

**Parola alla filiera.** Per esempio, per Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto "è inutile promuovere incentivi di 6.000 euro per spingere all'acquisto di auto economicamente comunque irraggiungibili per le fasce di popolazione più deboli. Oggi noi concessionari dobbiamo vendere elettrico per evitare che le Case auto incorrano in sanzioni. Chiediamo al Governo che questa transizione venga fatta tenendo conto della realtà e dell'industria nazionale". Simile l'intervento del numero uno dell'Unrae, Michele Crisci: "L'auto elettrica non sarà l'unica scelta nel futuro, ma una delle scelte. Il 2035 è sufficientemente distante per poter raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni, senza escludere nessuno e procedendo a una riconversione industriale della componentistica che deve accelerare. Dal Governo mi aspetto una pianificazione rivolta al futuro per le fonti energetiche".

**Regole certe.** Alberto Viano, presidente dell'**Aniasa**, ha quindi chiesto all'esecutivo "un approccio positivo e di lungo periodo". "Oggi bisogna mantenere politiche costanti ed evitare politiche di annunci che frenano gli acquisti, come accaduto negli ultimi mesi per gli incentivi a

privati e per quelli rivolti alle aziende. Cambiare in continuazione le regole del quadro di riferimento blocca gli investimenti", ha aggiunto Viano, mentre Roberto Scarabel, numero uno di AsConAuto, ha lanciato l'appello a "svecchiare il parco circolante" e Marco Stella, vicepresidente dell'Anfia, ha evidenziato "la presenza nel Governo di persone più vicine e coinvolte sui temi dell'impresa e del settore automotive", che "creano premesse positive per proseguire un dialogo che consenta di gestire al meglio gli anni a venire".

**Il bando delle endotermiche.** Durante la tavola rotonda è stato affrontato anche il tema del bando delle endotermiche. Secondo Andrea Arzà, Presidente Federchimica-Assogasliquidi, "affidarsi oggi a una sola tecnologia, quella elettrica, è una scelta ideologica e tutt'altro che a zero emissioni, stante l'attuale mix di produzione di energia nel nostro Paese". "Le motorizzazioni endotermiche più recenti", ha affermato Claudio Spinaci dell'Unem, "hanno raggiunto oggi gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento. La crisi energetica prescinde dalla guerra in corso in Ucraina. Il gas manca a livello mondiale. L'Europa è andata in crisi perché è mancata una politica di sicurezza energetica che si affronta su dati di fatto e diversificando le forniture energetiche. La stessa dinamica la si sta seguendo anche sul mercato dell'auto, con la scelta di una sola tecnologia e penalizzando oltremodo le altre". Simonpaolo Buongiardino di Federmotorizzazione è, invece, tornato a porre l'accento su un'Europa "a due velocità, quella del Nord che produce energia, ma meno forte nella produzione di auto, e una del Sud che viaggia all'inverso: produce auto, ma ha meno risorse energetiche. Il reddito medio dei Paesi del Sud Europa è decisamente più basso di quelli del Nord Europa. Vanno quindi individuate ricette diverse per Paesi diversi. Si possono ancora mettere in discussione i tempi della transizione". Infine, Francesco Naso, segretario generale di Motus-E, ha risposto alle critiche nei confronti della svolta elettrica: "Vanno superati gli schieramenti. Il mandato dell'Europa al 2035 è tecnologicamente neutrale, a condizione che si producano zero emissioni. Dobbiamo trasformare i problemi in opportunità".

## #FORUMAutoMotive, l'appello al Governo



**“La crisi energetica degli ultimi mesi e la tempesta “perpetua” sul mondo automotive stanno mettendo in dubbio tempi e modalità della transizione ecologica al 2035 nel nostro Paese e a livello europeo. Gli effetti in Italia sono evidenti: il mercato delle immatricolazioni procede lentamente, soprattutto nel Sud Italia per il calo della capacità di spesa delle famiglie, e a fine anno si fermerà a quota 1 milione e 300mila veicoli. L’elettrico stenta”. Sono stati questi alcuni tra i principali spunti al centro della prima giornata dell’evento #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista Pierluigi Bonora, in programma ieri e oggi a Milano e in diretta streaming.**

Il promotore di **#FORUMAutoMotive** **Pierluigi Bonora** ha introdotto i lavori evidenziando come "La transizione ha bisogno di tempo, si parla troppo spesso di cosa accadrà nel futuro, senza però guardare al mercato reale e alle urgenze immediate. Bisogna superare l'approccio ideologico e strumentale al tema. La svolta elettrica è stata decisa senza consultare il mercato e i consumatori e oggi da più parti sembrano emergere dei ripensamenti". In prima battuta la parola a **Dario Duse**, EMEA Co-Leader of Automotive & Industrial, Italy Country Leader e Managing Director di **AlixPartners**, che ha presentato l'ultimo aggiornamento del **Global Automotive Outlook**: "Nessuno si aspettava che un'industria rigida come l'automobile avrebbe superato l'emergenza COVID senza grossi problemi".

Mercato in affanno nel 2022

La tavola rotonda, moderata da **Pierluigi Bonora** e **Dario Pennica**, Direttore di **Sicilia Motori**, ha visto il primo intervento di **Plinio Vanini**, Presidente di **Autotorino**: "Viviamo un momento epocale di cambiamenti che tocca tutte le imprese del settore. Per fare i cambiamenti serve attendere i tempi necessari, grande capacità di cambiamento, ma anche un mercato del lavoro più flessibile". **Sergio Tumino**, Amministratore Unico di **ST Sergio Tumino** di Ragusa, si è poi focalizzato sul tema degli investimenti al Sud: "Il parco circolante siciliano, che vede ampie quote di veicoli ante Euro 4, rende più difficile investire in alcune aree del Paese". In parziale accordo con Tumino, **Francesco Maldarizzi**, Presidente della **Maldarizzi Automotive S.p.A.**, che ha sostenuto: "Più che di sostegni nel Sud Italia c'è bisogno di fare squadra".

Spostando il focus sul Nord del Paese è intervenuto **Mario Verna**, General Manager di **Queen Car Torino**: "L'area del Piemonte ha una situazione migliore rispetto al mezzogiorno, ma "l'abbandono" di **Stellantis** ha comunque rallentato le vendite per mancanza di interventi e produzione". Sul mercato europeo si è concentrato **Piero Carlomagno**, Presidente di **ADEFCA** Associazione Dealers Europei **FCA**: "In Europa le reti ex FCA stanno vivendo un fenomeno singolare. I rivenditori sono quasi tutti multimarchio e gli operatori dedicati sono stati decimati per la scarsa dimensione".

Automotive, dalla tempesta perfetta alla tempesta "perpetua"

**Andrea Arzà**, Presidente **Federchimica-Assogasliquidi**, ha aperto il dibattito focalizzandosi sulla crisi del gas: "I troppi NO che negli anni il nostro Paese ha espresso verso la realizzazione di impianti hanno prodotto una situazione critica come quella attuale". La parola ad **Adolfo De Stefani Cosentino**, Presidente di **Federauto** che ha evidenziato come "è tempo di guardare al medio periodo, sono molte le insidie sul mercato che lo porteranno nel 2022 a quota 1 milione e 300mila immatricolazioni, nonostante questo serve operare investimenti". Nel mentre, **Francesco Naso**, Segretario Generale di **Motus-E**, ha risposto alle critiche nei confronti della svolta elettrica: "Vanno superati gli schieramenti. Il mandato dell'Europa al 2035 è tecnologicamente neutrale, a condizione che si producano zero emissioni". "Le motorizzazioni endotermiche più recenti", ha affermato, **Claudio Spinaci**, Presidente **UNEM**, "hanno raggiunto oggi gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento. La crisi energetica prescinde dalla guerra in corso in Ucraina. Il gas manca a livello mondiale".

**Simonpaolo Buongiardino**, Presidente di **Federmotorizzazione** è tanto chiaro quanto netto:

“L'Europa va a due velocità, quella del Nord che produce energia, ma meno forte nella produzione di auto, e una del Sud che viaggia all'inverso". Sugli obiettivi dei prossimi anni si è espresso Michele Crisci, Presidente di **Unrae**: “L'auto elettrica non sarà l'unica scelta nel futuro, ma una delle scelte". Sul tema della componentistica si è soffermato Marco Stella, Vicepresidente di **ANFIA**: “La componentistica è un settore strategico per il Paese. Più che di tempesta perfetta, il settore dell'auto è da anni in tempesta permanente con ogni anno 2-3 shock da superare, anche se nessuno poteva immaginare gli eventi degli ultimi mesi". Roberto Scarabel, presidente di **AsConAuto**, ha poi osservato come “i tempi di consegna dei veicoli restano uno dei problemi centrali per i dealer e i consumatori, così come le valutazioni dell'usato". Il tema delle flotte aziendali è stato al centro delle dichiarazioni di Alberto Viano, Presidente di **Aniasa**: “Oggi il Governo deve avere un approccio positivo e di lungo periodo. Del precedente Governo abbiamo apprezzato la capacità di ascolto su alcuni temi. Quello che osserviamo è un rallentamento del ricambio del parco circolante".

## Automotive, dalla tempesta perfetta alla tempesta “perpetua”



**La filiera compatta all'Esecutivo: sostegno ai privati sull'usato a basso impatto ambientale e alle flotte per ridurre le emissioni del parco circolante**

**Andrea Arzà**, Presidente Federchimica-Assogasliquidi, ha aperto il dibattito focalizzandosi sulla crisi del gas: “I troppi NO che negli anni il nostro Paese ha espresso verso la realizzazione di impianti hanno prodotto una situazione critica come quella attuale. Responsabilità che esistono anche a livello europeo. Affidarsi a oggi una sola tecnologia, quella elettrica, in futuro è una scelta ideologica e tutt'altro che a zero emissioni, stante l'attuale mix di produzione di energia nel nostro Paese”.

La parola è quindi andata ad **Adolfo De Stefani Cosentino**, Presidente di Federauto che ha evidenziato come “è tempo di guardare al medio periodo, sono molte le insidie sul mercato che lo porteranno nel 2022 a quota 1 milione e 300mila immatricolazioni, nonostante questo serve operare investimenti. È inutile promuovere incentivi di 6.000 euro per spingere all'acquisto di auto economicamente comunque irraggiungibili per le fasce di popolazione più deboli. Oggi noi concessionari dobbiamo vendere elettrico per evitare che le Case auto incorrano in sanzioni. Chiediamo al Governo che questa transizione venga fatta tenendo conto della realtà e dell'industria nazionale”.

**Francesco Naso**, Segretario Generale di Motus-E, ha risposto alle critiche nei confronti della svolta elettrica: “Vanno superati gli schieramenti. Il mandato dell’Europa al 2035 è tecnologicamente neutrale, a condizione che si producano zero emissioni. La corsa all’elettrico della produzione cinese risulta minacciosa perché stanno seguendo una politica di riduzione dei costi che dovrebbe portare a modelli con costi significativamente più bassi in 3-4 anni. Dobbiamo trasformare i problemi in opportunità. Un’opportunità può arrivare dall’usato messo sul mercato dalle flotte dopo 36 mesi, a costi decisamente più raggiungibili”.

“Le motorizzazioni endotermiche più recenti”, ha affermato, **Claudio Spinaci**, Presidente UNEM, “hanno raggiunto oggi gli obiettivi di riduzione dell’inquinamento. La crisi energetica prescinde dalla guerra in corso in Ucraina. Il gas manca a livello mondiale. L’Europa è andata in crisi perché è mancata una politica di sicurezza energetica che si affronta su dati di fatto e diversificando le forniture energetiche. La stessa dinamica la si sta seguendo anche sul mercato dell’auto, con la scelta di una sola tecnologia e penalizzando oltremodo le altre”.

**Simonpaolo Buongiardino**, Presidente di Federmotorizzazione: “L’Europa va a due velocità, quella del Nord che produce energia, ma meno forte nella produzione di auto, e una del Sud che viaggia all’inverso: produce auto, ma ha meno risorse energetiche. Il reddito medio dei Paesi del Sud Europa è decisamente più basso di quelli del Nord Europa. Vanno quindi individuate ricette diverse per Paesi diversi. Si possono ancora mettere in discussione i tempi della transizione”.

Sugli obiettivi dei prossimi anni si è espresso **Michele Crisci**, Presidente di Unrae: “L’auto elettrica non sarà l’unica scelta nel futuro, ma una delle scelte. Il 2035 è sufficientemente distante per poter raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni, senza escludere nessuno e procedendo a una riconversione industriale della componentistica che deve accelerare. Dal Governo mi aspetto una pianificazione rivolta al futuro per le fonti energetiche”.

Sul tema della componentistica si è soffermato **Marco Stella**, Vicepresidente di ANFIA: “La componentistica è un settore strategico per il Paese. Più che di tempesta perfetta, il settore dell’auto è da anni in tempesta permanente con ogni anno 2-3 shock da superare, anche se nessuno poteva immaginare gli eventi degli ultimi mesi. La presenza nel Governo di persone più vicine e coinvolte sui temi dell’impresa e del settore automotive creano premesse positive per proseguire un dialogo che consenta di gestire al meglio gli anni a venire”.

**Roberto Scarabel**, presidente di AsConAuto, ha poi osservato come “i tempi di consegna dei veicoli restano uno dei problemi centrali per i dealer e i consumatori, così come le valutazioni dell’usato. L’accelerazione verso l’elettrico richiede oggi più formazione per il personale. Oggi i clienti non hanno capacità di spesa necessaria per acquistare le vetture elettriche. Il tema centrale per il Governo sarà svecchiare il parco circolante, più inquinante, ma anche più pericoloso e meno sicuro”.

Il tema delle flotte aziendali è stato al centro delle dichiarazioni di **Alberto Viano**, Presidente di **Aniasa**: “Oggi il Governo deve avere un approccio positivo e di lungo periodo. Del precedente Governo abbiamo apprezzato la capacità di ascolto su alcuni temi. Quello che

osserviamo è un rallentamento del ricambio del parco circolante. Oggi bisogna mantenere politiche costanti ed evitare politiche di annunci che frenano gli acquisti, come accaduto negli ultimi mesi per gli incentivi a privati e per quelli rivolti alle aziende. Cambiare in continuazione le regole del quadro di riferimento blocca gli investimenti”.

## #FORUMAutoMotive, l'appello della filiera auto al nuovo Governo: un piano strategico per coniugare transizione ed esigenze consumatori e industria - COMUNCATO STAMPA



(AGENPARL) - mar 25 ottobre 2022 Comunicato Stampa 11-2022

#FORUMAutoMotive, l'appello della filiera auto al nuovo Governo:

“Un piano strategico per l'auto per coniugare transizione energetica ed esigenze di consumatori ed industria nazionale”

automotive stanno mettendo in dubbio tempi e modalità della transizione ecologica al 2035 nel nostro

Paese e a livello europeo. Gli effetti in Italia sono evidenti: il mercato delle immatricolazioni procede

lentamente, soprattutto nel Sud Italia per il calo della capacità di spesa delle famiglie, e a fine anno si

fermerà a quota 1 milione e 300mila veicoli. L'elettrico stenta”.

Sono stati questi alcuni tra i principali spunti al centro della prima giornata dell'evento #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista Pierluigi Bonora, in programma ieri e oggi a Milano e in diretta streaming. Il promotore di #FORUMAutoMotive Pierluigi Bonora ha introdotto i lavori evidenziando come "La transizione ha bisogno di tempo, si parla troppo spesso di cosa accadrà nel futuro, senza però guardare al mercato reale e alle urgenze immediate. Bisogna superare l'approccio ideologico e strumentale al tema. La svolta elettrica è stata decisa senza consultare il mercato e i consumatori e oggi da più parti sembrano emergere dei ripensamenti".

Bonora ha poi introdotto Dario Duse, EMEA Co-Leader of Automotive & Industrial, Italy Country Leader e Managing Director di AlixPartners, che ha presentato l'ultimo aggiornamento del Global Automotive Outlook: "Nessuno si aspettava che un'industria rigida come l'automobile avrebbe superato l'emergenza COVID senza grossi problemi. Negli ultimi mesi la profittabilità dei costruttori di automobili, grazie a una scarsità di offerta, è stata superiore rispetto a quella dei fornitori, invertendo un trend ormai consolidato. La ripresa del mercato è oggi più debole del previsto, anche a causa della persistente crisi dei chip e, più in generale, delle componenti dei veicoli. Rispetto a giugno osserviamo a livello mondiale una possibile ripresa più lenta e meno significativa Quest'anno l'Italia faticcherà a raggiungere 1 e mezzo di auto. Il focus oggi è tutto su costi, quelli delle vetture elettriche rispetto alle endotermiche e quelli dell'energia in primis".

-----  
"Concessionari, cambia tutto: mancano le auto e l'italiano è più povero"

"Mercato in affanno nel 2022: immatricolazioni a fine 2022 a quota 1 milione e 300mila"

La tavola rotonda, moderata da Pierluigi Bonora e Dario Pennica, Direttore di Sicilia Motori, ha visto il primo intervento di Plinio Vanini, Presidente di Autotorino: "Viviamo un momento epocale di cambiamenti che tocca tutte le imprese del settore. Per fare i cambiamenti serve attendere i tempi necessari, grande capacità di cambiamento, ma anche un mercato del lavoro più flessibile. Abbiamo negli scorsi anni investito in diversi territori del Nord Italia e non ci dispiacerebbe anche un'esperienza su mercati esteri nei prossimi

anni per confrontarci con altre culture”.

Sergio Tumino, Amministratore Unico di ST Sergio Tumino di Ragusa, si è poi focalizzato sul tema degli

investimenti al Sud: “Il parco circolante siciliano, che vede ampie quote di veicoli ante Euro 4, rende più

difficile investire in alcune aree del Paese. Basti pensare la nostra Regione, che ha un reddito medio pari alla

metà di quello dei cittadini lombardi, è ben lontana dai target di elettrificazione, con pochissime colonnine di

ricarica sul territorio e scarsi acquisti di vetture ibride plug-in ed elettriche. Sarebbe ora di pensare a misure

specifiche di sostegno ad alcune aree geografiche del Paese più in difficoltà”.

In parziale accordo con Tumino, Francesco Maldarizzi, Presidente della Maldarizzi Automotive S.p.A, che ha

sostenuto: “Più che di sostegni nel Sud Italia c’è bisogno di fare squadra. Il problema del Sud è il grande

frazionamento, il tessuto costituito da piccole imprese con gestione spesso artigianale e non professionale.

In Italia la parte di marginalità proveniente dal post vendita è bassa. Alle difficoltà del mercato si aggiunge

l’aumento dei tassi di interesse che rende più oneroso l’acquisto dell’auto con finanziamenti che nei prossimi

mesi potrebbe farsi sentire in modo significativo”.

Spostando il focus sul Nord del Paese è intervenuto Mario Verna, General Manager di Queen Car Torino:

“L’area del Piemonte ha una situazione migliore rispetto al mezzogiorno, ma “l’abbandono” di Stellantis ha

comunque rallentato le vendite per mancanza di interventi e produzione. Per la prima volta il settore

dell’auto si sta confrontando con una tempesta perfetta con fattori di tipo esogeno ed endogeno che

rendono più difficile fare pianificazione nel medio periodo. Per superare questa fase dovremo pensare a

sistemi di business innovativi”

Sul mercato europeo si è concentrato Piero Carlomagno, Presidente di ADEFCA Associazione Dealers

Europei FCA: “In Europa le reti ex FCA stanno vivendo un fenomeno singolare. I rivenditori sono quasi tutti

multimarchio e gli operatori dedicati sono stati decimati per la scarsa dimensione. Oggi esiste un deciso

problema di trasporto di vetture tra i diversi Paesi. In Europa sui piazzali ci sono 400mila unità di vetture

FCA, bisogna liberarli, altrimenti anche la produzione dovrà fermarsi. Il costruttore ha chiesto ai

concessionari un aiuto a svuotarli, in quanto la velocità di produzione è superiore a quella dei

trasporti”.

-----

“Parola alla filiera. La tempesta perfetta sull’automotive. Nuovo Governo subito sotto esame”  
Automotive, dalla tempesta perfetta alla tempesta “perpetua”.

La filiera compatta all’Esecutivo: sostegno ai privati sull’usato a basso impatto ambientale e alle flotte per ridurre le emissioni del parco circolante

Andrea Arzà, Presidente Federchimica-Assogasliquidi, ha aperto il dibattito focalizzandosi sulla crisi del gas:

“I troppi NO che negli anni il nostro Paese ha espresso verso la realizzazione di impianti hanno prodotto una

situazione critica come quella attuale. Responsabilità che esistono anche a livello europeo.

Affidarsi a oggi

una sola tecnologia, quella elettrica, in futuro è una scelta ideologica e tutt’altro che a zero emissioni, stante

l’attuale mix di produzione di energia nel nostro Paese”.

La parola è quindi andata ad Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto che ha evidenziato

come “è tempo di guardare al medio periodo, sono molte le insidie sul mercato che lo porteranno nel 2022 a

quota 1 milione e 300mila immatricolazioni, nonostante questo serve operare investimenti. È inutile

promuovere incentivi di 6.000 euro per spingere all’acquisto di auto economicamente comunque

irraggiungibili per le fasce di popolazione più deboli. Oggi noi concessionari dobbiamo vendere elettrico per

evitare che le Case auto incorrano in sanzioni. Chiediamo al Governo che questa transizione venga fatta

tenendo conto della realtà e dell’industria nazionale”.

Francesco Naso, Segretario Generale di Motus-E, ha risposto alle critiche nei confronti della svolta elettrica:

“Vanno superati gli schieramenti. Il mandato dell’Europa al 2035 è tecnologicamente neutrale, a condizione

che si producano zero emissioni. La corsa all’elettrico della produzione cinese risulta minacciosa perché

stanno seguendo una politica di riduzione dei costi che dovrebbe portare a modelli con costi significativamente più bassi in 3-4 anni. Dobbiamo trasformare i problemi in opportunità.

Un’opportunità

può arrivare dall’usato messo sul mercato dalle flotte dopo 36 mesi, a costi decisamente più raggiungibili”.

“Le motorizzazioni endotermiche più recenti”, ha affermato, Claudio Spinaci, Presidente UNEM, “hanno

raggiunto oggi gli obiettivi di riduzione dell’inquinamento. La crisi energetica prescinde dalla guerra in corso

in Ucraina. Il gas manca a livello mondiale. L’Europa è andata in crisi perché è mancata una politica di

sicurezza energetica che si affronta su dati di fatto e diversificando le forniture energetiche. La stessa dinamica la si sta seguendo anche sul mercato dell'auto, con la scelta di una sola tecnologia e penalizzando oltremodo le altre".

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Federmotorizzazione: "L'Europa va a due velocità, quella del Nord che produce energia, ma meno forte nella produzione di auto, e una del Sud che viaggia all'inverso: produce auto, ma ha meno risorse energetiche. Il reddito medio dei Paesi del Sud Europa è decisamente più basso di quelli del Nord Europa. Vanno quindi individuate ricette diverse per Paesi diversi. Si possono ancora mettere in discussione i tempi della transizione".

Sugli obiettivi dei prossimi anni si è espresso Michele Crisci, Presidente di Unrae: "L'auto elettrica non sarà l'unica scelta nel futuro, ma una delle scelte. Il 2035 è sufficientemente distante per poter raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni, senza escludere nessuno e procedendo a una riconversione industriale della componentistica che deve accelerare. Dal Governo mi aspetto una pianificazione rivolta al futuro per le fonti energetiche".

Sul tema della componentistica si è soffermato Marco Stella, Vicepresidente di ANFIA: "La componentistica è un settore strategico per il Paese. Più che di tempesta perfetta, il settore dell'auto è da anni in tempesta permanente con ogni anno 2-3 shock da superare, anche se nessuno poteva immaginare gli eventi degli ultimi mesi. La presenza nel Governo di persone più vicine e coinvolte sui temi dell'impresa e del settore automotive creano premesse positive per proseguire un dialogo che consenta di gestire al meglio gli anni a venire".

Roberto Scarabel, presidente di AsConAuto, ha poi osservato come "i tempi di consegna dei veicoli restano uno dei problemi centrali per i dealer e i consumatori, così come le valutazioni dell'usato. L'accelerazione verso l'elettrico richiede oggi più formazione per il personale. Oggi i clienti non hanno capacità di spesa necessaria per acquistare le vetture elettriche. Il tema centrale per il Governo sarà svecchiare il parco circolante, più inquinante, ma anche più pericoloso e meno sicuro".

Il tema delle flotte aziendali è stato al centro delle dichiarazioni di Alberto Viano, Presidente di **Aniasa**:

“Oggi il Governo deve avere un approccio positivo e di lungo periodo. Del precedente Governo abbiamo apprezzato la capacità di ascolto su alcuni temi. Quello che osserviamo è un rallentamento del ricambio del parco circolante. Oggi bisogna mantenere politiche costanti ed evitare politiche di annunci che frenano gli acquisti, come accaduto negli ultimi mesi per gli incentivi a privati e per quelli rivolti alle aziende. Cambiare in continuazione le regole del quadro di riferimento blocca gli investimenti”.

## #FORUMAutoMotive, l'appello della filiera auto al nuovo Governo: un piano strategico per coniugare transizione ed esigenze consumatori e industria



*La crisi energetica degli ultimi mesi e la tempesta “perpetua” sul mondo automotive stanno mettendo in dubbio tempi e modalità della transizione ecologica al 2035 nel nostro Paese e a livello europeo. Gli effetti in Italia sono evidenti: il mercato delle immatricolazioni procede lentamente, soprattutto nel Sud Italia per il calo della capacità di spesa delle famiglie, e a fine anno si fermerà a quota 1 milione e 300mila veicoli. L’elettrico stenta”.*

Sono stati questi alcuni tra i principali spunti al centro della prima giornata dell’evento **#FORUMAutoMotive**, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista **Pierluigi Bonora**, in programma ieri e oggi a Milano e in diretta streaming.

Il promotore di **#FORUMAutoMotive** **Pierluigi Bonora** ha introdotto i lavori evidenziando come *“La transizione ha bisogno di tempo, si parla troppo spesso di cosa accadrà nel futuro, senza però guardare al mercato reale e alle urgenze immediate. Bisogna superare l’approccio ideologico e strumentale al tema. La svolta elettrica è stata decisa senza consultare il mercato e i consumatori e oggi da più parti sembrano emergere dei ripensamenti”.*

Bonora ha poi introdotto **Dario Duse**, EMEA Co-Leader of Automotive & Industrial, Italy Country Leader e *Managing Director* di **AlixPartners**, che ha presentato l’ultimo aggiornamento del Global Automotive Outlook: *“Nessuno si aspettava che un’industria rigida come l’automobile avrebbe superato l’emergenza COVID senza grossi problemi. Negli ultimi mesi la profittabilità dei costruttori di automobili, grazie a una scarsità di offerta, è stata superiore rispetto a quella dei fornitori, invertendo un trend ormai consolidato. La ripresa del mercato è oggi più debole del*

previsto, anche a causa della persistente crisi dei chip e, più in generale, delle componenti dei veicoli. Rispetto a giugno osserviamo a livello mondiale una possibile ripresa più lenta e meno significativa. Quest'anno l'Italia faticherà a raggiungere 1 e mezzo di auto. Il focus oggi è tutto su costi, quelli delle vetture elettriche rispetto alle endotermiche e quelli dell'energia in primis".

-----

*"Concessionari, cambia tutto: mancano le auto e l'italiano è più povero"*

**"Mercato in affanno nel 2022: immatricolazioni a fine 2022 a quota 1 milione e 300mila"**

La tavola rotonda, moderata da Pierluigi Bonora e **Dario Pennica**, Direttore di Sicilia Motori, ha visto il primo intervento di **Plinio Vanini**, Presidente di Autotorino: *"Viviamo un momento epocale di cambiamenti che tocca tutte le imprese del settore. Per fare i cambiamenti serve attendere i tempi necessari, grande capacità di cambiamento, ma anche un mercato del lavoro più flessibile. Abbiamo negli scorsi anni investito in diversi territori del Nord Italia e non ci dispiacerebbe anche un'esperienza su mercati esteri nei prossimi anni per confrontarci con altre culture"*.

**Sergio Tumino**, Amministratore Unico di ST Sergio Tumino di Ragusa, si è poi focalizzato sul tema degli investimenti al Sud: *"Il parco circolante siciliano, che vede ampie quote di veicoli ante Euro 4, rende più difficile investire in alcune aree del Paese. Basti pensare la nostra Regione, che ha un reddito medio pari alla metà di quello dei cittadini lombardi, è ben lontana dai target di elettrificazione, con pochissime colonnine di ricarica sul territorio e scarsi acquisti di vetture ibride plug-in ed elettriche. Sarebbe ora di pensare a misure specifiche di sostegno ad alcune aree geografiche del Paese più in difficoltà"*.

In parziale accordo con Tumino, **Francesco Maldarizzi**, Presidente della Maldarizzi Automotive S.p.A, che ha sostenuto: *"Più che di sostegni nel Sud Italia c'è bisogno di fare squadra. Il problema del Sud è il grande frazionamento, il tessuto costituito da piccole imprese con gestione spesso artigianale e non professionale. In Italia la parte di marginalità proveniente dal post vendita è bassa. Alle difficoltà del mercato si aggiunge l'aumento dei tassi di interesse che rende più oneroso l'acquisto dell'auto con finanziamenti che nei prossimi mesi potrebbe farsi sentire in modo significativo"*.

Spostando il focus sul Nord del Paese è intervenuto **Mario Verna**, General Manager di Queen Car Torino: *"L'area del Piemonte ha una situazione migliore rispetto al mezzogiorno, ma "l'abbandono" di Stellantis ha comunque rallentato le vendite per mancanza di interventi e produzione. Per la prima volta il settore dell'auto si sta confrontando con una tempesta perfetta con fattori di tipo esogeno ed endogeno che rendono più difficile fare pianificazione nel medio periodo. Per superare questa fase dovremo pensare a sistemi di business innovativi"*.

Sul mercato europeo si è concentrato **Piero Carlomagno**, Presidente di ADEFCA Associazione Dealers Europei FCA: *"In Europa le reti ex FCA stanno vivendo un fenomeno singolare. I rivenditori sono quasi tutti multimarchio e gli operatori dedicati sono stati decimati per la scarsa dimensione. Oggi esiste un deciso problema di trasporto di vetture tra i diversi Paesi. In Europa sui piazzali ci sono 400mila unità di vetture FCA, bisogna liberarli, altrimenti anche la produzione dovrà fermarsi. Il costruttore ha chiesto ai concessionari un aiuto a svuotarli, in quanto la velocità di produzione è superiore a quella dei trasporti"*.

-----

**“Parola alla filiera. La tempesta perfetta sull’automotive. Nuovo Governo subito sotto esame”  
Automotive, dalla tempesta perfetta alla tempesta “perpetua”.**

**La filiera compatta all’Esecutivo: sostegno ai privati sull’usato a basso impatto ambientale e alle flotte per ridurre le emissioni del parco circolante**

**Andrea Arzà**, Presidente Federchimica-Assogasliquidi, ha aperto il dibattito focalizzandosi sulla crisi del gas: *“I troppi NO che negli anni il nostro Paese ha espresso verso la realizzazione di impianti hanno prodotto una situazione critica come quella attuale. Responsabilità che esistono anche a livello europeo. Affidarsi a oggi una sola tecnologia, quella elettrica, in futuro è una scelta ideologica e tutt’altro che a zero emissioni, stante l’attuale mix di produzione di energia nel nostro Paese”.*

La parola è quindi andata ad **Adolfo De Stefani Cosentino**, Presidente di Federauto che ha evidenziato come *“è tempo di guardare al medio periodo, sono molte le insidie sul mercato che lo porteranno nel 2022 a quota 1 milione e 300mila immatricolazioni, nonostante questo serve operare investimenti. È inutile promuovere incentivi di 6.000 euro per spingere all’acquisto di auto economicamente comunque irraggiungibili per le fasce di popolazione più deboli. Oggi noi concessionari dobbiamo vendere elettrico per evitare che le Case auto incorrano in sanzioni. Chiediamo al Governo che questa transizione venga fatta tenendo conto della realtà e dell’industria nazionale”.*

**Francesco Naso**, Segretario Generale di Motus-E, ha risposto alle critiche nei confronti della svolta elettrica: *“Vanno superati gli schieramenti. Il mandato dell’Europa al 2035 è tecnologicamente neutrale, a condizione che si producano zero emissioni. La corsa all’elettrico della produzione cinese risulta minacciosa perché stanno seguendo una politica di riduzione dei costi che dovrebbe portare a modelli con costi significativamente più bassi in 3-4 anni. Dobbiamo trasformare i problemi in opportunità. Un’opportunità può arrivare dall’usato messo sul mercato dalle flotte dopo 36 mesi, a costi decisamente più raggiungibili”.*

*“Le motorizzazioni endotermiche più recenti”*, ha affermato, **Claudio Spinaci**, Presidente UNEM, *“hanno raggiunto oggi gli obiettivi di riduzione dell’inquinamento. La crisi energetica prescinde dalla guerra in corso in Ucraina. Il gas manca a livello mondiale. L’Europa è andata in crisi perché è mancata una politica di sicurezza energetica che si affronta su dati di fatto e diversificando le forniture energetiche. La stessa dinamica la si sta seguendo anche sul mercato dell’auto, con la scelta di una sola tecnologia e penalizzando oltremodo le altre”.*

**Simonpaolo Buongiardino**, Presidente di Federmotorizzazione: *“L’Europa va a due velocità, quella del Nord che produce energia, ma meno forte nella produzione di auto, e una del Sud che viaggia all’inverso: produce auto, ma ha meno risorse energetiche. Il reddito medio dei Paesi del Sud Europa è decisamente più basso di quelli del Nord Europa. Vanno quindi individuate ricette diverse per Paesi diversi. Si possono ancora mettere in discussione i tempi della transizione”.*

Sugli obiettivi dei prossimi anni si è espresso **Michele Crisci**, Presidente di Unrae: *“L’auto elettrica non sarà l’unica scelta nel futuro, ma una delle scelte. Il 2035 è sufficientemente distante per poter raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni, senza escludere nessuno e procedendo a una riconversione industriale della componentistica che deve accelerare. Dal Governo mi aspetto una pianificazione rivolta al futuro per le fonti energetiche”.*

Sul tema della componentistica si è soffermato **Marco Stella**, Vicepresidente di ANFIA: *“La componentistica è un settore strategico per il Paese. Più che di tempesta perfetta, il settore dell’auto è da anni in tempesta permanente con ogni anno 2-3 shock da superare, anche se nessuno poteva immaginare gli eventi degli ultimi mesi. La presenza nel Governo di persone più vicine e coinvolte sui temi dell’impresa e del settore automotive creano premesse positive per proseguire un dialogo che consenta di gestire al meglio gli anni a venire”.*

**Roberto Scarabel**, presidente di AsConAuto, ha poi osservato come *“i tempi di consegna dei veicoli restano uno dei problemi centrali per i dealer e i consumatori, così come le valutazioni dell’usato. L’accelerazione verso l’elettrico richiede oggi più formazione per il personale. Oggi i clienti non hanno capacità di spesa necessaria per acquistare le vetture elettriche. Il tema centrale per il Governo sarà svecchiare il parco circolante, più inquinante, ma anche più pericoloso e meno sicuro”.*

Il tema delle flotte aziendali è stato al centro delle dichiarazioni di **Alberto Viano**, Presidente di **Aniasa**: *“Oggi il Governo deve avere un approccio positivo e di lungo periodo. Del precedente Governo abbiamo apprezzato la capacità di ascolto su alcuni temi. Quello che osserviamo è un rallentamento del ricambio del parco circolante. Oggi bisogna mantenere politiche costanti ed evitare politiche di annunci che frenano gli acquisti, come accaduto negli ultimi mesi per gli incentivi a privati e per quelli rivolti alle aziende. Cambiare in continuazione le regole del quadro di riferimento blocca gli investimenti”.*

## #FORUMAutoMotive, l'appello della filiera auto al Governo



“La crisi energetica degli ultimi mesi e la tempesta “perpetua” sul mondo automotive stanno mettendo in dubbio tempi e modalità della transizione ecologica al 2035 nel nostro Paese e a livello europeo. Gli effetti in Italia sono evidenti: il mercato delle immatricolazioni procede lentamente, soprattutto nel Sud Italia per il calo della capacità di spesa delle famiglie, e a fine anno si fermerà a quota 1 milione e 300mila veicoli. L'elettrico stenta”.

Sono stati questi alcuni tra i principali spunti al centro della prima giornata dell'evento #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista **Pierluigi Bonora**, in programma ieri e oggi a Milano e in diretta streaming.

Il promotore di #FORUMAutoMotive **Pierluigi Bonora** ha introdotto i lavori evidenziando come “La transizione ha bisogno di tempo, si parla troppo spesso di cosa accadrà nel futuro, senza però guardare al mercato reale e alle urgenze immediate. Bisogna superare l'approccio ideologico e strumentale al tema. La svolta elettrica è stata decisa senza consultare il mercato e i consumatori e oggi da più parti sembrano emergere dei ripensamenti”.

Bonora ha poi introdotto **Dario Duse**, EMEA Co-Leader of Automotive & Industrial, Italy Country Leader e *Managing Director di AlixPartners*, che ha presentato l'ultimo aggiornamento del Global Automotive Outlook: “Nessuno si aspettava che un'industria rigida come l'automobile

avrebbe superato l'emergenza COVID senza grossi problemi. Negli ultimi mesi la profittabilità dei costruttori di automobili, grazie a una scarsità di offerta, è stata superiore rispetto a quella dei fornitori, invertendo un trend ormai consolidato. La ripresa del mercato è oggi più debole del previsto, anche a causa della persistente crisi dei chip e, più in generale, delle componenti dei veicoli. Rispetto a giugno osserviamo a livello mondiale una possibile ripresa più lenta e meno significativa. Quest'anno l'Italia faticcherà a raggiungere 1 e mezzo di auto. Il focus oggi è tutto su costi, quelli delle vetture elettriche rispetto alle endotermiche e quelli dell'energia in primis".

-----  
"Concessionari, cambia tutto: mancano le auto e l'italiano è più povero"

**"Mercato in affanno nel 2022: immatricolazioni a fine 2022 a quota 1 milione e 300mila"**

La tavola rotonda, moderata da Pierluigi Bonora e **Dario Pennica**, Direttore di Sicilia Motori, ha visto il primo intervento di **Plinio Vanini**, Presidente di Autotorino: "Viviamo un momento epocale di cambiamenti che tocca tutte le imprese del settore. Per fare i cambiamenti serve attendere i tempi necessari, grande capacità di cambiamento, ma anche un mercato del lavoro più flessibile. Abbiamo negli scorsi anni investito in diversi territori del Nord Italia e non ci dispiacerebbe anche un'esperienza su mercati esteri nei prossimi anni per confrontarci con altre culture".

**Sergio Tumino**, Amministratore Unico di ST Sergio Tumino di Ragusa, si è poi focalizzato sul tema degli investimenti al Sud: "Il parco circolante siciliano, che vede ampie quote di veicoli ante Euro 4, rende più difficile investire in alcune aree del Paese. Basti pensare la nostra Regione, che ha un reddito medio pari alla metà di quello dei cittadini lombardi, è ben lontana dai target di elettrificazione, con pochissime colonnine di ricarica sul territorio e scarsi acquisti di vetture ibride plug-in ed elettriche. Sarebbe ora di pensare a misure specifiche di sostegno ad alcune aree geografiche del Paese più in difficoltà".

In parziale accordo con Tumino, **Francesco Maldarizzi**, Presidente della Maldarizzi Automotive S.p.A, che ha sostenuto: "Più che di sostegni nel Sud Italia c'è bisogno di fare squadra. Il problema del Sud è il grande frazionamento, il tessuto costituito da piccole imprese con gestione spesso artigianale e non professionale. In Italia la parte di marginalità proveniente dal post vendita è bassa. Alle difficoltà del mercato si aggiunge l'aumento dei tassi di interesse che rende più oneroso l'acquisto dell'auto con finanziamenti che nei prossimi mesi potrebbe farsi sentire in modo significativo".

Spostando il focus sul Nord del Paese è intervenuto **Mario Verna**, General Manager di Queen Car Torino: "L'area del Piemonte ha una situazione migliore rispetto al mezzogiorno, ma "l'abbandono" di Stellantis ha comunque rallentato le vendite per mancanza di interventi e produzione. Per la prima volta il settore dell'auto si sta confrontando con una tempesta perfetta con fattori di tipo esogeno ed endogeno che rendono più difficile fare pianificazione nel medio periodo. Per superare questa fase dovremo pensare a sistemi di business innovativi".

Sul mercato europeo si è concentrato **Piero Carlomagno**, Presidente di ADEFCA Associazione Dealers Europei FCA: "In Europa le reti ex FCA stanno vivendo un fenomeno singolare. I rivenditori sono quasi tutti multimarchio e gli operatori dedicati sono stati decimati per la scarsa dimensione. Oggi esiste un deciso problema di trasporto di vetture tra i diversi Paesi. In Europa sui piazzali ci sono 400mila unità di vetture FCA, bisogna liberarli, altrimenti anche la produzione dovrà fermarsi. Il

costruttore ha chiesto ai concessionari un aiuto a svuotarli, in quanto la velocità di produzione è superiore a quella dei trasporti”.

-----  
“Parola alla filiera. La tempesta perfetta sull’automotive. Nuovo Governo subito sotto esame”  
**Automotive, dalla tempesta perfetta alla tempesta “perpetua”.**

**La filiera compatta all’Esecutivo: sostegno ai privati sull’usato a basso impatto ambientale e alle flotte per ridurre le emissioni del parco circolante**

**Andrea Arzà**, Presidente Federchimica-Assogasliquidi, ha aperto il dibattito focalizzandosi sulla crisi del gas: *“I troppi NO che negli anni il nostro Paese ha espresso verso la realizzazione di impianti hanno prodotto una situazione critica come quella attuale. Responsabilità che esistono anche a livello europeo. Affidarsi a oggi una sola tecnologia, quella elettrica, in futuro è una scelta ideologica e tutt’altro che a zero emissioni, stante l’attuale mix di produzione di energia nel nostro Paese”.*

La parola è quindi andata ad **Adolfo De Stefani Cosentino**, Presidente di Federauto che ha evidenziato come *“è tempo di guardare al medio periodo, sono molte le insidie sul mercato che lo porteranno nel 2022 a quota 1 milione e 300mila immatricolazioni, nonostante questo serve operare investimenti. È inutile promuovere incentivi di 6.000 euro per spingere all’acquisto di auto economicamente comunque irraggiungibili per le fasce di popolazione più deboli. Oggi noi concessionari dobbiamo vendere elettrico per evitare che le Case auto incorrano in sanzioni. Chiediamo al Governo che questa transizione venga fatta tenendo conto della realtà e dell’industria nazionale”.*

**Francesco Naso**, Segretario Generale di Motus-E, ha risposto alle critiche nei confronti della svolta elettrica: *“Vanno superati gli schieramenti. Il mandato dell’Europa al 2035 è tecnologicamente neutrale, a condizione che si producano zero emissioni. La corsa all’elettrico della produzione cinese risulta minacciosa perché stanno seguendo una politica di riduzione dei costi che dovrebbe portare a modelli con costi significativamente più bassi in 3-4 anni. Dobbiamo trasformare i problemi in opportunità. Un’opportunità può arrivare dall’usato messo sul mercato dalle flotte dopo 36 mesi, a costi decisamente più raggiungibili”.*

*“Le motorizzazioni endotermiche più recenti”*, ha affermato, **Claudio Spinaci**, Presidente UNEM, *“hanno raggiunto oggi gli obiettivi di riduzione dell’inquinamento. La crisi energetica prescinde dalla guerra in corso in Ucraina. Il gas manca a livello mondiale. L’Europa è andata in crisi perché è mancata una politica di sicurezza energetica che si affronta su dati di fatto e diversificando le forniture energetiche. La stessa dinamica la si sta seguendo anche sul mercato dell’auto, con la scelta di una sola tecnologia e penalizzando oltremodo le altre”.*

**Simonpaolo Buongiardino**, Presidente di Federmotorizzazione: *“L’Europa va a due velocità, quella del Nord che produce energia, ma meno forte nella produzione di auto, e una del Sud che viaggia all’inverso: produce auto, ma ha meno risorse energetiche. Il reddito medio dei Paesi del Sud Europa è decisamente più basso di quelli del Nord Europa. Vanno quindi individuate ricette diverse per Paesi diversi. Si possono ancora mettere in discussione i tempi della transizione”.*

Sugli obiettivi dei prossimi anni si è espresso **Michele Crisci**, Presidente di Unrae: *“L’auto elettrica non sarà l’unica scelta nel futuro, ma una delle scelte. Il 2035 è sufficientemente distante*

*per poter raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni, senza escludere nessuno e procedendo a una riconversione industriale della componentistica che deve accelerare. Dal Governo mi aspetto una pianificazione rivolta al futuro per le fonti energetiche”.*

Sul tema della componentistica si è soffermato **Marco Stella**, Vicepresidente di ANFIA: *“La componentistica è un settore strategico per il Paese. Più che di tempesta perfetta, il settore dell’auto è da anni in tempesta permanente con ogni anno 2-3 shock da superare, anche se nessuno poteva immaginare gli eventi degli ultimi mesi. La presenza nel Governo di persone più vicine e coinvolte sui temi dell’impresa e del settore automotive creano premesse positive per proseguire un dialogo che consenta di gestire al meglio gli anni a venire”.*

**Roberto Scarabel**, presidente di AsConAuto, ha poi osservato come *“i tempi di consegna dei veicoli restano uno dei problemi centrali per i dealer e i consumatori, così come le valutazioni dell’usato. L’accelerazione verso l’elettrico richiede oggi più formazione per il personale. Oggi i clienti non hanno capacità di spesa necessaria per acquistare le vetture elettriche. Il tema centrale per il Governo sarà svecchiare il parco circolante, più inquinante, ma anche più pericoloso e meno sicuro”.*

Il tema delle flotte aziendali è stato al centro delle dichiarazioni di **Alberto Viano**, Presidente di **Aniasa**: *“Oggi il Governo deve avere un approccio positivo e di lungo periodo. Del precedente Governo abbiamo apprezzato la capacità di ascolto su alcuni temi. Quello che osserviamo è un rallentamento del ricambio del parco circolante. Oggi bisogna mantenere politiche costanti ed evitare politiche di annunci che frenano gli acquisti, come accaduto negli ultimi mesi per gli incentivi a privati e per quelli rivolti alle aziende. Cambiare in continuazione le regole del quadro di riferimento blocca gli investimenti”.*

## Ministro Pichetto: “in Europa porteremo la neutralità tecnologica”

**Primo intervento del neo ministro Pichetto Fratin: "in Europa porteremo la neutralità tecnologica, in continuità con il governo Draghi". Ma dice sì al nucleare**

Prima uscita ufficiale per il neo ministro dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica (ex Transizione Ecologica), il forzista **Gilberto Pichetto Fratin**, intervenuto in collegamento telefonico alla due giorni milanese di dibattiti promossi da **#FORUMAutoMotive**, il contenitore di idee sui temi della mobilità che in passato ha avuto tra i suoi relatori anche SicurAUTO.it. Pichetto Fratin ha dichiarato che il neonato governo Meloni porterà in Europa un approccio all’automotive improntato alla **neutralità tecnologica**, individuando nella *“diversificazione delle fonti”* e nella *“sperimentazione sul nucleare di ultima generazione”* la ricetta per il futuro.

### **MINISTRO PICHETTO FRATIN AL FORUMAUTOMOTIVE: “SÌ ALLA NEUTRALITÀ TECNOLOGICA, MA IL NUCLEARE NON SIA UN TABÙ”**

In particolare il ministro ha approfondito la sfida che attende la mobilità nazionale ed europea e i **temi connessi alla crisi energetica**: *“Già oggi incontrerò i colleghi europei per discutere della crisi dell’energia che sta avendo pesanti conseguenze anche sul settore dell’automotive”*, ha spiegato Pichetto Fratin, *“Dobbiamo trovare un punto di convergenza tra i diversi punti di vista. La posizione del nuovo governo è di **continuità rispetto all’esecutivo Draghi sulla neutralità tecnologica** (tra l’altro il suo predecessore Cingolani è rimasto con il ruolo di consulente del ministero, ndr), conciliando le esigenze economiche e produttive del nostro Paese con l’obiettivo di **passaggio all’elettrico** o ad altri carburanti non inquinanti e non climalteranti”*.

*“A livello europeo”*, ha poi concluso il ministro, *“il tema del ‘Fit for 55’ va affrontato con cautela, realismo e serietà. Guardando al futuro bisognerà puntare nella **diversificazione tra le diverse fonti di energia** per sostituire il gas da fonte russa e assumendo un atteggiamento favorevole anche nei confronti della sperimentazione del **nucleare di ultima generazione**”*.

### **FILIERA DELL’AUTO: “CONIUGARE TRANSIZIONE ENERGETICA ED ESIGENZE DI AZIENDE E CONSUMATORI”**

A parte l’intervento del neo ministro dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica, il **#FORUMAutoMotive** ha ospitato numerosi altri relatori, in gran parte rappresentanti della **filiera dell’auto in Italia**, che hanno chiamato in causa il nuovo governo chiedendo l’attuazione di un piano strategico capace di **coniugare transizione energetica ed esigenze di consumatori**

**e industria nazionale.** Ecco le dichiarazioni più interessanti.

Innanzitutto il promotore di #FORUMAutoMotive, **Pierluigi Bonora**, che ha evidenziato come la transizione energetica abbia bisogno di tempo: *“si parla troppo spesso di cosa accadrà nel futuro, senza però **guardare al mercato reale e alle urgenze immediate.** Bisogna superare l'approccio ideologico e strumentale al tema. La svolta elettrica è stata decisa senza consultare il mercato e i consumatori e oggi da più parti sembrano emergere dei ripensamenti”*. Dello stesso avviso **Plinio Vanini**, presidente di Autotorino: *“Per fare i cambiamenti serve attendere i tempi necessari, grande capacità di trasformazione, ma anche un mercato del lavoro più flessibile”*.



## #FORUMAUTOMOTIVE: PARERI OPPOSTI SULLA SVOLTA ELETTRICA

**Andrea Arzà**, presidente Federchimica-Assogasliquidi, focalizzandosi sulla crisi del gas ha rimarcato che *“i troppi no che negli anni il nostro Paese ha espresso verso la realizzazione di impianti hanno prodotto una situazione critica come quella attuale, con responsabilità anche a livello europeo. Affidarsi già da oggi per il futuro a una sola tecnologia, quella elettrica, è una **scelta ideologica** e tutt'altro che a zero emissioni”*. Mentre **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente di Federauto ha evidenziato l'inutilità di promuovere incentivi da 6.000 euro *“per spingere all'acquisto di auto che restano economicamente irraggiungibili per le fasce di popolazione più deboli. Chiediamo al governo che questa transizione si faccia tenendo conto della realtà e dell'industria nazionale”*.

**Francesco Naso**, segretario generale di Motus-E, ha però risposto alle critiche nei confronti della svolta elettrica: *“Si devono superare gli schieramenti e trasformare i problemi in opportunità. Ad esempio un'opportunità può arrivare dall'usato mettendo sul mercato le auto elettriche delle flotte dopo 36 mesi, a costi decisamente più raggiungibili”*. **Claudio Spinaci**, presidente UNEM, ha da parte sua precisato che *“le motorizzazioni endotermiche più recenti hanno già*

raggiunto gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento".

## TRANSIZIONE ECOLOGICA? I TEMPI SI POSSONO ANCORA DISCUTERE

Per **Simonpaolo Buongiardino**, presidente di Federmotorizzazione, *"si possono ancora mettere in discussione i tempi della transizione"*, e sugli obiettivi dei prossimi anni si è espresso anche **Michele Crisci**, presidente di Unrae: *"L'auto elettrica non sarà l'unica scelta nel futuro, ma una delle scelte. Il 2035 è sufficientemente distante per poter raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni, senza escludere nessuno e procedendo a una riconversione industriale della componentistica che deve accelerare. Dal governo Meloni mi aspetto una pianificazione rivolta al futuro per le fonti energetiche"*. Sotto quest'aspetto è ottimista **Marco Stella**, vicepresidente di ANFIA: *"La presenza nel governo di **persone più vicine e coinvolte sui temi dell'impresa e del settore automotive** creano premesse positive per proseguire un dialogo che consenta di gestire al meglio gli anni a venire"*.

Da citare infine le riflessioni di **Roberto Scarabel**, presidente di AsConAuto (*"Il tema centrale per il governo sarà svecchiare il parco circolante, più inquinante ma anche più pericoloso e meno sicuro"*) e di **Alberto Viano**, presidente di **Aniasa**: *"Oggi il governo deve avere un approccio positivo e di lungo periodo, mantenendo **politiche costanti** ed evitando politiche di annunci che frenano gli acquisti. Cambiare in continuazione le regole del quadro di riferimento blocca gli investimenti"*.



## Transizione energetica – La filiera al nuovo governo: “Serve un piano strategico per l’auto”



Transizione energetica – La filiera al nuovo governo: “Serve un piano strategico per l’auto”

“Un piano strategico per l’auto per coniugare transizione energetica ed esigenze di consumatori ed industria nazionale”. E’ questo l’appello, che diversi rappresentanti della filiera automobilistica sono tornati a lanciare rivolgendosi, però, al nuovo governo guidato da Giorgia Meloni. In particolare, durante una tavola rotonda dell’ultima edizione del #FORUMAutoMotive sono stati affrontate diverse tematiche, tra cui la crisi energetica, la transizione verso la mobilità elettrica e i relativi effetti su un mercato italiano destinato a chiudere l’anno con appena 1,3 milioni di immatricolazioni.

Parola alla filiera. Per esempio, per Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto “è inutile promuovere incentivi di 6.000 euro per spingere all’acquisto di auto economicamente comunque irraggiungibili per le fasce di popolazione più deboli. Oggi noi concessionari dobbiamo vendere elettrico per evitare che le Case auto incorrano in sanzioni. Chiediamo al Governo che questa transizione venga fatta tenendo conto della realtà e dell’industria nazionale”. Simile l’intervento del numero uno dell’Unrae, Michele Crisci: “L’auto elettrica non sarà l’unica scelta nel futuro, ma una delle scelte. Il 2035 è sufficientemente distante per poter

raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni, senza escludere nessuno e procedendo a una riconversione industriale della componentistica che deve accelerare. Dal Governo mi aspetto una pianificazione rivolta al futuro per le fonti energetiche”.

Regole certe. Alberto Viano, presidente dell'**Aniasa**, ha quindi chiesto all'esecutivo “un approccio positivo e di lungo periodo”. “Oggi bisogna mantenere politiche costanti ed evitare politiche di annunci che frenano gli acquisti, come accaduto negli ultimi mesi per gli incentivi a privati e per quelli rivolti alle aziende. Cambiare in continuazione le regole del quadro di riferimento blocca gli investimenti”, ha aggiunto Viano, mentre Roberto Scarabel, numero uno di AsConAuto, ha lanciato l'appello a “svecchiare il parco circolante” e Marco Stella, vicepresidente dell'Anfia, ha evidenziato “la presenza nel Governo di persone più vicine e coinvolte sui temi dell'impresa e del settore automotive”, che “creano premesse positive per proseguire un dialogo che consenta di gestire al meglio gli anni a venire”.

Il bando delle endotermiche. Durante la tavola rotonda è stato affrontato anche il tema del bando delle endotermiche. Secondo Andrea Arzà, Presidente Federchimica-Assogasliquidi, “affidarsi oggi a una sola tecnologia, quella elettrica, è una scelta ideologica e tutt'altro che a zero emissioni, stante l'attuale mix di produzione di energia nel nostro Paese”. “Le motorizzazioni endotermiche più recenti”, ha affermato Claudio Spinaci dell'Unem, “hanno raggiunto oggi gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento. La crisi energetica prescinde dalla guerra in corso in Ucraina. Il gas manca a livello mondiale. L'Europa è andata in crisi perché è mancata una politica di sicurezza energetica che si affronta su dati di fatto e diversificando le forniture energetiche. La stessa dinamica la si sta seguendo anche sul mercato dell'auto, con la scelta di una sola tecnologia e penalizzando oltremodo le altre”. Simonpaolo Buongiardino di Federmotorizzazione è, invece, tornato a porre l'accento su un'Europa “a due velocità, quella del Nord che produce energia, ma meno forte nella produzione di auto, e una del Sud che viaggia all'inverso: produce auto, ma ha meno risorse energetiche. Il reddito medio dei Paesi del Sud Europa è decisamente più basso di quelli del Nord Europa. Vanno quindi individuate ricette diverse per Paesi diversi. Si possono ancora mettere in discussione i tempi della transizione”. Infine, Francesco Naso, segretario generale di Motus-E, ha risposto alle critiche nei confronti della svolta elettrica: Vanno superati gli schieramenti. Il mandato dell'Europa al 2035 è tecnologicamente neutrale, a condizione che si producano zero emissioni. Dobbiamo trasformare i problemi in opportunità”.

## Cosa chiede la filiera dell'auto al nuovo governo

**Appello a #FORUMAutoMotive: piano strategico per transizione energetica, consumatori e industria, ma anche aiuti per l'usato ecologico**



Serve un “piano strategico per l’auto per coniugare transizione energetica ed esigenze di consumatori e industria nazionale”. Questo è l’appello che la filiera dell’auto, riunita a Milano per #FORUMAutoMotive, lancia al nuovo governo in carica.

Nella prima giornata dell’evento promosso dal giornalista Pierluigi Bonora e dedicato ai temi della mobilità a motore sono stati affrontati i temi della transizione ecologica e del passaggio all’auto elettrica nel 2035, sia in Italia che in Europa. Lo stesso Bonora, all’inizio della tavola rotonda, ha evidenziando come la svolta elettrica sia stata decisa “senza consultare il mercato e i consumatori” e che oggi “da più parti sembrano emergere dei ripensamenti”.

### **Incentivi per l’usato a basso impatto ambientale**

Un'altra richiesta fatta dalla filiera auto al nuovo esecutivo è questa: “Sostegno ai privati sull’usato a basso impatto ambientale e alle flotte per ridurre le emissioni del parco circolante”.

Insomma, la filiera italiana dell’auto rappresentata al #FORUMAutoMotive anche da diversi concessionari e associazioni, ha evidenziato alcuni dei problemi che il settore sta già affrontando e si prepara ad affrontare in futuro. Qui di seguito trovate gli interventi dei partecipanti alla tavola rotonda.

## Tutti gli interventi al #FORUMAutoMotive

Dario Duse, EMEA Co-Leader of Automotive & Industrial, Italy Country Leader e Managing Director di AlixPartners che ha presentato l'ultimo aggiornamento del Global Automotive Outlook

“Nessuno si aspettava che un'industria rigida come l'automobile avrebbe superato l'emergenza COVID senza grossi problemi. Negli ultimi mesi la profittabilità dei costruttori di automobili, grazie a una scarsità di offerta, è stata superiore rispetto a quella dei fornitori, invertendo un trend ormai consolidato. La ripresa del mercato è oggi più debole del previsto, anche a causa della persistente crisi dei chip e, più in generale, delle componenti dei veicoli. Rispetto a giugno osserviamo a livello mondiale una possibile ripresa più lenta e meno significativa. Quest'anno l'Italia faticcherà a raggiungere 1 e mezzo di auto. Il focus oggi è tutto su costi, quelli delle vetture elettriche rispetto alle endotermiche e quelli dell'energia in primis”.

Plinio Vanini, Presidente di Autotorino

“Viviamo un momento epocale di cambiamenti che tocca tutte le imprese del settore. Per fare i cambiamenti serve attendere i tempi necessari, grande capacità di cambiamento, ma anche un mercato del lavoro più flessibile. Abbiamo negli scorsi anni investito in diversi territori del Nord Italia e non ci dispiacerebbe anche un'esperienza su mercati esteri nei prossimi anni per confrontarci con altre culture”.

Sergio Tumino, Amministratore Unico di ST Sergio Tumino di Ragusa

“Il parco circolante siciliano, che vede ampie quote di veicoli ante Euro 4, rende più difficile investire in alcune aree del Paese. Basti pensare la nostra Regione, che ha un reddito medio pari alla metà di quello dei cittadini lombardi, è ben lontana dai target di elettrificazione, con pochissime colonnine di ricarica sul territorio e scarsi acquisti di vetture ibride plug-in ed elettriche. Sarebbe ora di pensare a misure specifiche di sostegno ad alcune aree geografiche del Paese più in difficoltà”.

Francesco Maldarizzi, Presidente della Maldarizzi Automotive S.p.A

“Più che di sostegni nel Sud Italia c'è bisogno di fare squadra. Il problema del Sud è il grande frazionamento, il tessuto costituito da piccole imprese con gestione spesso artigianale e non professionale. In Italia la parte di marginalità proveniente dal post vendita è bassa. Alle difficoltà del mercato si aggiunge l'aumento dei tassi di interesse che rende più oneroso l'acquisto dell'auto con finanziamenti che nei prossimi mesi potrebbe farsi sentire in modo significativo”.

Mario Verna, General Manager di Queen Car Torino

“L'area del Piemonte ha una situazione migliore rispetto al mezzogiorno, ma “l'abbandono” di Stellantis ha comunque rallentato le vendite per mancanza di interventi e produzione. Per la

prima volta il settore dell'auto si sta confrontando con una tempesta perfetta con fattori di tipo esogeno ed endogeno che rendono più difficile fare pianificazione nel medio periodo. Per superare questa fase dovremo pensare a sistemi di business innovativi”.

Piero Carlomagno, Presidente di ADEFCA Associazione Dealers Europei FCA

“In Europa le reti ex FCA stanno vivendo un fenomeno singolare. I rivenditori sono quasi tutti multimarchio e gli operatori dedicati sono stati decimati per la scarsa dimensione. Oggi esiste un deciso problema di trasporto di vetture tra i diversi Paesi. In Europa sui piazzali ci sono 400mila unità di vetture FCA, bisogna liberarli, altrimenti anche la produzione dovrà fermarsi. Il costruttore ha chiesto ai concessionari un aiuto a svuotarli, in quanto la velocità di produzione è superiore a quella dei trasporti”.

Andrea Arzà, Presidente di Federchimica-Assogasliquidi

“I troppi NO che negli anni il nostro Paese ha espresso verso la realizzazione di impianti hanno prodotto una situazione critica come quella attuale. Responsabilità che esistono anche a livello europeo. Affidarsi a oggi una sola tecnologia, quella elettrica, in futuro è una scelta ideologica e tutt'altro che a zero emissioni, stante l'attuale mix di produzione di energia nel nostro Paese”.

Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto

“È tempo di guardare al medio periodo, sono molte le insidie sul mercato che lo porteranno nel 2022 a quota 1 milione e 300mila immatricolazioni, nonostante questo serve operare investimenti. È inutile promuovere incentivi di 6.000 euro per spingere all'acquisto di auto economicamente comunque irraggiungibili per le fasce di popolazione più deboli. Oggi noi concessionari dobbiamo vendere elettrico per evitare che le Case auto incorrano in sanzioni. Chiediamo al Governo che questa transizione venga fatta tenendo conto della realtà e dell'industria nazionale”.

Francesco Naso, Segretario Generale di Motus-E

“Vanno superati gli schieramenti. Il mandato dell'Europa al 2035 è tecnologicamente neutrale, a condizione che si producano zero emissioni. La corsa all'elettrico della produzione cinese risulta minacciosa perché stanno seguendo una politica di riduzione dei costi che dovrebbe portare a modelli con costi significativamente più bassi in 3-4 anni. Dobbiamo trasformare i problemi in opportunità. Un'opportunità può arrivare dall'usato messo sul mercato dalle flotte dopo 36 mesi, a costi decisamente più raggiungibili”.

Claudio Spinaci, Presidente di UNEM

“Le motorizzazioni endotermiche più recenti hanno raggiunto oggi gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento. La crisi energetica prescinde dalla guerra in corso in Ucraina. Il gas manca a livello mondiale. L'Europa è andata in crisi perché è mancata una politica di sicurezza

energetica che si affronta su dati di fatto e diversificando le forniture energetiche. La stessa dinamica la si sta seguendo anche sul mercato dell'auto, con la scelta di una sola tecnologia e penalizzando oltremodo le altre”.

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Federmotorizzazione

“L'Europa va a due velocità, quella del Nord che produce energia, ma meno forte nella produzione di auto, e una del Sud che viaggia all'inverso: produce auto, ma ha meno risorse energetiche. Il reddito medio dei Paesi del Sud Europa è decisamente più basso di quelli del Nord Europa. Vanno quindi individuate ricette diverse per Paesi diversi. Si possono ancora mettere in discussione i tempi della transizione”.

Michele Crisci, Presidente di Unrae

“L'auto elettrica non sarà l'unica scelta nel futuro, ma una delle scelte. Il 2035 è sufficientemente distante per poter raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni, senza escludere nessuno e procedendo a una riconversione industriale della componentistica che deve accelerare. Dal Governo mi aspetto una pianificazione rivolta al futuro per le fonti energetiche”.

Marco Stella, Vicepresidente di ANFIA

“La componentistica è un settore strategico per il Paese. Più che di tempesta perfetta, il settore dell'auto è da anni in tempesta permanente con ogni anno 2-3 shock da superare, anche se nessuno poteva immaginare gli eventi degli ultimi mesi. La presenza nel Governo di persone più vicine e coinvolte sui temi dell'impresa e del settore automotive creano premesse positive per proseguire un dialogo che consenta di gestire al meglio gli anni a venire”.

Roberto Scarabel, presidente di AsConAuto

“I tempi di consegna dei veicoli restano uno dei problemi centrali per i dealer e i consumatori, così come le valutazioni dell'usato. L'accelerazione verso l'elettrico richiede oggi più formazione per il personale. Oggi i clienti non hanno capacità di spesa necessaria per acquistare le vetture elettriche. Il tema centrale per il Governo sarà svecchiare il parco circolante, più inquinante, ma anche più pericoloso e meno sicuro”.

Alberto Viano, Presidente di **Aniasa**

“Oggi il Governo deve avere un approccio positivo e di lungo periodo. Del precedente Governo abbiamo apprezzato la capacità di ascolto su alcuni temi. Quello che osserviamo è un rallentamento del ricambio del parco circolante. Oggi bisogna mantenere politiche costanti ed evitare politiche di annunci che frenano gli acquisti, come accaduto negli ultimi mesi per gli incentivi a privati e per quelli rivolti alle aziende. Cambiare in continuazione le regole del quadro di riferimento blocca gli investimenti”.

## Piano mobilità 2023: da #FORUMAutoMotive l'appello al Governo Meloni

La prima giornata del #FORUMAutoMotive d'autunno 2022, si è chiusa con varie proposte e una speranza: quella di vedere il nuovo governo Meloni all'opera sul fronte con aiuti seri per la filiera dell'auto e di conseguenza alla mobilità italiana.

Non si parla solo di industria, calante nel Bel Paese come ha detto Montezemolo ma comunque viva. Ci sono tanti aspetti che legano uomini e donne del settore a chiunque si sposti in strada. Non ultimo l'impatto delle regole che mutano il trend di rinnovo delle auto aziendali.

### #FORUMAutoMotive in sintesi

Il grande appuntamento che porta tutti intorno a dei tavoli, per discutere, organizzato per volere di Pierluigi Bonora, sinteticamente ha sentenziato che: **La crisi energetica degli ultimi mesi e la tempesta perpetua sul mondo automotive stanno mettendo in dubbio tempi e modalità della transizione ecologica al 2035 nel nostro Paese e a livello europeo. Gli effetti in Italia sono evidenti: il mercato delle immatricolazioni procede lentamente, soprattutto nel Sud Italia per il calo della capacità di spesa delle famiglie, e a fine anno si fermerà a quota 1 milione e 300mila veicoli. L'elettrico stenta.**

Il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore, ha dato parecchi spunti nel day1 di cui vi diamo sintesi qui su Missionline. A partire da quanto dicono i maggiori concessionari italiani.

### Un milione e mezzo di auto

Bonora ha introdotto i lavori evidenziando come *"La transizione ha bisogno di tempo, si parla troppo spesso di cosa accadrà nel futuro, senza però guardare al mercato reale e alle urgenze immediate. Bisogna superare l'approccio ideologico e strumentale al tema. La svolta elettrica è stata decisa senza consultare il mercato e i consumatori e oggi da più parti sembrano emergere dei ripensamenti"*.

Dario Duse di **AlixPartners**, ha presentato l'ultimo aggiornamento del Global Automotive Outlook: *"Nessuno si aspettava che un'industria rigida come l'automobile avrebbe superato l'emergenza COVID senza grossi problemi. Negli ultimi mesi la profittabilità dei costruttori di automobili, grazie a una scarsità di offerta, è stata superiore rispetto a quella dei fornitori, invertendo un trend ormai consolidato.*

*La ripresa del mercato è oggi più debole del previsto, anche a causa della persistente crisi dei chip e, più in generale, delle componenti dei veicoli. Rispetto a giugno osserviamo a livello mondiale una*

*possibile ripresa più lenta e meno significativa Quest'anno l'Italia faticcherà a raggiungere 1 milione e mezzo di auto. Il focus oggi è tutto su costi, quelli delle vetture elettriche rispetto alle endotermiche e quelli dell'energia in primis".*

## Tempesta perpetua richiede sostegno, sull'usato e alle flotte

Andrea Arzà, Presidente **Federchimica-Assogasliquidi**, ha aperto il dibattito focalizzandosi sulla crisi del gas: *"I troppi NO che negli anni il nostro Paese ha espresso verso la realizzazione di impianti hanno prodotto una situazione critica. Responsabilità che esistono anche a livello europeo. Affidarsi a oggi una sola tecnologia, quella elettrica, in futuro è una scelta ideologica e tutt'altro che a zero emissioni, stante l'attuale mix di produzione di energia nel nostro Paese".*

La parola è quindi andata ad Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di **Federauto** che ha evidenziato come *"è tempo di guardare al medio periodo, sono molte le insidie sul mercato che lo porteranno nel 2022 a quota 1 milione e 300mila immatricolazioni, nonostante questo serve operare investimenti.*

*È inutile promuovere incentivi di 6.000 euro per spingere all'acquisto di auto economicamente comunque irraggiungibili per le fasce di popolazione più deboli. Oggi noi concessionari dobbiamo vendere elettrico per evitare che le Case auto incorrano in sanzioni. Chiediamo al Governo che questa transizione venga fatta tenendo conto della realtà e dell'industria nazionale".*



## Il tema elettrico a #FORUMAutoMotive

Francesco Naso, Segretario Generale di **Motus-E**, ha risposto alle critiche nei confronti della svolta elettrica: *"Vanno superati gli schieramenti. Il mandato dell'Europa al 2035 è tecnologicamente neutrale, a condizione che si producano zero emissioni. La corsa all'elettrico della produzione cinese risulta minacciosa perché stanno seguendo una politica di riduzione dei costi che dovrebbe portare a modelli con costi significativamente più bassi in 3-4 anni. Dobbiamo trasformare*

*i problemi in opportunità. Un'opportunità può arrivare dall'usato messo sul mercato dalle flotte dopo 36 mesi, a costi decisamente più raggiungibili".*

*"Le motorizzazioni endotermiche più recenti", ha affermato, Claudio Spinaci, Presidente UNEM, "hanno raggiunto oggi gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento. La crisi energetica prescinde dalla guerra in corso in Ucraina. Il gas manca a livello mondiale. L'Europa è andata in crisi perché è mancata una politica di sicurezza energetica che si affronta su dati di fatto e diversificando le forniture energetiche. La stessa dinamica la si sta seguendo anche sul mercato dell'auto, con la scelta di una sola tecnologia e penalizzando oltremodo le altre".*

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di **Federmotorizzazione**: *"L'Europa va a due velocità, quella del Nord che produce energia, ma meno forte nella produzione di auto, e una del Sud che viaggia all'inverso: produce auto, ma ha meno risorse energetiche. Il reddito medio dei Paesi del Sud Europa è decisamente più basso di quelli del Nord Europa. Vanno quindi individuate ricette diverse per Paesi diversi. Si possono ancora mettere in discussione i tempi della transizione".*

Sugli obiettivi dei prossimi anni si è espresso Michele Crisci, Presidente di **Unrae**: *"L'auto elettrica non sarà l'unica scelta nel futuro, ma una delle scelte. Il 2035 è sufficientemente distante per poter raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni, senza escludere nessuno e procedendo a una riconversione industriale della componentistica che deve accelerare. Dal Governo mi aspetto una pianificazione rivolta al futuro per le fonti energetiche".*

## **Componenti e ricambi**

Sul tema della componentistica si è soffermato Marco Stella, Vicepresidente di **ANFIA**: *"La componentistica è un settore strategico per il Paese. Più che di tempesta perfetta, il settore dell'auto è da anni in tempesta permanente con ogni anno 2-3 shock da superare, anche se nessuno poteva immaginare gli eventi degli ultimi mesi. La presenza nel Governo di persone più vicine e coinvolte sui temi dell'impresa e del settore automotive creano premesse positive per proseguire un dialogo che consenta di gestire al meglio gli anni a venire".*

Roberto Scarabel, presidente di **AsConAuto**, ha poi osservato come *"i tempi di consegna dei veicoli restano uno dei problemi centrali per i dealer e i consumatori, così come le valutazioni dell'usato. L'accelerazione verso l'elettrico richiede oggi più formazione per il personale. Oggi i clienti non hanno capacità di spesa necessaria per acquistare le vetture elettriche. Il tema centrale per il Governo sarà svecchiare il parco circolante, più inquinante, ma anche più pericoloso e meno sicuro".*

## **Flotte aziendali**

Il tema delle flotte aziendali è stato al centro delle dichiarazioni di Alberto Viano, Presidente di **Aniasa** e delle discussioni di #FORUMAutoMotive: *"Oggi il Governo deve avere un approccio positivo e di lungo periodo. Del precedente Governo abbiamo apprezzato la capacità di ascolto su alcuni temi. Quello che osserviamo è un rallentamento del ricambio del parco circolante. Oggi bisogna mantenere politiche costanti ed evitare politiche di annunci che frenano gli acquisti, come accaduto negli ultimi mesi per gli incentivi a privati e per quelli rivolti alle aziende. Cambiare in*

*continuazione le regole del quadro di riferimento blocca gli investimenti”.*

## Da #FORUMAutoMotive, l'appello della filiera auto al nuovo Governo



### Eventi

“Un piano strategico per l'auto per coniugare transizione energetica ed esigenze di consumatori ed industria nazionale”. E' l'appello della filiera auto al novo Governo lanciato da #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista **Pierluigi Bonora** (24 e 25 ottobre).

“La **crisi energetica** degli ultimi mesi e la tempesta “perpetua” sul mondo automotive stanno mettendo in dubbio tempi e modalità della transizione ecologica al 2035 nel nostro Paese e a livello europeo. Gli effetti in Italia sono evidenti: il mercato delle immatricolazioni procede lentamente, soprattutto nel Sud Italia per il calo della capacità di spesa delle famiglie, e a fine anno si fermerà a quota 1 milione e 300mila veicoli. L'elettrico stenta”.

Questi alcuni tra i principali spunti al centro della prima giornata dell'evento.

Bonora ha introdotto i lavori evidenziando come “La **transizione** ha bisogno di tempo, si parla troppo spesso di cosa accadrà nel futuro, senza però guardare al mercato reale e alle urgenze immediate. Bisogna superare l'approccio ideologico e strumentale al tema. La svolta elettrica è stata decisa senza consultare il mercato e i consumatori e oggi da più parti sembrano emergere dei ripensamenti”.

Bonora ha poi introdotto **Dario Duse**, EMEA Co-Leader of Automotive & Industrial, Italy Country Leader e Managing Director di AlixPartners, che ha presentato l'ultimo aggiornamento del Global Automotive Outlook: “Nessuno si aspettava che un'industria rigida come l'automobile avrebbe superato l'emergenza COVID senza grossi problemi. Negli ultimi

mesi la profittabilità dei costruttori di automobili, grazie a una scarsità di offerta, è stata superiore rispetto a quella dei fornitori, invertendo un trend ormai consolidato. La ripresa del mercato è oggi più debole del previsto, anche a causa della persistente crisi dei chip e, più in generale, delle componenti dei veicoli. Rispetto a giugno osserviamo a livello mondiale una possibile ripresa più lenta e meno significativa. Quest'anno l'Italia faticcherà a raggiungere 1 e mezzo di auto. Il focus oggi è tutto su costi, quelli delle vetture elettriche rispetto alle endotermiche e quelli dell'energia in primis”.

### **“Concessionari, cambia tutto: mancano le auto e l'italiano è più povero”. “Mercato in affanno nel 2022: immatricolazioni a fine 2022 a quota 1 milione e 300mila”**

La tavola rotonda, moderata da Pierluigi Bonora e Dario Pennica, Direttore di Sicilia Motori, ha visto il primo intervento di **Plinio Vanini**, Presidente di Autotorino: “Viviamo un momento epocale di cambiamenti che tocca tutte le imprese del settore. Per fare i cambiamenti serve attendere i tempi necessari, grande capacità di cambiamento, ma anche un mercato del lavoro più flessibile. Abbiamo negli scorsi anni investito in diversi territori del Nord Italia e non ci dispiacerebbe anche un'esperienza su mercati esteri nei prossimi anni per confrontarci con altre culture”.

Sergio Tumino, Amministratore Unico di ST Sergio Tumino di Ragusa, si è poi focalizzato sul tema degli investimenti al Sud: “Il parco circolante siciliano, che vede ampie quote di veicoli ante Euro 4, rende più difficile investire in alcune aree del Paese. Basti pensare la nostra Regione, che ha un reddito medio pari alla metà di quello dei cittadini lombardi, è ben lontana dai target di elettrificazione, con pochissime colonnine di ricarica sul territorio e scarsi acquisti di vetture ibride plug-in ed elettriche. Sarebbe ora di pensare a misure specifiche di sostegno ad alcune aree geografiche del Paese più in difficoltà”.

In parziale accordo con Tumino, Francesco Maldarizzi, Presidente della Maldarizzi Automotive S.p.A, che ha sostenuto: “Più che di sostegni nel Sud Italia c'è bisogno di fare squadra. Il problema del Sud è il grande frazionamento, il tessuto costituito da piccole imprese con gestione spesso artigianale e non professionale. In Italia la parte di marginalità proveniente dal post vendita è bassa. Alle difficoltà del mercato si aggiunge l'aumento dei tassi di interesse che rende più oneroso l'acquisto dell'auto con finanziamenti che nei prossimi mesi potrebbe farsi sentire in modo significativo”.

Spostando il focus sul Nord del Paese è intervenuto Mario Verna, General Manager di Queen Car Torino: “L'area del Piemonte ha una situazione migliore rispetto al mezzogiorno, ma “l'abbandono” di Stellantis ha comunque rallentato le vendite per mancanza di interventi e produzione. Per la prima volta il settore dell'auto si sta confrontando con una tempesta perfetta con fattori di tipo esogeno ed endogeno che rendono più difficile fare pianificazione nel medio periodo. Per superare questa fase dovremo pensare a sistemi di business innovativi”.

Sul mercato europeo si è concentrato Piero Carlomagno, Presidente di ADEFCA Associazione Dealers Europei FCA: “In Europa le reti ex FCA stanno vivendo un fenomeno singolare. I rivenditori sono quasi tutti multimarchio e gli operatori dedicati sono stati decimati per la scarsa dimensione. Oggi esiste un deciso problema di trasporto di vetture tra i diversi Paesi. In Europa sui piazzali ci sono 400mila unità di vetture FCA, bisogna liberarli, altrimenti anche la produzione dovrà fermarsi. Il costruttore ha chiesto ai concessionari un aiuto a svuotarli, in quanto la velocità di produzione è superiore a quella dei trasporti”.

## **“Parola alla filiera. La tempesta perfetta sull'automotive. Nuovo Governo subito sotto esame”. Automotive, dalla tempesta perfetta alla tempesta “perpetua”.**

La filiera compatta all'Esecutivo: sostegno ai privati sull'usato a basso impatto ambientale e alle flotte per ridurre le emissioni del parco circolante

**Andrea Arzà**, Presidente Federchimica-Assogasliquidi, ha aperto il dibattito focalizzandosi sulla crisi del gas: “I troppi NO che negli anni il nostro Paese ha espresso verso la realizzazione di impianti hanno prodotto una situazione critica come quella attuale. Responsabilità che esistono anche a livello europeo. Affidarsi a oggi una sola tecnologia, quella elettrica, in futuro è una scelta ideologica e tutt'altro che a zero emissioni, stante l'attuale mix di produzione di energia nel nostro Paese”.

La parola è quindi andata ad **Adolfo De Stefani Cosentino**, Presidente di Federauto che ha evidenziato come “è tempo di guardare al medio periodo, sono molte le insidie sul mercato che lo porteranno nel 2022 a quota 1 milione e 300mila immatricolazioni, nonostante questo serve operare investimenti. È inutile promuovere incentivi di 6.000 euro per spingere all'acquisto di auto economicamente comunque irraggiungibili per le fasce di popolazione più deboli. Oggi noi concessionari dobbiamo vendere elettrico per evitare che le Case auto incorrano in sanzioni. Chiediamo al Governo che questa transizione venga fatta tenendo conto della realtà e dell'industria nazionale”.

**Francesco Naso**, Segretario Generale di Motus-E, ha risposto alle critiche nei confronti della svolta elettrica: “Vanno superati gli schieramenti. Il mandato dell'Europa al 2035 è tecnologicamente neutrale, a condizione che si producano zero emissioni. La corsa all'elettrico della produzione cinese risulta minacciosa perché stanno seguendo una politica di riduzione dei costi che dovrebbe portare a modelli con costi significativamente più bassi in 3-4 anni. Dobbiamo trasformare i problemi in opportunità. Un'opportunità può arrivare dall'usato messo sul mercato dalle flotte dopo 36 mesi, a costi decisamente più raggiungibili”.

“Le motorizzazioni endotermiche più recenti”, ha affermato, **Claudio Spinaci**, Presidente UNEM, “hanno raggiunto oggi gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento. La crisi energetica prescinde dalla guerra in corso in Ucraina. Il gas manca a livello mondiale. L'Europa è andata in crisi perché è mancata una politica di sicurezza energetica che si affronta su dati di fatto e diversificando le forniture energetiche. La stessa dinamica la si sta seguendo anche sul mercato dell'auto, con la scelta di una sola tecnologia e penalizzando oltremodo le altre”.

**Simonpaolo Buongiardino**, Presidente di Federmotorizzazione: “L’Europa va a due velocità, quella del Nord che produce energia, ma meno forte nella produzione di auto, e una del Sud che viaggia all’inverso: produce auto, ma ha meno risorse energetiche. Il reddito medio dei Paesi del Sud Europa è decisamente più basso di quelli del Nord Europa. Vanno quindi individuate ricette diverse per Paesi diversi. Si possono ancora mettere in discussione i tempi della transizione”.

Sugli obiettivi dei prossimi anni si è espresso Michele Crisci, Presidente di Unrae: “L’auto elettrica non sarà l’unica scelta nel futuro, ma una delle scelte. Il 2035 è sufficientemente distante per poter raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni, senza escludere nessuno e procedendo a una riconversione industriale della componentistica che deve accelerare. Dal Governo mi aspetto una pianificazione rivolta al futuro per le fonti energetiche”.

Sul tema della componentistica si è soffermato **Marco Stella**, Vicepresidente di ANFIA: “La componentistica è un settore strategico per il Paese. Più che di tempesta perfetta, il settore dell’auto è da anni in tempesta permanente con ogni anno 2-3 shock da superare, anche se nessuno poteva immaginare gli eventi degli ultimi mesi. La presenza nel Governo di persone più vicine e coinvolte sui temi dell’impresa e del settore automotive creano premesse positive per proseguire un dialogo che consenta di gestire al meglio gli anni a venire”.

**Roberto Scarabel**, presidente di AsConAuto, ha poi osservato come “i tempi di consegna dei veicoli restano uno dei problemi centrali per i dealer e i consumatori, così come le valutazioni dell’usato. L’accelerazione verso l’elettrico richiede oggi più formazione per il personale. Oggi i clienti non hanno capacità di spesa necessaria per acquistare le vetture elettriche. Il tema centrale per il Governo sarà svecchiare il parco circolante, più inquinante, ma anche più pericoloso e meno sicuro”.

Il tema delle flotte aziendali è stato al centro delle dichiarazioni di **Alberto Viano**, Presidente di **Aniasa**: “Oggi il Governo deve avere un approccio positivo e di lungo periodo. Del precedente Governo abbiamo apprezzato la capacità di ascolto su alcuni temi. Quello che osserviamo è un rallentamento del ricambio del parco circolante. Oggi bisogna mantenere politiche costanti ed evitare politiche di annunci che frenano gli acquisti, come accaduto negli ultimi mesi per gli incentivi a privati e per quelli rivolti alle aziende. Cambiare in continuazione le regole del quadro di riferimento blocca gli investimenti”.

BLOG COMMENTS POWERED BY DISQUS

## Forum Automotive, partenza lanciata Appello al nuovo Governo: serve una visione strategica per l'auto

Riceviamo e volentieri pubblichiamo:



“La crisi energetica degli ultimi mesi e la tempesta “perpetua” sul mondo automotive stanno mettendo in dubbio tempi e modalità della transizione ecologica al 2035 nel nostro Paese e a livello europeo. Gli effetti in Italia sono evidenti: il mercato delle immatricolazioni procede lentamente, soprattutto nel Sud Italia per il calo della capacità di spesa delle famiglie, e a fine anno si fermerà a quota 1 milione e 300mila veicoli. L’elettrico stenta”.

Sono stati questi alcuni tra i principali spunti al centro della prima giornata dell’evento #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista Pierluigi Bonora, in programma ieri e oggi a Milano e in diretta streaming.

Il promotore di #FORUMAutoMotive Pierluigi Bonora ha introdotto i lavori evidenziando come *“La transizione ha bisogno di tempo, si parla troppo spesso di cosa accadrà nel futuro, senza però guardare al mercato reale e alle urgenze immediate. Bisogna superare l’approccio ideologico e strumentale al tema. La svolta elettrica è stata decisa senza consultare il mercato e i consumatori e oggi da più parti sembrano emergere dei ripensamenti”*.

Bonora ha poi introdotto Dario Duse, EMEA Co-Leader of Automotive & Industrial, Italy Country Leader e *Managing Director di AlixPartners*, che ha presentato l’ultimo aggiornamento del Global Automotive Outlook: *“Nessuno si aspettava che un’industria rigida come l’automobile avrebbe superato l’emergenza COVID senza grossi problemi. Negli ultimi mesi la profittabilità dei costruttori di automobili, grazie a una scarsità di offerta, è stata superiore rispetto a quella dei fornitori, invertendo un trend ormai consolidato. La ripresa del mercato è oggi più debole del previsto, anche a causa della persistente crisi dei chip e, più in generale, delle componenti dei veicoli. Rispetto a giugno osserviamo a livello mondiale una possibile ripresa più lenta e meno significativa. Quest’anno l’Italia faticcherà a raggiungere 1 e mezzo di auto. Il focus oggi è tutto su costi, quelli delle vetture elettriche rispetto alle endotermiche e quelli dell’energia in primis”*.

***“Concessionari, cambia tutto: mancano le auto e l'italiano è più povero”***

*“Mercato in affanno nel 2022: immatricolazioni a fine 2022 a quota 1 milione e 300mila”*

*La tavola rotonda, moderata da Pierluigi Bonora e Dario Pennica, Direttore di Sicilia Motori, ha visto il primo intervento di Plinio Vanini, Presidente di Autotorino: “Viviamo un momento epocale di cambiamenti che tocca tutte le imprese del settore. Per fare i cambiamenti serve attendere i tempi necessari, grande capacità di cambiamento, ma anche un mercato del lavoro più flessibile. Abbiamo negli scorsi anni investito in diversi territori del Nord Italia e non ci dispiacerebbe anche un'esperienza su mercati esteri nei prossimi anni per confrontarci con altre culture”.*

*Sergio Tumino, Amministratore Unico di ST Sergio Tumino di Ragusa, si è poi focalizzato sul tema degli investimenti al Sud: “Il parco circolante siciliano, che vede ampie quote di veicoli ante Euro 4, rende più difficile investire in alcune aree del Paese. Basti pensare la nostra Regione, che ha un reddito medio pari alla metà di quello dei cittadini lombardi, è ben lontana dai target di elettrificazione, con pochissime colonnine di ricarica sul territorio e scarsi acquisti di vetture ibride plug-in ed elettriche. Sarebbe ora di pensare a misure specifiche di sostegno ad alcune aree geografiche del Paese più in difficoltà”.*

*In parziale accordo con Tumino, Francesco Maldarizzi, Presidente della Maldarizzi Automotive S.p.A, che ha sostenuto: “Più che di sostegni nel Sud Italia c'è bisogno di fare squadra. Il problema del Sud è il grande frazionamento, il tessuto costituito da piccole imprese con gestione spesso artigianale e non professionale. In Italia la parte di marginalità proveniente dal post vendita è bassa. Alle difficoltà del mercato si aggiunge l'aumento dei tassi di interesse che rende più oneroso l'acquisto dell'auto con finanziamenti che nei prossimi mesi potrebbe farsi sentire in modo significativo”.*

*Spostando il focus sul Nord del Paese è intervenuto Mario Verna, General Manager di Queen Car Torino: “L'area del Piemonte ha una situazione migliore rispetto al mezzogiorno, ma “l'abbandono” di Stellantis ha comunque rallentato le vendite per mancanza di interventi e produzione. Per la prima volta il settore dell'auto si sta confrontando con una tempesta perfetta con fattori di tipo esogeno ed endogeno che rendono più difficile fare pianificazione nel medio periodo. Per superare questa fase dovremo pensare a sistemi di business innovativi”*

*Sul mercato europeo si è concentrato Piero Carlomagno, Presidente di ADEFCA Associazione Dealers Europei FCA: “In Europa le reti ex FCA stanno vivendo un fenomeno singolare. I rivenditori sono quasi tutti multimarchio e gli operatori dedicati sono stati decimati per la scarsa dimensione. Oggi esiste un deciso problema di trasporto di vetture tra i diversi Paesi. In Europa sui piazzali ci sono 400mila unità di vetture FCA, bisogna liberarli, altrimenti anche la produzione dovrà fermarsi. Il costruttore ha chiesto ai concessionari un aiuto a svuotarli, in quanto la velocità di produzione è superiore a quella dei trasporti”.*

**“Parola alla filiera. La tempesta perfetta sull'automotive. Nuovo Governo subito sotto esame”**

La filiera compatta all'Esecutivo: sostegno ai privati sull'usato a basso impatto ambientale e alle flotte per ridurre le emissioni del parco circolante

Andrea Arzà, Presidente Federchimica-Assogasliquidi, ha aperto il dibattito focalizzandosi sulla crisi del gas: *“I troppi NO che negli anni il nostro Paese ha espresso verso la realizzazione di impianti hanno prodotto una situazione critica come quella attuale. Responsabilità che esistono anche a livello europeo. Affidarsi a oggi una sola tecnologia, quella elettrica, in futuro è una scelta ideologica e tutt'altro che a zero emissioni, stante l'attuale mix di produzione di energia nel nostro Paese”*.

La parola è quindi andata ad Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto che ha evidenziato come *“è tempo di guardare al medio periodo, sono molte le insidie sul mercato che lo porteranno nel 2022 a quota 1 milione e 300mila immatricolazioni, nonostante questo serve operare investimenti. È inutile promuovere incentivi di 6.000 euro per spingere all'acquisto di auto economicamente comunque irraggiungibili per le fasce di popolazione più deboli. Oggi noi concessionari dobbiamo vendere elettrico per evitare che le Case auto incorrano in sanzioni. Chiediamo al Governo che questa transizione venga fatta tenendo conto della realtà e dell'industria nazionale”*.

Francesco Naso, Segretario Generale di Motus-E, ha risposto alle critiche nei confronti della svolta elettrica: *“Vanno superati gli schieramenti. Il mandato dell'Europa al 2035 è tecnologicamente neutrale, a condizione che si producano zero emissioni. La corsa all'elettrico della produzione cinese risulta minacciosa perché stanno seguendo una politica di riduzione dei costi che dovrebbe portare a modelli con costi significativamente più bassi in 3-4 anni. Dobbiamo trasformare i problemi in opportunità. Un'opportunità può arrivare dall'usato messo sul mercato dalle flotte dopo 36 mesi, a costi decisamente più raggiungibili”*.

*“Le motorizzazioni endotermiche più recenti”*, ha affermato, Claudio Spinaci, Presidente UNEM, *“hanno raggiunto oggi gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento. La crisi energetica prescinde dalla guerra in corso in Ucraina. Il gas manca a livello mondiale. L'Europa è andata in crisi perché è mancata una politica di sicurezza energetica che si affronta su dati di fatto e diversificando le forniture energetiche. La stessa dinamica la si sta seguendo anche sul mercato dell'auto, con la scelta di una sola tecnologia e penalizzando oltremodo le altre”*.

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Federmotorizzazione: *“L'Europa va a due velocità, quella del Nord che produce energia, ma meno forte nella produzione di auto, e una del Sud che viaggia all'inverso: produce auto, ma ha meno risorse energetiche. Il reddito medio dei Paesi del Sud Europa è decisamente più basso di quelli del Nord Europa. Vanno quindi individuate ricette diverse per Paesi diversi. Si possono ancora mettere in discussione i tempi della transizione”*.

Sugli obiettivi dei prossimi anni si è espresso Michele Crisci, Presidente di Unrae: *“L'auto elettrica non sarà l'unica scelta nel futuro, ma una delle scelte. Il 2035 è sufficientemente distante per poter raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni, senza escludere nessuno e procedendo a una riconversione industriale della componentistica che deve accelerare. Dal Governo mi aspetto*

*una pianificazione rivolta al futuro per le fonti energetiche”.*

*Sul tema della componentistica si è soffermato Marco Stella, Vicepresidente di ANFIA: “La componentistica è un settore strategico per il Paese. Più che di tempesta perfetta, il settore dell’auto è da anni in tempesta permanente con ogni anno 2-3 shock da superare, anche se nessuno poteva immaginare gli eventi degli ultimi mesi. La presenza nel Governo di persone più vicine e coinvolte sui temi dell’impresa e del settore automotive creano premesse positive per proseguire un dialogo che consenta di gestire al meglio gli anni a venire”.*

*Roberto Scarabel, presidente di AsConAuto, ha poi osservato come “i tempi di consegna dei veicoli restano uno dei problemi centrali per i dealer e i consumatori, così come le valutazioni dell’usato. L’accelerazione verso l’elettrico richiede oggi più formazione per il personale. Oggi i clienti non hanno capacità di spesa necessaria per acquistare le vetture elettriche. Il tema centrale per il Governo sarà svecchiare il parco circolante, più inquinante, ma anche più pericoloso e meno sicuro”.*

*Il tema delle flotte aziendali è stato al centro delle dichiarazioni di Alberto Viano, Presidente di Aniasa: “Oggi il Governo deve avere un approccio positivo e di lungo periodo. Del precedente Governo abbiamo apprezzato la capacità di ascolto su alcuni temi. Quello che osserviamo è un rallentamento del ricambio del parco circolante. Oggi bisogna mantenere politiche costanti ed evitare politiche di annunci che frenano gli acquisti, come accaduto negli ultimi mesi per gli incentivi a privati e per quelli rivolti alle aziende. Cambiare in continuazione le regole del quadro di riferimento blocca gli investimenti”.*

## #FORUMAutoMotive, l'appello della filiera auto al Governo: un piano per coniugare transizione ed esigenze consumatori e industria



Milano, 25.10.2022 – “La crisi energetica degli ultimi mesi e la tempesta “perpetua” sul mondo #automotive stanno mettendo in dubbio tempi e modalità della transizione ecologica al 2035 nel nostro Paese e a livello europeo. Gli effetti in Italia sono evidenti: il mercato delle immatricolazioni procede lentamente, soprattutto nel Sud Italia per il calo della capacità di spesa delle famiglie, e a fine anno si fermerà a quota 1 milione e 300mila veicoli. L'elettrico stenta”.

Sono stati questi alcuni tra i principali spunti al centro della prima giornata dell'evento #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista **Pierluigi Bonora**, in programma ieri e oggi a Milano e in diretta streaming. Il promotore di #FORUMAutoMotive **Pierluigi Bonora** ha introdotto i lavori evidenziando come “La transizione ha bisogno di tempo, si parla troppo spesso di cosa accadrà nel futuro, senza però guardare al mercato reale e alle urgenze immediate. Bisogna superare l'approccio ideologico e strumentale al tema. La svolta elettrica è stata decisa senza consultare il mercato e i consumatori e oggi da più parti sembrano emergere dei ripensamenti”.

Bonora ha poi introdotto **Dario Duse**, EMEA Co-Leader of #automotive & Industrial, Italy Country Leader e *Managing Director di AlixPartners*, che ha presentato l'ultimo aggiornamento del Global #automotive Outlook: “Nessuno si aspettava che un'industria rigida come l'automobile avrebbe superato l'emergenza COVID senza grossi problemi. Negli ultimi mesi la profittabilità dei costruttori di automobili, grazie a una scarsità di offerta, è stata superiore rispetto a quella dei fornitori, invertendo un trend ormai consolidato. La ripresa del mercato è oggi più debole del previsto, anche a causa della persistente crisi dei chip e, più in generale, delle componenti dei veicoli.

*Rispetto a giugno osserviamo a livello mondiale una possibile ripresa più lenta e meno significativa. Quest'anno l'Italia faticcherà a raggiungere 1 e mezzo di #auto. Il focus oggi è tutto su costi, quelli delle vetture elettriche rispetto alle endotermiche e quelli dell'energia in primis".*

*"Concessionari, cambia tutto: mancano le #auto e l'italiano è più povero"*

**"Mercato in affanno nel 2022: immatricolazioni a fine 2022 a quota 1 milione e 300mila"**

La tavola rotonda, moderata da Pierluigi Bonora e **Dario Pennica**, Direttore di Sicilia Motori, ha visto il primo intervento di **Plinio Vanini**, Presidente di Autotorino: *"Viviamo un momento epocale di cambiamenti che tocca tutte le imprese del settore. Per fare i cambiamenti serve attendere i tempi necessari, grande capacità di cambiamento, ma anche un mercato del lavoro più flessibile. Abbiamo negli scorsi anni investito in diversi territori del Nord Italia e non ci dispiacerebbe anche un'esperienza su mercati esteri nei prossimi anni per confrontarci con altre culture"*.

**Sergio Tumino**, Amministratore Unico di ST Sergio Tumino di Ragusa, si è poi focalizzato sul tema degli investimenti al Sud: *"Il parco circolante siciliano, che vede ampie quote di veicoli ante Euro 4, rende più difficile investire in alcune aree del Paese. Basti pensare la nostra Regione, che ha un reddito medio pari alla metà di quello dei cittadini lombardi, è ben lontana dai target di elettrificazione, con pochissime colonnine di ricarica sul territorio e scarsi acquisti di vetture ibride plug-in ed elettriche. Sarebbe ora di pensare a misure specifiche di sostegno ad alcune aree geografiche del Paese più in difficoltà"*.

In parziale accordo con Tumino, **Francesco Maldarizzi**, Presidente della Maldarizzi #automotive S.p.A, che ha sostenuto: *"Più che di sostegni nel Sud Italia c'è bisogno di fare squadra. Il problema del Sud è il grande frazionamento, il tessuto costituito da piccole imprese con gestione spesso artigianale e non professionale. In Italia la parte di marginalità proveniente dal post vendita è bassa. Alle difficoltà del mercato si aggiunge l'aumento dei tassi di interesse che rende più oneroso l'acquisto dell'auto con finanziamenti che nei prossimi mesi potrebbe farsi sentire in modo significativo"*.

Spostando il focus sul Nord del Paese è intervenuto **Mario Verna**, General Manager di Queen Car Torino: *"L'area del Piemonte ha una situazione migliore rispetto al mezzogiorno, ma "l'abbandono" di Stellantis ha comunque rallentato le vendite per mancanza di interventi e produzione. Per la prima volta il settore dell'auto si sta confrontando con una tempesta perfetta con fattori di tipo esogeno ed endogeno che rendono più difficile fare pianificazione nel medio periodo. Per superare questa fase dovremo pensare a sistemi di business innovativi"*

Sul mercato europeo si è concentrato **Piero Carlomagno**, Presidente di ADEFCA Associazione Dealers Europei FCA: *"In Europa le reti ex FCA stanno vivendo un fenomeno singolare. I rivenditori sono quasi tutti multimarchio e gli operatori dedicati sono stati decimati per la scarsa dimensione. Oggi esiste un deciso problema di trasporto di vetture tra i diversi Paesi. In Europa sui piazzali ci sono 400mila unità di vetture FCA, bisogna liberarli, altrimenti anche la produzione dovrà fermarsi. Il costruttore ha chiesto ai concessionari un aiuto a svuotarli, in quanto la velocità di produzione è*

*superiore a quella dei trasporti”.*

“Parola alla filiera. La tempesta perfetta sull'automotive. Nuovo Governo subito sotto esame”

**Automotive, dalla tempesta perfetta alla tempesta “perpetua”.**

**La filiera compatta all'Esecutivo: sostegno ai privati sull'usato a basso impatto ambientale e alle flotte per ridurre le emissioni del parco circolante**

**Andrea Arzà**, Presidente Federchimica-Assogasliquidi, ha aperto il dibattito focalizzandosi sulla crisi del gas: *“I troppi NO che negli anni il nostro Paese ha espresso verso la realizzazione di impianti hanno prodotto una situazione critica come quella attuale. Responsabilità che esistono anche a livello europeo. Affidarsi a oggi una sola tecnologia, quella elettrica, in futuro è una scelta ideologica e tutt'altro che a zero emissioni, stante l'attuale mix di produzione di energia nel nostro Paese”.*

La parola è quindi andata ad **Adolfo De Stefani Cosentino**, Presidente di Federauto che ha evidenziato come *“è tempo di guardare al medio periodo, sono molte le insidie sul mercato che lo porteranno nel 2022 a quota 1 milione e 300mila immatricolazioni, nonostante questo serve operare investimenti. È inutile promuovere incentivi di 6.000 euro per spingere all'acquisto di #auto economicamente comunque irraggiungibili per le fasce di popolazione più deboli. Oggi noi concessionari dobbiamo vendere elettrico per evitare che le Case #auto incorrano in sanzioni. Chiediamo al Governo che questa transizione venga fatta tenendo conto della realtà e dell'industria nazionale”.*

**Francesco Naso**, Segretario Generale di Motus-E, ha risposto alle critiche nei confronti della svolta elettrica: *“Vanno superati gli schieramenti. Il mandato dell'Europa al 2035 è tecnologicamente neutrale, a condizione che si producano zero emissioni. La corsa all'elettrico della produzione cinese risulta minacciosa perché stanno seguendo una politica di riduzione dei costi che dovrebbe portare a modelli con costi significativamente più bassi in 3-4 anni. Dobbiamo trasformare i problemi in opportunità. Un'opportunità può arrivare dall'usato messo sul mercato dalle flotte dopo 36 mesi, a costi decisamente più raggiungibili”.*

*“Le motorizzazioni endotermiche più recenti”*, ha affermato, **Claudio Spinaci**, Presidente UNEM, *“hanno raggiunto oggi gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento. La crisi energetica prescinde dalla guerra in corso in Ucraina. Il gas manca a livello mondiale. L'Europa è andata in crisi perché è mancata una politica di sicurezza energetica che si affronta su dati di fatto e diversificando le forniture energetiche. La stessa dinamica la si sta seguendo anche sul mercato dell'auto, con la scelta di una sola tecnologia e penalizzando oltremodo le altre”.*

**Simonpaolo Buongiardino**, Presidente di Federmotorizzazione: *“L'Europa va a due velocità, quella del Nord che produce energia, ma meno forte nella produzione di #auto, e una del Sud che viaggia all'inverso: produce #auto, ma ha meno risorse energetiche. Il reddito medio dei Paesi del Sud Europa è decisamente più basso di quelli del Nord Europa. Vanno quindi individuate ricette diverse per Paesi diversi. Si possono ancora mettere in discussione i tempi della transizione”.*

Sugli obiettivi dei prossimi anni si è espresso **Michele Crisci**, Presidente di Unrae: *“L’auto elettrica non sarà l’unica scelta nel futuro, ma una delle scelte. Il 2035 è sufficientemente distante per poter raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni, senza escludere nessuno e procedendo a una riconversione industriale della componentistica che deve accelerare. Dal Governo mi aspetto una pianificazione rivolta al futuro per le fonti energetiche”*.

Sul tema della componentistica si è soffermato **Marco Stella**, Vicepresidente di ANFIA: *“La componentistica è un settore strategico per il Paese. Più che di tempesta perfetta, il settore dell’auto è da anni in tempesta permanente con ogni anno 2-3 shock da superare, anche se nessuno poteva immaginare gli eventi degli ultimi mesi. La presenza nel Governo di persone più vicine e coinvolte sui temi dell’impresa e del settore #automotive creano premesse positive per proseguire un dialogo che consenta di gestire al meglio gli anni a venire”*.

**Roberto Scarabel**, presidente di AsConAuto, ha poi osservato come *“i tempi di consegna dei veicoli restano uno dei problemi centrali per i dealer e i consumatori, così come le valutazioni dell’usato. L’accelerazione verso l’elettrico richiede oggi più formazione per il personale. Oggi i clienti non hanno capacità di spesa necessaria per acquistare le vetture elettriche. Il tema centrale per il Governo sarà svecchiare il parco circolante, più inquinante, ma anche più pericoloso e meno sicuro”*.

Il tema delle flotte aziendali è stato al centro delle dichiarazioni di **Alberto Viano**, Presidente di **Aniasa**: *“Oggi il Governo deve avere un approccio positivo e di lungo periodo. Del precedente Governo abbiamo apprezzato la capacità di ascolto su alcuni temi. Quello che osserviamo è un rallentamento del ricambio del parco circolante. Oggi bisogna mantenere politiche costanti ed evitare politiche di annunci che frenano gli acquisti, come accaduto negli ultimi mesi per gli incentivi a privati e per quelli rivolti alle aziende. Cambiare in continuazione le regole del quadro di riferimento blocca gli investimenti”*.

## Transizione energetica: servono politiche certe

**Molti rappresentanti della filiera automobilistica chiedono politiche sicure per la transizione energetica in atto.**

La **transizione energetica** derivata anche dalla crisi, chiama al settore dell'automobilismo a chiedere aiuto. Ma soprattutto una strategia che non porti al collasso visto che in Italia si stima che la chiusura delle immatricolazioni quest'anno sia con solo 1,3 milioni.

Come riportato da *quattroruote*, sono queste le parole di Adolfo De Stefani **Cosentino** presidente di Federauto; *"è inutile promuovere incentivi di 6.000 euro per spingere all'acquisto di auto economicamente comunque irraggiungibili per le fasce di popolazione più deboli. Oggi noi concessionari dobbiamo vendere elettrico per evitare che le Case auto incorrano in sanzioni. Chiediamo al Governo che questa transizione venga fatta tenendo conto della realtà e dell'industria nazionale"*.

Aggiunge sempre come riportato da *quattroruote.it* il CEO di UNRAE, Michele **Crisci**: *"L'auto elettrica non sarà l'unica scelta nel futuro, ma una delle scelte. Il 2035 è sufficientemente distante per poter raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni. Senza escludere nessuno e procedendo a una riconversione industriale della componentistica che deve accelerare. Dal Governo mi aspetto una pianificazione rivolta al futuro per le fonti energetiche"*.

### **La richiesta di regole certe**

Sull'argomento della transizione energetica, vengono chieste regole certe, il presidente dell'**Aniasa**, Alberto **Viano** parla così come riportato da *quattroruote.it*: *"un approccio positivo e di lungo periodo. Oggi bisogna mantenere politiche costanti ed evitare politiche di annunci che frenano gli acquisti, come accaduto negli ultimi mesi per gli incentivi a privati e per quelli rivolti alle aziende. Cambiare in continuazione le regole del quadro di riferimento blocca gli investimenti."*

Clicca qui per iscriverti al nostro canale Telegram

Clicca qui per mettere "mi piace" alla nostra pagina Facebook

Riproduzione riservata © - MM



## Cosa chiede la filiera dell'auto al nuovo governo



Serve un "piano strategico per l'auto per coniugare transizione energetica ed esigenze di consumatori e industria nazionale". Questo è l'appello che la filiera dell'auto, riunita a Milano per #FORUMAutoMotive, lancia al nuovo governo in carica.

Nella prima giornata dell'evento promosso dal giornalista Pierluigi Bonora e dedicato ai temi della mobilità a motore sono stati affrontati i temi della transizione ecologica e del passaggio all'auto elettrica nel 2035, sia in Italia che in Europa. Lo stesso Bonora, all'inizio della tavola rotonda, ha evidenziando come la svolta elettrica sia stata decisa "senza consultare il mercato e i consumatori" e che oggi "da più parti sembrano emergere dei ripensamenti".

### **Incentivi per l'usato a basso impatto ambientale**

Un'altra richiesta fatta dalla filiera auto al nuovo esecutivo è questa: "Sostegno ai privati sull'**usato a basso impatto ambientale** e alle flotte per ridurre le emissioni del parco circolante".

Insomma, la filiera italiana dell'auto rappresentata al #FORUMAutoMotive anche da diversi concessionari e associazioni, ha evidenziato alcuni dei problemi che il settore sta già affrontando e si prepara ad affrontare in futuro. Qui di seguito trovate gli interventi dei partecipanti alla tavola rotonda.

## Tutti gli interventi al #FORUMAutoMotive

**Dario Duse**, EMEA Co-Leader of Automotive & Industrial, Italy Country Leader e Managing Director di **AlixPartners** che ha presentato l'ultimo aggiornamento del Global Automotive Outlook

"Nessuno si aspettava che un'industria rigida come l'automobile avrebbe superato l'emergenza COVID senza grossi problemi. Negli ultimi mesi la profittabilità dei costruttori di automobili, grazie a una scarsità di offerta, è stata superiore rispetto a quella dei fornitori, invertendo un trend ormai consolidato. La ripresa del mercato è oggi più debole del previsto, anche a causa della persistente crisi dei chip e, più in generale, delle componenti dei veicoli. Rispetto a giugno osserviamo a livello mondiale una possibile ripresa più lenta e meno significativa. Quest'anno l'Italia faticcherà a raggiungere 1 e mezzo di auto. Il focus oggi è tutto su costi, quelli delle vetture elettriche rispetto alle endotermiche e quelli dell'energia in primis".

**Plinio Vanini**, Presidente di **Autotorino**

"Viviamo un momento epocale di cambiamenti che tocca tutte le imprese del settore. Per fare i cambiamenti serve attendere i tempi necessari, grande capacità di cambiamento, ma anche un mercato del lavoro più flessibile. Abbiamo negli scorsi anni investito in diversi territori del Nord Italia e non ci dispiacerebbe anche un'esperienza su mercati esteri nei prossimi anni per confrontarci con altre culture".

**Sergio Tumino**, Amministratore Unico di **ST Sergio Tumino** di Ragusa

"Il parco circolante siciliano, che vede ampie quote di veicoli ante Euro 4, rende più difficile investire in alcune aree del Paese. Basti pensare la nostra Regione, che ha un reddito medio pari alla metà di quello dei cittadini lombardi, è ben lontana dai target di elettrificazione, con pochissime colonnine di ricarica sul territorio e scarsi acquisti di vetture ibride plug-in ed elettriche. Sarebbe ora di pensare a misure specifiche di sostegno ad alcune aree geografiche del Paese più in difficoltà".

**Francesco Maldarizzi**, Presidente della **Maldarizzi Automotive S.p.A**

"Più che di sostegni nel Sud Italia c'è bisogno di fare squadra. Il problema del Sud è il grande frazionamento, il tessuto costituito da piccole imprese con gestione spesso artigianale e non professionale. In Italia la parte di marginalità proveniente dal post vendita è bassa. Alle difficoltà del mercato si aggiunge l'aumento dei tassi di interesse che rende più oneroso l'acquisto dell'auto con finanziamenti che nei prossimi mesi potrebbe farsi sentire in modo significativo".

**Mario Verna**, General Manager di **Queen Car Torino**

"L'area del Piemonte ha una situazione migliore rispetto al mezzogiorno, ma "l'abbandono" di Stellantis ha comunque rallentato le vendite per mancanza di interventi e produzione. Per la

prima volta il settore dell'auto si sta confrontando con una tempesta perfetta con fattori di tipo esogeno ed endogeno che rendono più difficile fare pianificazione nel medio periodo. Per superare questa fase dovremo pensare a sistemi di business innovativi".

**Piero Carlomagno**, Presidente di **ADEFCA** Associazione Dealers Europei FCA

"In Europa le reti ex FCA stanno vivendo un fenomeno singolare. I rivenditori sono quasi tutti multimarchio e gli operatori dedicati sono stati decimati per la scarsa dimensione. Oggi esiste un deciso problema di trasporto di vetture tra i diversi Paesi. In Europa sui piazzali ci sono 400mila unità di vetture FCA, bisogna liberarli, altrimenti anche la produzione dovrà fermarsi. Il costruttore ha chiesto ai concessionari un aiuto a svuotarli, in quanto la velocità di produzione è superiore a quella dei trasporti".

**Andrea Arzà**, Presidente di **Federchimica-Assogasliquidi**

"I troppi NO che negli anni il nostro Paese ha espresso verso la realizzazione di impianti hanno prodotto una situazione critica come quella attuale. Responsabilità che esistono anche a livello europeo. Affidarsi a oggi una sola tecnologia, quella elettrica, in futuro è una scelta ideologica e tutt'altro che a zero emissioni, stante l'attuale mix di produzione di energia nel nostro Paese".

**Adolfo De Stefani Cosentino**, Presidente di **Federauto**

"È tempo di guardare al medio periodo, sono molte le insidie sul mercato che lo porteranno nel 2022 a quota 1 milione e 300mila immatricolazioni, nonostante questo serve operare investimenti. È inutile promuovere incentivi di 6.000 euro per spingere all'acquisto di auto economicamente comunque irraggiungibili per le fasce di popolazione più deboli. Oggi noi concessionari dobbiamo vendere elettrico per evitare che le Case auto incorrano in sanzioni. Chiediamo al Governo che questa transizione venga fatta tenendo conto della realtà e dell'industria nazionale".

**Francesco Naso**, Segretario Generale di **Motus-E**

"Vanno superati gli schieramenti. Il mandato dell'Europa al 2035 è tecnologicamente neutrale, a condizione che si producano zero emissioni. La corsa all'elettrico della produzione cinese risulta minacciosa perché stanno seguendo una politica di riduzione dei costi che dovrebbe portare a modelli con costi significativamente più bassi in 3-4 anni. Dobbiamo trasformare i problemi in opportunità. Un'opportunità può arrivare dall'usato messo sul mercato dalle flotte dopo 36 mesi, a costi decisamente più raggiungibili".

**Claudio Spinaci**, Presidente di **UNEM**

"Le motorizzazioni endotermiche più recenti hanno raggiunto oggi gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento. La crisi energetica prescinde dalla guerra in corso in Ucraina. Il gas manca a livello mondiale. L'Europa è andata in crisi perché è mancata una politica di sicurezza energetica che si affronta su dati di fatto e diversificando le forniture energetiche. La stessa

dinamica la si sta seguendo anche sul mercato dell'auto, con la scelta di una sola tecnologia e penalizzando oltremodo le altre".

**Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Federmotorizzazione**

"L'Europa va a due velocità, quella del Nord che produce energia, ma meno forte nella produzione di auto, e una del Sud che viaggia all'inverso: produce auto, ma ha meno risorse energetiche. Il reddito medio dei Paesi del Sud Europa è decisamente più basso di quelli del Nord Europa. Vanno quindi individuate ricette diverse per Paesi diversi. Si possono ancora mettere in discussione i tempi della transizione".

**Michele Crisci, Presidente di Unrae**

"L'auto elettrica non sarà l'unica scelta nel futuro, ma una delle scelte. Il 2035 è sufficientemente distante per poter raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni, senza escludere nessuno e procedendo a una riconversione industriale della componentistica che deve accelerare. Dal Governo mi aspetto una pianificazione rivolta al futuro per le fonti energetiche".

**Marco Stella, Vicepresidente di ANFIA**

"La componentistica è un settore strategico per il Paese. Più che di tempesta perfetta, il settore dell'auto è da anni in tempesta permanente con ogni anno 2-3 shock da superare, anche se nessuno poteva immaginare gli eventi degli ultimi mesi. La presenza nel Governo di persone più vicine e coinvolte sui temi dell'impresa e del settore automotive creano premesse positive per proseguire un dialogo che consenta di gestire al meglio gli anni a venire".

**Roberto Scarabel, presidente di AsConAuto**

"I tempi di consegna dei veicoli restano uno dei problemi centrali per i dealer e i consumatori, così come le valutazioni dell'usato. L'accelerazione verso l'elettrico richiede oggi più formazione per il personale. Oggi i clienti non hanno capacità di spesa necessaria per acquistare le vetture elettriche. Il tema centrale per il Governo sarà svecchiare il parco circolante, più inquinante, ma anche più pericoloso e meno sicuro".

**Alberto Viano, Presidente di Aniasa**

"Oggi il Governo deve avere un approccio positivo e di lungo periodo. Del precedente Governo abbiamo apprezzato la capacità di ascolto su alcuni temi. Quello che osserviamo è un rallentamento del ricambio del parco circolante. Oggi bisogna mantenere politiche costanti ed evitare politiche di annunci che frenano gli acquisti, come accaduto negli ultimi mesi per gli incentivi a privati e per quelli rivolti alle aziende. Cambiare in continuazione le regole del quadro di riferimento blocca gli investimenti".

Di: Fabio Gemelli

++

## #FORUMAutoMotive 2022: è necessario un piano per coniugare transizione energetica ed esigenze dei consumatori

Ecco tutti gli argomenti trattati durante la prima giornata dell'evento



La **crisi energetica** che si sta registrando negli ultimi mesi e il **periodo negativo del settore automobilistico** stanno mettendo in dubbio tempi e modalità della transizione ecologica al 2035 sia in Italia che nel resto dell'Europa.

Gli effetti nel Bel Paese sono alquanto evidenti. Basti pensare che il mercato delle immatricolazioni procede lentamente, soprattutto a Sud a causa del calo della capacità di spesa delle famiglie, e a fine anno si fermerà a **quota 1.300.000 veicoli**.

### **Pierluigi Bonora ha presentato gli ospiti**

Sono stati questi alcuni tra i principali spunti al centro della prima giornata del **#FORUMAutoMotive 2022**, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista **Pierluigi Bonora**, in programma ieri e oggi a Milano e in diretta streaming.

Bonora ha introdotto i lavori affermando che *“La transizione ha bisogno di tempo, si parla troppo spesso di cosa accadrà nel futuro, senza però guardare al mercato reale e alle urgenze immediate. Bisogna superare l'approccio ideologico e strumentale al tema. La svolta elettrica è stata decisa senza consultare il mercato e i consumatori e oggi da più parti sembrano emergere dei ripensamenti”*.

In seguito, il giornalista ha introdotto **Dario Duse**, EMEA Co-Leader of Automotive & Industrial, Italy Country Leader e Managing Director di AlixPartners, che ha presentato l'ultimo aggiornamento del **Global Automotive Outlook**.

*“Nessuno si aspettava che un’industria rigida come l’automobile avrebbe superato l’emergenza COVID senza grossi problemi. Negli ultimi mesi la profittabilità dei costruttori di automobili, grazie a una scarsità di offerta, è stata superiore rispetto a quella dei fornitori, invertendo un trend ormai consolidato. La ripresa del mercato è oggi più debole del previsto, anche a causa della persistente crisi dei chip e, più in generale, delle componenti dei veicoli. Rispetto a giugno osserviamo a livello mondiale una possibile ripresa più lenta e meno significativa. Quest’anno l’Italia faticcherà a raggiungere 1 e mezzo di auto. Il focus oggi è tutto su costi, quelli delle vetture elettriche rispetto alle endotermiche e quelli dell’energia in primis”,* ha dichiarato Duse.

Si è poi tenuta una tavola rotonda moderata da Pierluigi Bonora e **Dario Pennica**, direttore di Sicilia Motori, che ha visto l’intervento di **Plinio Vanini**, presidente di Autotorino. Quest’ultimo ha detto: *“Viviamo un momento epocale di cambiamenti che tocca tutte le imprese del settore. Per fare i cambiamenti serve attendere i tempi necessari, grande capacità di cambiamento, ma anche un mercato del lavoro più flessibile. Abbiamo negli scorsi anni investito in diversi territori del Nord Italia e non ci dispiacerebbe anche un’esperienza su mercati esteri nei prossimi anni per confrontarci con altre culture”*.

## Il Sud e il settore automobilistico

**Sergio Tumino**, amministratore unico di ST Sergio Tumino di Ragusa, si è poi focalizzato sul tema degli investimenti al Sud, riportando: *“Il parco circolante siciliano, che vede ampie quote di veicoli ante Euro 4, rende più difficile investire in alcune aree del Paese. Basti pensare la nostra Regione, che ha un reddito medio pari alla metà di quello dei cittadini lombardi, è ben lontana dai target di elettrificazione, con pochissime colonnine di ricarica sul territorio e scarsi acquisti di vetture ibride plug-in ed elettriche. Sarebbe ora di pensare a misure specifiche di sostegno ad alcune aree geografiche del Paese più in difficoltà”*.

In parte d’accordo con Tumino, **Francesco Maldarizzi** – presidente della Maldarizzi Automotive S.p.A., ha sostenuto: *“Più che di sostegni nel Sud Italia c’è bisogno di fare squadra. Il problema del Sud è il grande frazionamento, il tessuto costituito da piccole imprese con gestione spesso artigianale e non professionale. In Italia la parte di marginalità proveniente dal post vendita è bassa. Alle difficoltà del mercato si aggiunge l’aumento dei tassi di interesse che rende più oneroso l’acquisto dell’auto con finanziamenti che nei prossimi mesi potrebbe farsi sentire in modo significativo”*.

## Il Nord e il settore automobilistico

Parlando del Nord Italia, **Mario Verna** – general manager di Queen Car Torino – ha commentato: *“L’area del Piemonte ha una situazione migliore rispetto al mezzogiorno, ma “l’abbandono” di Stellantis ha comunque rallentato le vendite per mancanza di interventi e produzione. Per la prima volta il settore dell’auto si sta confrontando con una tempesta perfetta con*

*fattori di tipo esogeno ed endogeno che rendono più difficile fare pianificazione nel medio periodo. Per superare questa fase dovremo pensare a sistemi di business innovativi”.*

Si è parlato anche in generale del mercato europeo. In questo caso è intervenuto **Piero Carlomagno**, presidente di ADEFCA (Associazione Dealers Europei FCA), il quale ha dichiarato: *“In Europa le reti ex FCA stanno vivendo un fenomeno singolare. I rivenditori sono quasi tutti multimarchio e gli operatori dedicati sono stati decimati per la scarsa dimensione. Oggi esiste un deciso problema di trasporto di vetture tra i diversi Paesi. In Europa sui piazzali ci sono 400mila unità di vetture FCA, bisogna liberarli, altrimenti anche la produzione dovrà fermarsi. Il costruttore ha chiesto ai concessionari un aiuto a svuotarli, in quanto la velocità di produzione è superiore a quella dei trasporti”.*

### **Bisogna sostenere i privati e le flotte**

Sempre al #FORUMAutoMotive 2022 si è parlato della filiera che deve essere compatta all’esecutivo e dare il sostegno ai privati sull’usato a basso impatto ambientale e alle flotte per ridurre le emissioni del parco circolante.

Focalizzandosi sulla crisi del gas cassa, il presidente di Federchimica-Assogasliquidi **Andrea Arazà** ha detto: *“I troppi NO che negli anni il nostro Paese ha espresso verso la realizzazione di impianti hanno prodotto una situazione critica come quella attuale. Responsabilità che esistono anche a livello europeo. Affidarsi a oggi una sola tecnologia, quella elettrica, in futuro è una scelta ideologica e tutt’altro che a zero emissioni, stante l’attuale mix di produzione di energia nel nostro Paese”.*

La parola è poi passata ad **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente di Federauto, il quale ha evidenziato come *“è tempo di guardare al medio periodo, sono molte le insidie sul mercato che lo porteranno nel 2022 a quota 1 milione e 300mila immatricolazioni, nonostante questo serve operare investimenti. È inutile promuovere incentivi di 6.000 euro per spingere all’acquisto di auto economicamente comunque irraggiungibili per le fasce di popolazione più deboli. Oggi noi concessionari dobbiamo vendere elettrico per evitare che le Case auto incorrano in sanzioni. Chiediamo al Governo che questa transizione venga fatta tenendo conto della realtà e dell’industria nazionale”.*

Rispondendo alle critiche sollevate nei confronti del passaggio all’elettrico, il segretario generale di Motus-E **Francesco Naso** ha affermato: *“Vanno superati gli schieramenti. Il mandato dell’Europa al 2035 è tecnologicamente neutrale, a condizione che si producano zero emissioni. La corsa all’elettrico della produzione cinese risulta minacciosa perché stanno seguendo una politica di riduzione dei costi che dovrebbe portare a modelli con costi significativamente più bassi in 3-4 anni. Dobbiamo trasformare i problemi in opportunità. Un’opportunità può arrivare dall’usato messo sul mercato dalle flotte dopo 36 mesi, a costi decisamente più raggiungibili”.*

**Claudio Spinaci**, presidente di UNEM, ha commentato dicendo: *“Le motorizzazioni endotermiche più recenti hanno raggiunto oggi gli obiettivi di riduzione dell’inquinamento. La crisi energetica prescinde dalla guerra in corso in Ucraina. Il gas manca a livello mondiale. L’Europa è*

*andata in crisi perché è mancata una politica di sicurezza energetica che si affronta su dati di fatto e diversificando le forniture energetiche. La stessa dinamica la si sta seguendo anche sul mercato dell'auto, con la scelta di una sola tecnologia e penalizzando oltremodo le altre".*

È intervenuto poi **Simonpaolo Buongiardino**, presidente di Federmotorizzazione, il quale ha detto: *"L'Europa va a due velocità, quella del Nord che produce energia, ma meno forte nella produzione di auto, e una del Sud che viaggia all'inverso: produce auto, ma ha meno risorse energetiche. Il reddito medio dei Paesi del Sud Europa è decisamente più basso di quelli del Nord Europa. Vanno quindi individuate ricette diverse per Paesi diversi. Si possono ancora mettere in discussione i tempi della transizione"*.

### **Gli interventi di Crisci, Stella, Scarabel e Viano**

Sugli obiettivi dei prossimi anni è invece intervenuto il presidente di UNRAE **Michele Crisci**, il quale ha dichiarato: *"L'auto elettrica non sarà l'unica scelta nel futuro, ma una delle scelte. Il 2035 è sufficientemente distante per poter raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni, senza escludere nessuno e procedendo a una riconversione industriale della componentistica che deve accelerare. Dal Governo mi aspetto una pianificazione rivolta al futuro per le fonti energetiche"*.

Sul tema della componentistica ha parlato il vicepresidente di ANFIA **Marco Stella**, il quale ha rivelato: *"La componentistica è un settore strategico per il Paese. Più che di tempesta perfetta, il settore dell'auto è da anni in tempesta permanente con ogni anno 2-3 shock da superare, anche se nessuno poteva immaginare gli eventi degli ultimi mesi. La presenza nel Governo di persone più vicine e coinvolte sui temi dell'impresa e del settore automotive creano premesse positive per proseguire un dialogo che consenta di gestire al meglio gli anni a venire"*.

Proseguendo, c'è stato l'intervento del presidente di AsConAuto **Roberto Scarabel**: *"I tempi di consegna dei veicoli restano uno dei problemi centrali per i dealer e i consumatori, così come le valutazioni dell'usato. L'accelerazione verso l'elettrico richiede oggi più formazione per il personale. Oggi i clienti non hanno capacità di spesa necessaria per acquistare le vetture elettriche. Il tema centrale per il Governo sarà svecchiare il parco circolante, più inquinante, ma anche più pericoloso e meno sicuro"*.

Infine, **Alberto Viano** – presidente di **ANIASA** – ha trattato il tema delle flotte aziendali, sostenendo: *"Oggi il Governo deve avere un approccio positivo e di lungo periodo. Del precedente Governo abbiamo apprezzato la capacità di ascolto su alcuni temi. Quello che osserviamo è un rallentamento del ricambio del parco circolante. Oggi bisogna mantenere politiche costanti ed evitare politiche di annunci che frenano gli acquisti, come accaduto negli ultimi mesi per gli incentivi a privati e per quelli rivolti alle aziende. Cambiare in continuazione le regole del quadro di riferimento blocca gli investimenti"*.