

Forum AutoMotive 2022, appello della filiera al Governo: “No a incentivi stop&go, serve piano strutturale”



Nel corso della prima giornata del **Forum AutoMotive 2022**, in programma ieri e oggi a Milano, si è discusso della **transizione energetica ed ecologica della mobilità nazionale ed europea**, con le sue ricadute ambientali, economiche e sociali, oltre che di tempi dell'elettrificazione del parco auto e della necessità di incentivare la sostituzione delle vetture più inquinanti.

Tra i numerosi spunti emersi dai dibattiti delle diverse tavole rotonde è emerso forte l'**appello della filiera dell'auto al Governo** sul tema degli incentivi, sottolineando la scarsa efficacia di interventi a singhiozzo, con incentivi "stop&go", mentre sarebbe invece **necessario un piano strutturale di sostegno**.

Questi gli interventi della prima giornata del Forum AutoMotive 2022

Il promotore di Forum AutoMotive **Pierluigi Bonora** ha introdotto i lavori evidenziando come "il Governo sia chiamato oggi a pianificare con attenzione la non semplice transizione ecologica del nostro parco circolante, considerando tutti i risvolti, a partire da quelli

ambientali, sociali, economici e in termini di sicurezza. La transizione ha bisogno di tempo, si parla troppo spesso di cosa accadrà nel 2050, senza però guardare al mercato attuale e alle urgenze immediate. Dal dibattito va escluso ogni approccio ideologico e strumentale al tema”.

Bonora ha poi introdotto **Dario Duse**, Managing Director di AlixPartners, che ha presentato l'ultimo aggiornamento del Global Automotive Outlook da cui emerge come “a livello europeo si prevede una crescita dell'elettrico significativo nei prossimi anni, ma non tale da raggiungere gli obiettivi del Fit for 55. A vincere nel periodo di pandemia sono state principalmente le motorizzazioni BEV che hanno raggiunto in Europa rapidamente il 9%. Lo stesso trend sta riguardando anche l'Italia dove ben 4 persone su 10 si dicono pronte all'acquisto di vetture elettriche. E 330 sono i miliardi di dollari che nei prossimi anni i costruttori investiranno per completare questa transizione all'elettrico. Dalle nostre indagini emerge con chiarezza che chi prova l'elettrico poi non torna indietro”.

Il punto di vista della politica e dei sindacati metalmeccanici sull'automotive

L'eurodeputato **Paolo Borchia**, membro della Commissione Ue Industria, Ricerca ed Energia ha fornito un aggiornamento sui lavori relativi al “Fit for 55”: “Negli ultimi anni le politiche sull'ambiente hanno fatto suonare diversi campanelli d'allarme. Il FIT for 55, così come impostato non va bene e non ha futuro, si rischia infatti una transizione solo per ricchi. Senza contare che la Cina detiene gran parte delle risorse tecnologiche che alimenteranno questa transizione, su tutte il litio. Il pericolo reale è di passare dalla dipendenza dal gas russo a una nuova dalla Cina”.

La parola è quindi andata a **Gianluca Benamati**, Vicepresidente Commissione Attività Produttive, Commercio e Turismo della Camera, e a **Claudia Porchietto**, Vicepresidente Gruppo Forza Italia alla Camera dei Deputati, i due parlamentari italiani che hanno dato vita al gruppo interparlamentare automotive composto da una ventina di deputati aderenti ai vari partiti.

L'on. **Porchietto** ha evidenziato come “obiettivo dell'intergruppo è la possibilità di avere una condivisione su tematiche automotive tra appartenenti a gruppi parlamentari diversi. Non è possibile andare in maniera unilaterale verso l'auto elettrica, bisogna uscire da una visione ideologica. Il sistema finanziario oggi premia esclusivamente questo tipo di investimenti e le nostre imprese necessitano di questi finanziamenti. La neutralità tecnologica deve essere il punto di riferimento per la transizione ecologica della nostra mobilità”.

A quello dell'on. Porchietto ha fatto seguito l'intervento del collega **Benamati**: “L'Europa è tra i minori emettitori di CO2. Sull'auto si gioca oggi una partita importante. In questo momento, lo scenario si muove verso motorizzazioni elettriche, ma dare per morto il mondo endotermico credo sia un grande errore. Non bisogna chiudere le porte a una tecnologia che oggi sta facendo grandi passi in avanti sul fronte dell'efficienza e grazie ai biocarburanti. Gli incentivi concessi nel 2021 sono stati utili per sostenere la domanda di veicoli ecologici e per garantire la mobilità a tutti. Guardando al futuro c'è un patrimonio di 14 miliardi per pianificare una politica industriale del settore”.

Dopo il mondo della politica è toccato ai leader sindacali confrontarsi sulle possibili conseguenze della transizione ecologica della mobilità in corso anche nel nostro Paese. **Francesca Re David**, Segretario Generale Fiom-Cgil, ha sottolineato “la totale assenza di ascolto da parte di questo e dei precedenti Governi sul fronte delle politiche industriali. Tutto il mondo automotive sta andando verso l'elettrico e di questo tutti devono essere consapevoli. Abbiamo perso filiere fondamentali nel recente passato, a causa dell'assenza di politiche industriali. Rischiamo che una dinamica simile tocchi anche l'automotive”.

Roberto Benaglia, Segretario Generale Fim-Cisl, ha poi precisato che “oggi, alla luce di quanto sta succedendo in Ucraina, sarà necessario ridefinire molte decisioni sul prossimo futuro, anche sulla transizione sostenibile. Negli altri Paesi europei si fa quadrato, si convocano le parti sociali e si condividono con loro i piani di sviluppo. In Italia, oggi, la priorità è sostenere il mercato produttivo e dei consumi dell'auto. C'è bisogno di ridare fiducia al mercato. Non possiamo che chiedere al Governo di convocarci per avere lumi sui prossimi piani e a Stellantis di mantenere e implementare in Italia tutti i siti oggi presenti”.

“A mio avviso non si affronta a livello politico il tema del futuro della transizione dell'auto con il giusto approccio”, ha sottolineato **Rocco Palombella**, Segretario Generale Uilm. “Si dice spesso che le aziende si devono adeguare, ma c'è necessità di certezze per consentire loro di poter pianificare gli investimenti con chiarezza e tempi certi”.

Il punto di vista della filiera

I rappresentanti della filiera automotive sostengono in maniera unita e condivisa che sia necessaria una strategia chiara per la transizione elettrica, con attenzione alle ricadute sociali e occupazionali, dicendo no agli incentivi stop&go, e sì a una fiscalità europea sull'auto aziendale.

Geronimo La Russa, presidente di Aci Milano, ha aperto il dibattito della filiera affermando che “siamo arrivati a questo punto per la scarsa attenzione riservata alla filiera e al settore negli anni passati. Come accade oggi a Milano, dove in maniera ideologica si pensa di affrontare l'attuale difficile momento sostenendo esclusivamente l'uso delle biciclette. Bisogna fare squadra anche tra i diversi pezzi della filiera”.

“Il mondo delle due ruote è oggi un'isola felice, le vendite procedono”, ha affermato, **Pier Francesco Caliari** Direttore Generale di Confindustria-Ancma. “L'elettrico sarà importante per la mobilità urbana a due ruote. A livello più generale la transizione non potrà non risentire nei tempi del conflitto oggi in corso”.

È toccato poi a **Franco Del Manso**, Rapporti Internazionali, Ambientali e Tecnici di Unem, commentare il rincaro dei carburanti: “Gli aumenti sono l'effetto di quanto accaduto negli ultimi anni con la demonizzazione di tecnologie senza pensare a un'alternativa. Occorre oggi attuare una riconversione delle raffinerie. Il limite, oggi, resta la normativa che non offre prospettive certe di sviluppo. Biocarburanti e combustibili sintetici rappresentano un'alternativa green già oggi disponibile che abbate del 90% la CO2”.

Di diverso avviso **Francesco Naso**, Segretario Generale di Motus-E: “Nel 2018 l'elettrico rappresentava una percentuale sotto l'1%, oggi siamo sopra il 5%. Sostenevamo già allora che bisognasse preparare per tempo questo passaggio. L'elettrico di massa è una tecnologia che arriverà, questa è una certezza. Come sistema Paese bisogna capire come coglierne il valore. Non si possono bloccare le date di phase-out. Va ridiscusso il sistema di incentivi in Italia anche per riconvertire le imprese”.

Michele Crisci, Presidente di UNRAE, è tornato sul momento decisivo per il settore: “Siamo di fronte a una sfida epocale, lo abbiamo detto nel 2017. L'elettrico non è un'opportunità, è il futuro a breve, con investimenti colossali che porteranno entro il 2030 a produrre esclusivamente elettrico e ibrido. L'Italia vanta tra i major markets la quota più bassa di penetrazione dell'elettrico sulle immatricolazioni. E' ora di mettere in piedi una strategia che tenga conto di incentivi, di fondi per la riconversione industriale, ma anche di una riforma fiscale sull'auto aziendale”.

Flavio Merigo, Presidente di Assogasmetano, ha poi osservato come “per alimentare le auto elettriche ci dovrà essere un boom delle rinnovabili, se il problema è effettivamente ambientale. Cosa accadrà alla parte del mercato che non potrà acquistare vetture elettrificate? Oggi disponibile c'è la mobilità a biometano già in rete. Se ne potrebbe produrre un quantitativo sufficiente per il parco circolante”.

Marco Stella, Vicepresidente ANFIA, si è soffermato sugli effetti della transizione ecologica: “Noi difendiamo il tema della neutralità tecnologica che garantirà una transizione più giusta ed equa. Non si risolvono i problemi raccontando un boom delle rinnovabili che a stretto giro sarà difficile riscontrare. Con questo ritmo, saranno a rischio oltre 70mila dipendenti”.

“Senza incentivi il mercato dell'elettrico torna a percentuali più basse”, ha sottolineato il Presidente di Federauto **Adolfo De Stefani Cosentino**. “Abbiamo in Italia 44 milioni tra auto e veicoli commerciali tra i più vecchi d'Europa. Senza incentivi è impossibile consentire, soprattutto a chi non ha possibilità di accesso al nuovo, il ricambio del parco circolante. Un discorso ancora più valido nel Sud Italia dove l'età media delle vetture aumenta in modo sensibile”.

Andrea Arzà, Presidente Federchimica-Assogasliquidi, ha poi posto l'accento sul tema della sostenibilità che “va considerata anche in base alla capacità di un Paese di diversificare le fonti di approvvigionamento. Se l'obiettivo è migliorare la qualità dell'aria si può usare anche, e non solo, l'auto elettrica. Non capisco perché non si accettino misure che conteggino le emissioni tenendo conto anche dell'intero ciclo”.

Un settore protagonista della spinta elettrica è il noleggio veicoli rappresentato da **Aniasa** con il Presidente **Alberto Viano**: “Oggi è sbagliato parlare di incentivi, questo clima di incertezza legato ai continui annunci genera un ritardo negli acquisti e negli ordini. Il meccanismo di incentivi stop&go produce più danni che benefici, occorre un piano strutturale. Va semplificata e allineata l'Iva sull'auto aziendale al resto dell'Europa, questo fornirebbe un volano anche alla diffusione di veicoli meno inquinanti”.

Sulla corsa all'elettrico si è espresso **Simonpaolo Buongiardino**, Presidente di Federmotorizzazione: "Oggi il problema è far sposare la domanda con l'offerta. L'auto elettrica di massa è un traguardo ancora lontano che prevede diverse tappe di avvicinamento oggi non prevedibili e suscettibili delle innovazioni che subentreranno sul mercato".

Discorso a parte merita il settore dei mezzi pesanti, come precisa **Paolo Starace**, Presidente di Unrae Veicoli Industriali: "Oggi nel nostro settore ci sono diverse soluzioni tecnologiche, che risentono dei diversi cicli di percorrenza. Abbiamo un parco circolante di mezzi pesanti molto anziani e non abbiamo una tecnologia dominante destinata ad affermarsi, ma manterremo diverse soluzioni a seconda delle specifiche esigenze".

Sui clienti di questo particolare comparto si è soffermato **Massimo Artusi**, Vicepresidente Federauto con delega al settore Truck e Veicoli Commerciali: "Qualunque mezzo o veicolo industriale è un luogo di lavoro e di questo bisogna tener conto, non solo nei momenti di emergenza. Sul fronte delle alimentazioni green, il biogas e il biometano vanno riconosciuti come fonte energetica alternativa, già oggi a disposizione".

Concessionari

Spazio poi al punto di vista dei concessionari. **Carlo Alberto Jura**, Presidente di Spazio Group e Vicepresidente di Federauto: "Impossibile dire cosa sarà il futuro, lo deciderà il cliente. La mobilità individuale è stata un salvagente durante il Covid e noi dobbiamo mantenere questa valenza. Per fare questo è necessario che il Governo preveda sostegni in particolare per i redditi più bassi".

Mario Verna, General Manager di Queen Car Torino: "Bisogna porre l'accento sui consumatori per restare ancorati alla realtà. La transizione elettrica oggi è stata decisa dall'alto e accettata dai vari stakeholder. Negli ultimi anni i costi delle auto sono cresciuti sensibilmente ed è evidente che le incertezze economiche allontaneranno sempre più i clienti dall'acquisto del nuovo".

Parola a Bitti, Ad di Kia Italia

Ha chiuso la giornata l'intervento di **Giuseppe Bitti**, ad di Kia Italia, intervistato da Pierluigi Bonora in qualità di manager dell'auto con la maggiore militanza sotto lo stesso brand: una vita in Kia, ben 25 anni, di cui 20 da amministratore delegato, e un'esperienza arricchitasi di recente con la svolta del gruppo verso la "nuova mobilità" e i servizi a essa collegati: "L'avventura con Kia - ha detto Bitti, premiato per l'occasione da Forum AutoMotive per la lunga storia di successo nell'azienda asiatica che continua a guidare nel nostro Paese - ha proposto molte sfide, a cominciare dal lancio di Sportage, nel 1993: era un'auto diversa, e siamo riusciti a posizionarla in modo adeguato, ottenendo un grande successo da parte del pubblico. Oggi Kia è nota e apprezzata, ma abbiamo attraversato momenti difficili, a cominciare dalla crisi economica in Corea, nel 1997, quando l'azienda fu messa in amministrazione controllata. Poi è arrivata l'acquisizione da parte di Hyundai e le preoccupazioni sono svanite: da lì sono partite la crescita e il consolidamento, con 50 aziende

di proprietà che forniscono materiali per la produzione. Che cosa ho fatto in 25 anni in Kia? Ho cercato di mantenere i valori dell'azienda privata, e a fine mese è sempre interessante confrontare i risultati ottenuti con quelli dei 'cugini' di Hyundai".

FORUMAutoMotive, appello al Governo: no a incentivi auto stop&go, serve piano strutturale



“La transizione energetica ed ecologica della mobilità nazionale ed europea, con le sue diverse ricadute (ambientali, economiche e sociali). I tempi dell’elettrificazione del parco auto, la necessità di incentivare la sostituzione delle vetture più inquinanti”.

Sono stati questi i principali temi 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 sulla pagina Facebook di **#FORUMAutoMotive** (<https://www.facebook.com/forumautomotive>).

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

Il promotore di **#FORUMAutoMotive** **Pierluigi Bonora** ha introdotto i lavori evidenziando come “il Governo sia chiamato oggi a pianificare con attenzione la non semplice transizione ecologica del nostro parco circolante, considerando tutti i risvolti, a partire da quelli ambientali, sociali, economici e in termini di sicurezza. La transizione ha bisogno di tempo, si parla troppo spesso di cosa accadrà nel 2050, senza però guardare al mercato attuale e alle

urgenze immediate. Dal dibattito va escluso ogni approccio ideologico e strumentale al tema”.

Bonora ha poi introdotto **Dario Duse**, Managing Director di AlixPartners, che ha presentato l'ultimo aggiornamento del Global Automotive Outlook da cui emerge come “a livello europeo si prevede una crescita dell'elettrico significativo nei prossimi anni, ma non tale da raggiungere gli obiettivi del Fit for 55. A vincere nel periodo di pandemia sono state principalmente le motorizzazioni BEV che hanno raggiunto in Europa rapidamente il 9%. Lo stesso trend sta riguardando anche l'Italia dove ben 4 persone su 10 si dicono pronte all'acquisto di vetture elettriche. E 330 sono i miliardi di dollari che nei prossimi anni i costruttori investiranno per completare questa transizione all'elettrico. Dalle nostre indagini emerge con chiarezza che chi prova l'elettrico poi non torna indietro”.

Il punto di vista della politica e dei sindacati metalmeccanici sull'automotive

“La transizione ecologica della mobilità dovrà garantire la neutralità tecnologica”

L'eurodeputato **Paolo Borchia**, membro della Commissione Ue Industria, Ricerca ed Energia ha fornito un aggiornamento sui lavori relativi al “Fit for 55”: “Negli ultimi anni le politiche sull'ambiente hanno fatto suonare diversi campanelli d'allarme. Il FIT for 55, così come impostato non va bene e non ha futuro, si rischia infatti una transizione solo per ricchi. Senza contare che la Cina detiene gran parte delle risorse tecnologiche che alimenteranno questa transizione, su tutte il litio. Il pericolo reale è di passare dalla dipendenza dal gas russo a una nuova dalla Cina”.

La parola è quindi andata a **Gianluca Benamati**, Vicepresidente Commissione Attività Produttive, Commercio e Turismo della Camera, e a **Claudia Porchietto**, Vicepresidente Gruppo Forza Italia alla Camera dei Deputati, i due parlamentari italiani che hanno dato vita al gruppo interparlamentare automotive composto da una ventina di deputati aderenti ai vari partiti.

L'on. Porchietto ha evidenziato come “obiettivo dell'intergruppo è la possibilità di avere una condivisione su tematiche automotive tra appartenenti a gruppi parlamentari diversi. Non è possibile andare in maniera unilaterale verso l'auto elettrica, bisogna uscire da una visione ideologica. Il sistema finanziario oggi premia esclusivamente questo tipo di investimenti e le nostre imprese necessitano di questi finanziamenti. La neutralità tecnologica deve essere il punto di riferimento per la transizione ecologica della nostra mobilità”.

A quello dell'on. Porchietto ha fatto seguito l'intervento del collega Benamati: “L'Europa è tra i minori emettitori di CO2. Sull'auto si gioca oggi una partita importante. In questo momento, lo scenario si muove verso motorizzazioni elettriche, ma dare per morto il mondo endotermico credo sia un grande errore. Non bisogna chiudere le porte a una tecnologia che oggi sta facendo grandi passi in avanti sul fronte dell'efficienza e grazie ai biocarburanti. Gli incentivi concessi nel 2021 sono stati utili per sostenere la domanda di veicoli ecologici e per garantire la mobilità a tutti. Guardando al futuro c'è un patrimonio di 14 miliardi per pianificare una politica industriale del settore”.

Dopo il mondo della politica è toccato ai leader sindacali confrontarsi sulle possibili conseguenze della transizione ecologica della mobilità in corso anche nel nostro Paese. **Francesca Re David**, Segretario Generale Fiom-Cgil, ha sottolineato “la totale assenza di ascolto da parte di questo e dei precedenti Governi sul fronte delle politiche industriali. Tutto il mondo automotive sta andando verso l'elettrico e di questo tutti devono essere consapevoli. Abbiamo perso filiere fondamentali nel recente passato, a causa dell'assenza di politiche industriali. Rischiamo che una dinamica simile tocchi anche l'automotive”.

Roberto Benaglia, Segretario Generale Fim-Cisl, ha poi precisato che “oggi, alla luce di quanto sta succedendo in Ucraina, sarà necessario ridefinire molte decisioni sul prossimo futuro, anche sulla transizione sostenibile. Negli altri Paesi europei si fa quadrato, si convocano le parti sociali e si condividono con loro i piani di sviluppo. In Italia, oggi, la priorità è sostenere il mercato produttivo e dei consumi dell'auto. C'è bisogno di ridare fiducia al mercato. Non possiamo che chiedere al Governo di convocarci per avere lumi sui prossimi piani e a Stellantis di mantenere e implementare in Italia tutti i siti oggi presenti”.

“A mio avviso non si affronta a livello politico il tema del futuro della transizione dell'auto con il giusto approccio”, ha sottolineato **Rocco Palombella**, Segretario Generale Uilm. “Si dice spesso che le aziende si devono adeguare, ma c'è necessità di certezze per consentire loro di poter pianificare gli investimenti con chiarezza e tempi certi”.

“Parola alla filiera”

Filiera unita: necessaria una strategia chiara per la transizione elettrica, con attenzione alle ricadute sociali e occupazionali. No agli incentivi stop&go, sì a una fiscalità europea sull'auto aziendale

Geronimo La Russa, presidente di Aci Milano, ha aperto il dibattito della filiera affermando che “siamo arrivati a questo punto per la scarsa attenzione riservata alla filiera e al settore negli anni passati. Come accade oggi a Milano, dove in maniera ideologica si pensa di affrontare l'attuale difficile momento sostenendo esclusivamente l'uso delle biciclette. Bisogna fare squadra anche tra i diversi pezzi della filiera”.

“Il mondo delle due ruote è oggi un'isola felice, le vendite procedono”, ha affermato, **Pier Francesco Caliari** Direttore Generale di Confindustria-Ancma. “L'elettrico sarà importante per la mobilità urbana a due ruote. A livello più generale la transizione non potrà non risentire nei tempi del conflitto oggi in corso”.

E' toccato poi a **Franco Del Manso**, Rapporti Internazionali, Ambientali e Tecnici di Unem, commentare il rincaro dei carburanti: “Gli aumenti sono l'effetto di quanto accaduto negli ultimi anni con la demonizzazione di tecnologie senza pensare a un'alternativa. Occorre oggi attuare una riconversione delle raffinerie. Il limite, oggi, resta la normativa che non offre prospettive certe di sviluppo. Biocarburanti e combustibili sintetici rappresentano un'alternativa green già oggi disponibile che abbate del 90% la CO2”.

Di diverso avviso **Francesco Naso**, Segretario Generale di Motus-E: “Nel 2018 l’elettrico rappresentava una percentuale sotto l’1%, oggi siamo sopra il 5%. Sostenevamo già allora che bisognasse preparare per tempo questo passaggio. L’elettrico di massa è una tecnologia che arriverà, questa è una certezza. Come sistema Paese bisogna capire come coglierne il valore. Non si possono bloccare le date di phase-out. Va ridiscusso il sistema di incentivi in Italia anche per riconvertire le imprese”.

Michele Crisci, Presidente di UNRAE, è tornato sul momento decisivo per il settore: “Siamo di fronte a una sfida epocale, lo abbiamo detto nel 2017. L’elettrico non è un’opportunità, è il futuro a breve, con investimenti colossali che porteranno entro il 2030 a produrre esclusivamente elettrico e ibrido. L’Italia vanta tra i major markets la quota più bassa di penetrazione dell’elettrico sulle immatricolazioni. E’ ora di mettere in piedi una strategia che tenga conto di incentivi, di fondi per la riconversione industriale, ma anche di una riforma fiscale sull’auto aziendale”.

Flavio Merigo, Presidente di Assogasmetano, ha poi osservato come “per alimentare le auto elettriche ci dovrà essere un boom delle rinnovabili, se il problema è effettivamente ambientale. Cosa accadrà alla parte del mercato che non potrà acquistare vetture elettrificate? Oggi disponibile c’è la mobilità a biometano già in rete. Se ne potrebbe produrre un quantitativo sufficiente per il parco circolante”.

Marco Stella, Vicepresidente ANFIA, si è soffermato sugli effetti della transizione ecologica: “Noi difendiamo il tema della neutralità tecnologica che garantirà una transizione più giusta ed equa. Non si risolvono i problemi raccontando un boom delle rinnovabili che a stretto giro sarà difficile riscontrare. Con questo ritmo, saranno a rischio oltre 70mila dipendenti”.

“Senza incentivi il mercato dell’elettrico torna a percentuali più basse”, ha sottolineato il Presidente di Federauto **Adolfo De Stefani Cosentino**, “Abbiamo in Italia 44 milioni tra auto e veicoli commerciali tra i più vecchi d’Europa. Senza incentivi è impossibile consentire, soprattutto a chi non ha possibilità di accesso al nuovo, il ricambio del parco circolante. Un discorso ancora più valido nel Sud Italia dove l’età media delle vetture aumenta in modo sensibile”.

Andrea Arzà, Presidente Federchimica-Assogasliquidi, ha poi posto l’accento sul tema della sostenibilità che “va considerata anche in base alla capacità di un Paese di diversificare le fonti di approvvigionamento. Se l’obiettivo è migliorare la qualità dell’aria si può usare anche, e non solo, l’auto elettrica. Non capisco perché non si accettino misure che conteggino le emissioni tenendo conto anche dell’intero ciclo”.

Un settore protagonista della spinta elettrica è il noleggio veicoli rappresentato da **Aniasa** con il Presidente **Alberto Viano**: “Oggi è sbagliato parlare di incentivi, questo clima di incertezza legato ai continui annunci genera un ritardo negli acquisti e negli ordini. Il meccanismo di incentivi stop&go produce più danni che benefici, occorre un piano strutturale. Va semplificata e allineata l’Iva sull’auto aziendale al resto dell’Europa, questo fornirebbe un volano anche alla diffusione di veicoli meno inquinanti”.

Sulla corsa all'elettrico si è espresso **Simonpaolo Buongiardino**, Presidente di Federmotorizzazione: "Oggi il problema è far sposare la domanda con l'offerta. L'auto elettrica di massa è un traguardo ancora lontano che prevede diverse tappe di avvicinamento oggi non prevedibili e suscettibili delle innovazioni che subentreranno sul mercato".

Discorso a parte merita il settore dei mezzi pesanti, come precisa **Paolo Starace**, Presidente di Unrae Veicoli Industriali: "Oggi nel nostro settore ci sono diverse soluzioni tecnologiche, che risentono dei diversi cicli di percorrenza. Abbiamo un parco circolante di mezzi pesanti molto anziani e non abbiamo una tecnologia dominante destinata ad affermarsi, ma manterremo diverse soluzioni a seconda delle specifiche esigenze".

Sui clienti di questo particolare comparto si è soffermato **Massimo Artusi**, Vicepresidente Federauto con delega al settore Truck e Veicoli Commerciali: "Qualunque mezzo o veicolo industriale è un luogo di lavoro e di questo bisogna tener conto, non solo nei momenti di emergenza. Sul fronte delle alimentazioni green, il biogas e il biometano vanno riconosciuti come fonte energetica alternativa, già oggi a disposizione".

Spazio poi al punto di vista dei concessionari. **Carlo Alberto Jura**, Presidente di Spazio Group e Vicepresidente di Federauto: "Impossibile dire cosa sarà il futuro, lo deciderà il cliente. La mobilità individuale è stata un salvagente durante il Covid e noi dobbiamo mantenere questa valenza. Per fare questo è necessario che il Governo preveda sostegni in particolare per i redditi più bassi".

Mario Verna, General Manager di Queen Car Torino: "Bisogna porre l'accento sui consumatori per restare ancorati alla realtà. La transizione elettrica oggi è stata decisa dall'alto e accettata dai vari stakeholder. Negli ultimi anni i costi delle auto sono cresciuti sensibilmente ed è evidente che le incertezze economiche allontaneranno sempre più i clienti dall'acquisto del nuovo".

Ha chiuso la giornata l'intervento di **Giuseppe Bitti**, ad di Kia Italia, intervistato da **Pierluigi Bonora** in qualità di manager dell'auto con la maggiore militanza sotto lo stesso brand: una vita in Kia, ben 25 anni, di cui 20 da amministratore delegato, e un'esperienza arricchitasi di recente con la svolta del gruppo verso la "nuova mobilità" e i servizi a essa collegati: "L'avventura con Kia - ha detto Bitti, premiato per l'occasione da **#FORUMAutoMotive** per la lunga storia di successo nell'azienda asiatica che continua a guidare nel nostro Paese - ha proposto molte sfide, a cominciare dal lancio di Sportage, nel 1993: era un'auto diversa, e siamo riusciti a posizionarla in modo adeguato, ottenendo un grande successo da parte del pubblico. Oggi Kia è nota e apprezzata, ma abbiamo attraversato momenti difficili, a cominciare dalla crisi economica in Corea, nel 1997, quando l'azienda fu messa in amministrazione controllata. Poi è arrivata l'acquisizione da parte di Hyundai e le preoccupazioni sono svanite: da lì sono partite la crescita e il consolidamento, con 50 aziende di proprietà che forniscono materiali per la produzione. Che cosa ho fatto in 25 anni in Kia? Ho cercato di mantenere i valori dell'azienda privata, e a fine mese è sempre interessante confrontare i risultati ottenuti con quelli dei 'cugini' di Hyundai".

Ultima modifica: 22 marzo 2022

#FORUMAutoMotive, l'appello della filiera al Governo



“La transizione energetica ed ecologica della mobilità nazionale ed europea, con le sue diverse ricadute (ambientali, economiche e sociali). I tempi dell’elettrificazione del parco auto, la necessità di incentivare la sostituzione delle vetture più inquinanti”.

Sono stati questi i principali temi 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 sulla pagina Facebook di **#FORUMAutoMotive** (<https://www.facebook.com/forumautomotive>).

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

Il promotore di **#FORUMAutoMotive** **Pierluigi Bonora** ha introdotto i lavori evidenziando come *“il Governo sia chiamato oggi a pianificare con attenzione la non semplice transizione ecologica del nostro parco circolante, considerando tutti i risvolti, a partire da quelli ambientali, sociali, economici e in termini di sicurezza. La transizione ha bisogno di tempo, si parla troppo spesso di cosa accadrà nel 2050, senza però guardare al mercato attuale e alle urgenze immediate. Dal dibattito va escluso ogni approccio ideologico e strumentale al tema”*.

Bonora ha poi introdotto **Dario Duse**, Managing Director di AlixPartners, che ha presentato l'ultimo aggiornamento del Global Automotive Outlook da cui emerge come "a livello europeo si prevede una crescita dell'elettrico significativo nei prossimi anni, ma non tale da raggiungere gli obiettivi del Fit for 55. A vincere nel periodo di pandemia sono state principalmente le motorizzazioni BEV che hanno raggiunto in Europa rapidamente il 9%. Lo stesso trend sta riguardando anche l'Italia dove ben 4 persone su 10 si dicono pronte all'acquisto di vetture elettriche. E 330 sono i miliardi di dollari che nei prossimi anni i costruttori investiranno per completare questa transizione all'elettrico. Dalle nostre indagini emerge con chiarezza che chi prova l'elettrico poi non torna indietro".

Il punto di vista della politica e dei sindacati metalmeccanici sull'automotive

"La transizione ecologica della mobilità dovrà garantire la neutralità tecnologica"

L'eurodeputato **Paolo Borchia**, membro della Commissione Ue Industria, Ricerca ed Energia ha fornito un aggiornamento sui lavori relativi al "Fit for 55": "Negli ultimi anni le politiche sull'ambiente hanno fatto suonare diversi campanelli d'allarme. Il FIT for 55, così come impostato non va bene e non ha futuro, si rischia infatti una transizione solo per ricchi. Senza contare che la Cina detiene gran parte delle risorse tecnologiche che alimenteranno questa transizione, su tutte il litio. Il pericolo reale è di passare dalla dipendenza dal gas russo a una nuova dalla Cina".

La parola è quindi andata a **Gianluca Benamati**, Vicepresidente Commissione Attività Produttive, Commercio e Turismo della Camera, e a **Claudia Porchietto**, Vicepresidente Gruppo Forza Italia alla Camera dei Deputati, i due parlamentari italiani che hanno dato vita al gruppo interparlamentare automotive composto da una ventina di deputati aderenti ai vari partiti.

L'on. Porchietto ha evidenziato come "obiettivo dell'intergruppo è la possibilità di avere una condivisione su tematiche automotive tra appartenenti a gruppi parlamentari diversi. Non è possibile andare in maniera unilaterale verso l'auto elettrica, bisogna uscire da una visione ideologica. Il sistema finanziario oggi premia esclusivamente questo tipo di investimenti e le nostre imprese necessitano di questi finanziamenti. La neutralità tecnologica deve essere il punto di riferimento per la transizione ecologica della nostra mobilità".

A quello dell'on. Porchietto ha fatto seguito l'intervento del collega Benamati: "L'Europa è tra i minori emettitori di CO2. Sull'auto si gioca oggi una partita importante. In questo momento, lo scenario si muove verso motorizzazioni elettriche, ma dare per morto il mondo endotermico credo sia un grande errore. Non bisogna chiudere le porte a una tecnologia che oggi sta facendo grandi passi in avanti sul fronte dell'efficienza e grazie ai biocarburanti. Gli incentivi concessi nel 2021 sono stati utili per sostenere la domanda di veicoli ecologici e per garantire la mobilità a tutti. Guardando al futuro c'è un patrimonio di 14 miliardi per pianificare una politica industriale del settore".

Dopo il mondo della politica è toccato ai leader sindacali confrontarsi sulle possibili conseguenze della transizione ecologica della mobilità in corso anche nel nostro Paese.

Francesca Re David, Segretario Generale Fiom-Cgil, ha sottolineato *“la totale assenza di ascolto da parte di questo e dei precedenti Governi sul fronte delle politiche industriali. Tutto il mondo automotive sta andando verso l'elettrico e di questo tutti devono essere consapevoli. Abbiamo perso filiere fondamentali nel recente passato, a causa dell'assenza di politiche industriali. Rischiamo che una dinamica simile tocchi anche l'automotive”*.

Roberto Benaglia, Segretario Generale Fim-Cisl, ha poi precisato che *“oggi, alla luce di quanto sta succedendo in Ucraina, sarà necessario ridefinire molte decisioni sul prossimo futuro, anche sulla transizione sostenibile. Negli altri Paesi europei si fa quadrato, si convocano le parti sociali e si condividono con loro i piani di sviluppo. In Italia, oggi, la priorità è sostenere il mercato produttivo e dei consumi dell'auto. C'è bisogno di ridare fiducia al mercato. Non possiamo che chiedere al Governo di convocarci per avere lumi sui prossimi piani e a Stellantis di mantenere e implementare in Italia tutti i siti oggi presenti”*.

“A mio avviso non si affronta a livello politico il tema del futuro della transizione dell'auto con il giusto approccio”, ha sottolineato **Rocco Palombella**, Segretario Generale Uilm. *“Si dice spesso che le aziende si devono adeguare, ma c'è necessità di certezze per consentire loro di poter pianificare gli investimenti con chiarezza e tempi certi”*.

“Parola alla filiera”

Filiera unita: necessaria una strategia chiara per la transizione elettrica, con attenzione alle ricadute sociali e occupazionali. No agli incentivi stop&go, sì a una fiscalità europea sull'auto aziendale

Geronimo La Russa, presidente di Aci Milano, ha aperto il dibattito della filiera affermando che *“siamo arrivati a questo punto per la scarsa attenzione riservata alla filiera e al settore negli anni passati. Come accade oggi a Milano, dove in maniera ideologica si pensa di affrontare l'attuale difficile momento sostenendo esclusivamente l'uso delle biciclette. Bisogna fare squadra anche tra i diversi pezzi della filiera”*.

“Il mondo delle due ruote è oggi un'isola felice, le vendite procedono”, ha affermato, **Pier Francesco Caliori** Direttore Generale di Confindustria-Ancma. *“L'elettrico sarà importante per la mobilità urbana a due ruote. A livello più generale la transizione non potrà non risentire nei tempi del conflitto oggi in corso”*.

E' toccato poi a **Franco Del Manso**, Rapporti Internazionali, Ambientali e Tecnici di Unem, commentare il rincaro dei carburanti: *“Gli aumenti sono l'effetto di quanto accaduto negli ultimi anni con la demonizzazione di tecnologie senza pensare a un'alternativa. Occorre oggi attuare una riconversione delle raffinerie. Il limite, oggi, resta la normativa che non offre prospettive certe di sviluppo. Biocarburanti e combustibili sintetici rappresentano un'alternativa green già oggi disponibile che abbatte del 90% la CO2”*.

Di diverso avviso **Francesco Naso**, Segretario Generale di Motus-E: *“Nel 2018 l’elettrico rappresentava una percentuale sotto l’1%, oggi siamo sopra il 5%. Sostenevamo già allora che bisognasse preparare per tempo questo passaggio. L’elettrico di massa è una tecnologia che arriverà, questa è una certezza. Come sistema Paese bisogna capire come coglierne il valore. Non si possono bloccare le date di phase-out. Va ridiscusso il sistema di incentivi in Italia anche per riconvertire le imprese”*.

Michele Crisci, Presidente di UNRAE, è tornato sul momento decisivo per il settore: *“Siamo di fronte a una sfida epocale, lo abbiamo detto nel 2017. L’elettrico non è un’opportunità, è il futuro a breve, con investimenti colossali che porteranno entro il 2030 a produrre esclusivamente elettrico e ibrido. L’Italia vanta tra i major markets la quota più bassa di penetrazione dell’elettrico sulle immatricolazioni. E’ ora di mettere in piedi una strategia che tenga conto di incentivi, di fondi per la riconversione industriale, ma anche di una riforma fiscale sull’auto aziendale”*.

Flavio Merigo, Presidente di Assogasmetano, ha poi osservato come *“per alimentare le auto elettriche ci dovrà essere un boom delle rinnovabili, se il problema è effettivamente ambientale. Cosa accadrà alla parte del mercato che non potrà acquistare vetture elettrificate? Oggi disponibile c’è la mobilità a biometano già in rete. Se ne potrebbe produrre un quantitativo sufficiente per il parco circolante”*.

Marco Stella, Vicepresidente ANFIA, si è soffermato sugli effetti della transizione ecologica: *“Noi difendiamo il tema della neutralità tecnologica che garantirà una transizione più giusta ed equa. Non si risolvono i problemi raccontando un boom delle rinnovabili che a stretto giro sarà difficile riscontrare. Con questo ritmo, saranno a rischio oltre 70mila dipendenti”*.

“Senza incentivi il mercato dell’elettrico torna a percentuali più basse”, ha sottolineato il Presidente di Federauto **Adolfo De Stefani Cosentino**, *“Abbiamo in Italia 44 milioni tra auto e veicoli commerciali tra i più vecchi d’Europa. Senza incentivi è impossibile consentire, soprattutto a chi non ha possibilità di accesso al nuovo, il ricambio del parco circolante. Un discorso ancora più valido nel Sud Italia dove l’età media delle vetture aumenta in modo sensibile”*.

Andrea Arzà, Presidente Federchimica-Assogasliquidi, ha poi posto l’accento sul tema della sostenibilità che *“va considerata anche in base alla capacità di un Paese di diversificare le fonti di approvvigionamento. Se l’obiettivo è migliorare la qualità dell’aria si può usare anche, e non solo, l’auto elettrica. Non capisco perché non si accettino misure che contengano le emissioni tenendo conto anche dell’intero ciclo”*.

Un settore protagonista della spinta elettrica è il noleggio veicoli rappresentato da **Aniasa** con il Presidente **Alberto Viano**: *“Oggi è sbagliato parlare di incentivi, questo clima di incertezza legato ai continui annunci genera un ritardo negli acquisti e negli ordini. Il meccanismo di incentivi stop&go produce più danni che benefici, occorre un piano strutturale. Va semplificata e allineata l’Iva sull’auto aziendale al resto dell’Europa, questo fornirebbe un volano anche alla diffusione di veicoli meno inquinanti”*.

Sulla corsa all’elettrico si è espresso **Simonpaolo Buongiardino**, Presidente di Federmotorizzazione: *“Oggi il problema è far sposare la domanda con l’offerta. L’auto elettrica di*

massa è un traguardo ancora lontano che prevede diverse tappe di avvicinamento oggi non prevedibili e suscettibili delle innovazioni che subentreranno sul mercato”.

Discorso a parte merita il settore dei mezzi pesanti, come precisa **Paolo Starace**, Presidente di **Unrae Veicoli Industriali**: *“Oggi nel nostro settore ci sono diverse soluzioni tecnologiche, che risentono dei diversi cicli di percorrenza. Abbiamo un parco circolante di mezzi pesanti molto anziani e non abbiamo una tecnologia dominante destinata ad affermarsi, ma manterremo diverse soluzioni a seconda delle specifiche esigenze”.*

Sui clienti di questo particolare comparto si è soffermato **Massimo Artusi**, Vicepresidente **Federauto** con delega al settore **Truck e Veicoli Commerciali**: *“Qualunque mezzo o veicolo industriale è un luogo di lavoro e di questo bisogna tener conto, non solo nei momenti di emergenza. Sul fronte delle alimentazioni green, il biogas e il biometano vanno riconosciuti come fonte energetica alternativa, già oggi a disposizione”.*

Spazio poi al punto di vista dei concessionari. **Carlo Alberto Jura**, Presidente di **Spazio Group** e Vicepresidente di **Federauto**: *“Impossibile dire cosa sarà il futuro, lo deciderà il cliente. La mobilità individuale è stata un salvagente durante il Covid e noi dobbiamo mantenere questa valenza. Per fare questo è necessario che il Governo preveda sostegni in particolare per i redditi più bassi”.*

Mario Verna, General Manager di **Queen Car Torino**: *“Bisogna porre l’accento sui consumatori per restare ancorati alla realtà. La transizione elettrica oggi è stata decisa dall’alto e accettata dai vari stakeholder. Negli ultimi anni i costi delle auto sono cresciuti sensibilmente ed è evidente che le incertezze economiche allontaneranno sempre più i clienti dall’acquisto del nuovo”.*

Ha chiuso la giornata l’intervento di **Giuseppe Bitti**, ad di **Kia Italia**, intervistato da **Pierluigi Bonora** in qualità di manager dell’auto con la maggiore militanza sotto lo stesso brand: una vita in Kia, ben 25 anni, di cui 20 da amministratore delegato, e un’esperienza arricchitasi di recente con la svolta del gruppo verso la “nuova mobilità” e i servizi a essa collegati: *“L’avventura con Kia – ha detto Bitti, premiato per l’occasione da **#FORUMAutoMotive** per la lunga storia di successo nell’azienda asiatica che continua a guidare nel nostro Paese – ha proposto molte sfide, a cominciare dal lancio di Sportage, nel 1993: era un’auto diversa, e siamo riusciti a posizionarla in modo adeguato, ottenendo un grande successo da parte del pubblico. Oggi Kia è nota e apprezzata, ma abbiamo attraversato momenti difficili, a cominciare dalla crisi economica in Corea, nel 1997, quando l’azienda fu messa in amministrazione controllata. Poi è arrivata l’acquisizione da parte di Hyundai e le preoccupazioni sono svanite: da lì sono partite la crescita e il consolidamento, con 50 aziende di proprietà che forniscono materiali per la produzione. Che cosa ho fatto in 25 anni in Kia? Ho cercato di mantenere i valori dell’azienda privata, e a fine mese è sempre interessante confrontare i risultati ottenuti con quelli dei ‘cugini’ di Hyundai”.*

Stellantis, il ruolo delle flotte nella transizione energetica



Ficili (Stellantis): "Stiamo lavorando velocemente per anticipare e supportare la transizione verso l'elettrificazione completa"

Stellantis, la digital round table fa il punto sul binomio flotte aziendali-transizione elettrica

Si è tenuta oggi, **22 marzo 2022**, la digital round table su **Radio 24** per discutere il ruolo delle flotte aziendali nella transizione elettrica, in un momento in cui si parla sempre più spesso di mobilità elettrica. L'evento è stato moderato dal giornalista e conduttore di Radio 24 **Massimo De Donato** e ha visto l'intervento di molti esperti del settore automotive e non solo.

Fra i temi trattati durante l'incontro, la mobilità elettrica, la second life delle automobili, vehicle to grid, stazioni di ricarica per veicoli elettrici e fast charge, insomma il dibattito ha tenuto in considerazione il mercato dell'automotive, che si muove, come ha precisato **De Donato**, "Fra l'attesa di incentivi e la capacità di risposta delle case costruttrici alle esigenze dei vari consumatori e delle aziende".

Nell'introduzione della tavola rotonda è intervenuto in prima analisi **Santo Ficili**, Country Manager Italy di **Stellantis**, che ha spiegato l'impegno dell'azienda nella riduzione delle emissioni e nella tutela dell'ambiente: *"Oggi ridurre le emissioni per noi di Stellantis è importante, ce lo sta chiedendo l'ambiente. Stiamo lavorando velocemente per anticipare e supportare la transizione verso l'elettrificazione completa. Oggi viviamo in uno scenario complesso e in continua evoluzione, che ci ha portato a rimodulare il nostro modo di lavorare. Per quanto riguarda i siti industriali italiani, lavoriamo costantemente per garantire la loro sostenibilità attraverso il*

miglioramento delle performance”.

Successivamente l'evento ha visto l'intervento di **Maria Grazia Davino**, SVP Sales & Marketing Enlarged Europe, che ha invece parlato delle strategie di **Stellantis** a livello europeo per contrastare il cambiamento climatico: *“L'obiettivo di Stellantis è quello di raggiungere zero emissioni di carbonio entro il 2038, con un obiettivo intermedio di ridurle del 50% entro il 2030”.*

Il primo panel ha riunito **Alberto Viano**, Presidente di **Aniasa**, **Andrea Valente**, General Manager Italia **Free2Move** (joint venture di **Stellantis**), **Fabio Pressi**, CEO **A2A E-Mobility** e **Riccardo Vitelli**, Responsabile Fleet Management **Poste Italiane** e Società del Gruppo. Gli esperti hanno raccontato i progressi e gli obiettivi a breve e lungo termine delle rispettive aziende in merito alla transizione dall'endotermico all'elettrico. Il secondo panel invece ha visto la presenza di **Rolando D'Arco**, CEO di **Leasys** (società del **Gruppo Stellantis**), che ha spiegato come si sta muovendo l'azienda di mobilità integrata sul fronte della sostenibilità: *“Forniamo soluzioni a lungo termine integrate con soluzioni di medio e breve, passando anche per il car sharing e mobilità in abbonamento, nuovo prodotto lanciato a supporto delle flotte sostenibili. Accanto a formule tradizionali abbiamo lanciato formule costruite per interpretare i bisogni di chi si avvicina ai veicoli sostenibili”.*

In seguito gli interventi di **Marco Ceresa**, amministratore Delegato di **Randstad Italia**, che ha spiegato il rapporto dell'agenzia per il lavoro con la mobilità elettrica, di **Roberto di Stefano**, Chief Executive Officer **Free2Move eSolutions** e di **Andrea Colombo**, Direttore Generale **Sezamo Italia**, azienda che ha già operato la transizione del **70%** della flotta aziendale.

Per concludere, è stato invitato a partecipare al round table **Giuseppe di Mauro**, Fleet&Business Solutions Director di **Stellantis**, che ha parlato della decarbonizzazione del Paese e il ruolo di **Stellantis** in questa sfida. **Di Mauro** ha commentato: *“Ognuno deve giocare la sua parte per la transizione energetica. Noi ci siamo posti la missione di decarbonizzare il nostro Paese e vogliamo avere un ruolo attivo non come venditori di automobili elettriche ma come decarbonizzanti del pianeta. Per farlo, offriamo un approccio a 360 gradi: abbiamo pensato non solo al prodotto auto ma anche alle soluzioni per noleggiarlo (Free2Move, Leasys), per ricaricarlo (Free2Move eSolutions) e farlo ricaricare (tessere di energia). Il terzo step è la spiegazione chiara rivolta ai clienti, grazie alle nostre squadre commerciali composte da consulenti”.*

La digital round table, trasmessa previa registrazione su **radio24.it**, è stata fruibile anche in live streaming su **sistemaitaliaforbusiness.it**, la fiera online incentivata da **Stellantis** per mettere in contatto aziende e clienti.

L' appello della filiera automotive al Governo per una transizione realmente ecologica



La transizione energetica ed ecologica della mobilità nazionale ed europea, con le sue diverse ricadute (ambientali, economiche e sociali). I tempi dell'elettrificazione del parco auto, la necessità di incentivare la sostituzione delle vetture più inquinanti”.

Sono stati questi i principali temi 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 sulla pagina Facebook di #FORUMAutoMotive (<https://www.facebook.com/forumautomotive>).

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

Il promotore di #FORUMAutoMotive Pierluigi Bonora ha introdotto i lavori evidenziando come “il Governo sia chiamato oggi a pianificare con attenzione la non semplice transizione ecologica del nostro parco circolante, considerando tutti i risvolti, a partire da quelli ambientali, sociali, economici e in termini di sicurezza. La transizione ha bisogno di tempo, si parla troppo spesso di cosa accadrà nel 2050, senza però guardare al mercato attuale e alle

urgenze immediate. Dal dibattito va escluso ogni approccio ideologico e strumentale al tema”.

Bonora ha poi introdotto Dario Duse, Managing Director di AlixPartners, che ha presentato l'ultimo aggiornamento del Global Automotive Outlook da cui emerge come “a livello europeo si prevede una crescita dell'elettrico significativo nei prossimi anni, ma non tale da raggiungere gli obiettivi del Fit for 55. A vincere nel periodo di pandemia sono state principalmente le motorizzazioni BEV che hanno raggiunto in Europa rapidamente il 9%. Lo stesso trend sta riguardando anche l'Italia dove ben 4 persone su 10 si dicono pronte all'acquisto di vetture elettriche. E 330 sono i miliardi di dollari che nei prossimi anni i costruttori investiranno per completare questa transizione all'elettrico. Dalle nostre indagini emerge con chiarezza che chi prova l'elettrico poi non torna indietro”.

Il punto di vista della politica e dei sindacati metalmeccanici sull'automotive

“La transizione ecologica della mobilità dovrà garantire la neutralità tecnologica”

L'eurodeputato Paolo Borchia, membro della Commissione Ue Industria, Ricerca ed Energia ha fornito un aggiornamento sui lavori relativi al “Fit for 55”: “Negli ultimi anni le politiche sull'ambiente hanno fatto suonare diversi campanelli d'allarme. Il FIT for 55, così come impostato non va bene e non ha futuro, si rischia infatti una transizione solo per ricchi. Senza contare che la Cina detiene gran parte delle risorse tecnologiche che alimenteranno questa transizione, su tutte il litio. Il pericolo reale è di passare dalla dipendenza dal gas russo a una nuova dalla Cina”.

La parola è quindi andata a Gianluca Benamati, Vicepresidente Commissione Attività Produttive, Commercio e Turismo della Camera, e a Claudia Porchietto, Vicepresidente Gruppo Forza Italia alla Camera dei Deputati, i due parlamentari italiani che hanno dato vita al gruppo interparlamentare automotive composto da una ventina di deputati aderenti ai vari partiti.

L'on. Porchietto ha evidenziato come “obiettivo dell'intergruppo è la possibilità di avere una condivisione su tematiche automotive tra appartenenti a gruppi parlamentari diversi. Non è possibile andare in maniera unilaterale verso l'auto elettrica, bisogna uscire da una visione ideologica. Il sistema finanziario oggi premia esclusivamente questo tipo di investimenti e le nostre imprese necessitano di questi finanziamenti. La neutralità tecnologica deve essere il punto di riferimento per la transizione ecologica della nostra mobilità”.

A quello dell'on. Porchietto ha fatto seguito l'intervento del collega Benamati: “L'Europa è tra i minori emettitori di CO2. Sull'auto si gioca oggi una partita importante. In questo momento, lo scenario si muove verso motorizzazioni elettriche, ma dare per morto il mondo endotermico credo sia un grande errore. Non bisogna chiudere le porte a una tecnologia che oggi sta facendo grandi passi in avanti sul fronte dell'efficienza e grazie ai biocarburanti. Gli incentivi concessi nel 2021 sono stati utili per sostenere la domanda di veicoli ecologici e per garantire la mobilità a tutti. Guardando al futuro c'è un patrimonio di 14 miliardi per pianificare una

politica industriale del settore”.

Dopo il mondo della politica è toccato ai leader sindacali confrontarsi sulle possibili conseguenze della transizione ecologica della mobilità in corso anche nel nostro Paese. Francesca Re David, Segretario Generale Fiom-Cgil, ha sottolineato “la totale assenza di ascolto da parte di questo e dei precedenti Governi sul fronte delle politiche industriali. Tutto il mondo automotive sta andando verso l’elettrico e di questo tutti devono essere consapevoli. Abbiamo perso filiere fondamentali nel recente passato, a causa dell’assenza di politiche industriali. Rischiamo che una dinamica simile tocchi anche l’automotive”.

Roberto Benaglia, Segretario Generale Fim-Cisl, ha poi precisato che “oggi, alla luce di quanto sta succedendo in Ucraina, sarà necessario ridefinire molte decisioni sul prossimo futuro, anche sulla transizione sostenibile. Negli altri Paesi europei si fa quadrato, si convocano le parti sociali e si condividono con loro i piani di sviluppo. In Italia, oggi, la priorità è sostenere il mercato produttivo e dei consumi dell’auto. C’è bisogno di ridare fiducia al mercato. Non possiamo che chiedere al Governo di convocarci per avere lumi sui prossimi piani e a Stellantis di mantenere e implementare in Italia tutti i siti oggi presenti”.

“A mio avviso non si affronta a livello politico il tema del futuro della transizione dell’auto con il giusto approccio”, ha sottolineato Rocco Palombella, Segretario Generale Uilm. “Si dice spesso che le aziende si devono adeguare, ma c’è necessità di certezze per consentire loro di poter pianificare gli investimenti con chiarezza e tempi certi”.

“Parola alla filiera”

Filiera unita: necessaria una strategia chiara per la transizione elettrica, con attenzione alle ricadute sociali e occupazionali. No agli incentivi stop&go, sì a una fiscalità europea sull’auto aziendale

Geronimo La Russa, presidente di Aci Milano, ha aperto il dibattito della filiera affermando che “siamo arrivati a questo punto per la scarsa attenzione riservata alla filiera e al settore negli anni passati. Come accade oggi a Milano, dove in maniera ideologica si pensa di affrontare l’attuale difficile momento sostenendo esclusivamente l’uso delle biciclette. Bisogna fare squadra anche tra i diversi pezzi della filiera”.

“Il mondo delle due ruote è oggi un’isola felice, le vendite procedono”, ha affermato, Pier Francesco Caliarì Direttore Generale di Confindustria-Ancma. “L’elettrico sarà importante per la mobilità urbana a due ruote. A livello più generale la transizione non potrà non risentire nei tempi del conflitto oggi in corso”.

E’ toccato poi a Franco Del Manso, Rapporti Internazionali, Ambientali e Tecnici di Unem, commentare il rincaro dei carburanti: “Gli aumenti sono l’effetto di quanto accaduto negli ultimi anni con la demonizzazione di tecnologie senza pensare a un’alternativa. Occorre oggi

attuare una riconversione delle raffinerie. Il limite, oggi, resta la normativa che non offre prospettive certe di sviluppo. Biocarburanti e combustibili sintetici rappresentano un'alternativa green già oggi disponibile che abbate del 90% la CO₂".

Di diverso avviso Francesco Naso, Segretario Generale di Motus-E: "Nel 2018 l'elettrico rappresentava una percentuale sotto l'1%, oggi siamo sopra il 5%. Sostenevamo già allora che bisognasse preparare per tempo questo passaggio. L'elettrico di massa è una tecnologia che arriverà, questa è una certezza. Come sistema Paese bisogna capire come coglierne il valore. Non si possono bloccare le date di phase-out. Va ridiscusso il sistema di incentivi in Italia anche per riconvertire le imprese".

Michele Crisci, Presidente di UNRAE, è tornato sul momento decisivo per il settore: "Siamo di fronte a una sfida epocale, lo abbiamo detto nel 2017. L'elettrico non è un'opportunità, è il futuro a breve, con investimenti colossali che porteranno entro il 2030 a produrre esclusivamente elettrico e ibrido. L'Italia vanta tra i major markets la quota più bassa di penetrazione dell'elettrico sulle immatricolazioni. E' ora di mettere in piedi una strategia che tenga conto di incentivi, di fondi per la riconversione industriale, ma anche di una riforma fiscale sull'auto aziendale".

Flavio Merigo, Presidente di Assogasmetano, ha poi osservato come "per alimentare le auto elettriche ci dovrà essere un boom delle rinnovabili, se il problema è effettivamente ambientale. Cosa accadrà alla parte del mercato che non potrà acquistare vetture elettrificate? Oggi disponibile c'è la mobilità a biometano già in rete. Se ne potrebbe produrre un quantitativo sufficiente per il parco circolante".

Marco Stella, Vicepresidente ANFIA, si è soffermato sugli effetti della transizione ecologica: "Noi difendiamo il tema della neutralità tecnologica che garantirà una transizione più giusta ed equa. Non si risolvono i problemi raccontando un boom delle rinnovabili che a stretto giro sarà difficile riscontrare. Con questo ritmo, saranno a rischio oltre 70mila dipendenti".

"Senza incentivi il mercato dell'elettrico torna a percentuali più basse", ha sottolineato il Presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino, "Abbiamo in Italia 44 milioni tra auto e veicoli commerciali tra i più vecchi d'Europa. Senza incentivi è impossibile consentire, soprattutto a chi non ha possibilità di accesso al nuovo, il ricambio del parco circolante. Un discorso ancora più valido nel Sud Italia dove l'età media delle vetture aumenta in modo sensibile".

Andrea Arzà, Presidente Federchimica-Assogasliquidi, ha poi posto l'accento sul tema della sostenibilità che "va considerata anche in base alla capacità di un Paese di diversificare le fonti di approvvigionamento. Se l'obiettivo è migliorare la qualità dell'aria si può usare anche, e non solo, l'auto elettrica. Non capisco perché non si accettino misure che conteggino le emissioni tenendo conto anche dell'intero ciclo".

Un settore protagonista della spinta elettrica è il noleggio veicoli rappresentato da **Aniasa** con il Presidente Alberto Viano: "Oggi è sbagliato parlare di incentivi, questo clima di incertezza legato ai continui annunci genera un ritardo negli acquisti e negli ordini. Il meccanismo di

incentivi stop&go produce più danni che benefici, occorre un piano strutturale. Va semplificata e allineata l'Iva sull'auto aziendale al resto dell'Europa, questo fornirebbe un volano anche alla diffusione di veicoli meno inquinanti”.

Sulla corsa all'elettrico si è espresso Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Federmotorizzazione: “Oggi il problema è far sposare la domanda con l'offerta. L'auto elettrica di massa è un traguardo ancora lontano che prevede diverse tappe di avvicinamento oggi non prevedibili e suscettibili delle innovazioni che subentreranno sul mercato”.

Discorso a parte merita il settore dei mezzi pesanti, come precisa Paolo Starace, Presidente di Unrae Veicoli Industriali: “Oggi nel nostro settore ci sono diverse soluzioni tecnologiche, che risentono dei diversi cicli di percorrenza. Abbiamo un parco circolante di mezzi pesanti molto anziani e non abbiamo una tecnologia dominante destinata ad affermarsi, ma manterremo diverse soluzioni a seconda delle specifiche esigenze”.

Sui clienti di questo particolare comparto si è soffermato Massimo Artusi, Vicepresidente Federauto con delega al settore Truck e Veicoli Commerciali: “Qualunque mezzo o veicolo industriale è un luogo di lavoro e di questo bisogna tener conto, non solo nei momenti di emergenza. Sul fronte delle alimentazioni green, il biogas e il biometano vanno riconosciuti come fonte energetica alternativa, già oggi a disposizione”.

Spazio poi al punto di vista dei concessionari. Carlo Alberto Jura, Presidente di Spazio Group e Vicepresidente di Federauto: “Impossibile dire cosa sarà il futuro, lo deciderà il cliente. La mobilità individuale è stata un salvagente durante il Covid e noi dobbiamo mantenere questa valenza. Per fare questo è necessario che il Governo preveda sostegni in particolare per i redditi più bassi”.

Mario Verna, General Manager di Queen Car Torino: “Bisogna porre l'accento sui consumatori per restare ancorati alla realtà. La transizione elettrica oggi è stata decisa dall'alto e accettata dai vari stakeholder. Negli ultimi anni i costi delle auto sono cresciuti sensibilmente ed è evidente che le incertezze economiche allontaneranno sempre più i clienti dall'acquisto del nuovo”.

Ha chiuso la giornata l'intervento di Giuseppe Bitti, ad di Kia Italia, intervistato da Pierluigi Bonora in qualità di manager dell'auto con la maggiore militanza sotto lo stesso brand: una vita in Kia, ben 25 anni, di cui 20 da amministratore delegato, e un'esperienza arricchitasi di recente con la svolta del gruppo verso la “nuova mobilità” e i servizi a essa collegati: “L'avventura con Kia – ha detto Bitti, premiato per l'occasione da #FORUMAutoMotive per la lunga storia di successo nell'azienda asiatica che continua a guidare nel nostro Paese – ha proposto molte sfide, a cominciare dal lancio di Sportage, nel 1993: era un'auto diversa, e siamo riusciti a posizionarla in modo adeguato, ottenendo un grande successo da parte del pubblico. Oggi Kia è nota e apprezzata, ma abbiamo attraversato momenti difficili, a cominciare dalla crisi economica in Corea, nel 1997, quando l'azienda fu messa in amministrazione controllata. Poi è arrivata l'acquisizione da parte di Hyundai e le preoccupazioni sono svanite: da lì sono partite la crescita e il consolidamento, con 50 aziende di proprietà che forniscono materiali per la produzione. Che cosa ho fatto in 25 anni in Kia? Ho

cercato di mantenere i valori dell'azienda privata, e a fine mese è sempre interessante confrontare i risultati ottenuti con quelli dei 'cugini' di Hyundai".

#FORUMAutoMotive, l'appello filiera mobilità al Governo

#FORUMAutoMotive: “Rompere il muro dell’ideologia per una transizione realmente ecologica. Incentivi, l’effetto attesa sta bloccando il mercato dell’auto, serve un piano strutturale e industriale”



“La transizione energetica ed ecologica della mobilità nazionale ed europea, con le sue diverse ricadute (ambientali, economiche e sociali). I tempi dell’elettrificazione del parco auto, la necessità di incentivare la sostituzione delle vetture più inquinanti”.

Sono stati questi i principali temi 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 sulla pagina Facebook di #FORUMAutoMotive (<https://www.facebook.com/forumautomotive>).

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

Il promotore di #FORUMAutoMotive **Pierluigi Bonora** ha introdotto i lavori evidenziando

come "il Governo sia chiamato oggi a pianificare con attenzione la non semplice transizione ecologica del nostro parco circolante, considerando tutti i risvolti, a partire da quelli ambientali, sociali, economici e in termini di sicurezza. La transizione ha bisogno di tempo, si parla troppo spesso di cosa accadrà nel 2050, senza però guardare al mercato attuale e alle urgenze immediate. Dal dibattito va escluso ogni approccio ideologico e strumentale al tema".

Bonora ha poi introdotto **Dario Duse**, Managing Director di AlixPartners, che ha presentato l'ultimo aggiornamento del Global Automotive Outlook da cui emerge come "a livello europeo si prevede una crescita dell'elettrico significativo nei prossimi anni, ma non tale da raggiungere gli obiettivi del Fit for 55. A vincere nel periodo di pandemia sono state principalmente le motorizzazioni BEV che hanno raggiunto in Europa rapidamente il 9%. Lo stesso trend sta riguardando anche l'Italia dove ben 4 persone su 10 si dicono pronte all'acquisto di vetture elettriche. E 330 sono i miliardi di dollari che nei prossimi anni i costruttori investiranno per completare questa transizione all'elettrico. Dalle nostre indagini emerge con chiarezza che chi prova l'elettrico poi non torna indietro".

Il punto di vista della politica e dei sindacati metalmeccanici sull'automotive

"La transizione ecologica della mobilità dovrà garantire la neutralità tecnologica"

L'eurodeputato **Paolo Borchia**, membro della Commissione Ue Industria, Ricerca ed Energia ha fornito un aggiornamento sui lavori relativi al "Fit for 55": "Negli ultimi anni le politiche sull'ambiente hanno fatto suonare diversi campanelli d'allarme. Il FIT for 55, così come impostato non va bene e non ha futuro, si rischia infatti una transizione solo per ricchi. Senza contare che la Cina detiene gran parte delle risorse tecnologiche che alimenteranno questa transizione, su tutte il litio. Il pericolo reale è di passare dalla dipendenza dal gas russo a una nuova dalla Cina".

La parola è quindi andata a **Gianluca Benamati**, Vicepresidente Commissione Attività Produttive, Commercio e Turismo della Camera, e a **Claudia Porchietto**, Vicepresidente Gruppo Forza Italia alla Camera dei Deputati, i due parlamentari italiani che hanno dato vita al gruppo interparlamentare automotive composto da una ventina di deputati aderenti ai vari partiti.

L'on. Porchietto ha evidenziato come "obiettivo dell'intergruppo è la possibilità di avere una condivisione su tematiche automotive tra appartenenti a gruppi parlamentari diversi. Non è possibile andare in maniera unilaterale verso l'auto elettrica, bisogna uscire da una visione ideologica. Il sistema finanziario oggi premia esclusivamente questo tipo di investimenti e le nostre imprese necessitano di questi finanziamenti. La neutralità tecnologica deve essere il punto di riferimento per la transizione ecologica della nostra mobilità".

A quello dell'on. Porchietto ha fatto seguito l'intervento del collega Benamati: "L'Europa è tra i minori emettitori di CO2. Sull'auto si gioca oggi una partita importante. In questo momento, lo scenario si muove verso motorizzazioni elettriche, ma dare per morto il mondo endotermico credo sia un grande errore. Non bisogna chiudere le porte a una tecnologia che oggi sta facendo grandi passi in avanti sul fronte dell'efficienza e grazie ai biocarburanti. Gli incentivi concessi nel 2021 sono stati

utili per sostenere la domanda di veicoli ecologici e per garantire la mobilità a tutti. Guardando al futuro c'è un patrimonio di 14 miliardi per pianificare una politica industriale del settore".

Dopo il mondo della politica è toccato ai leader sindacali confrontarsi sulle possibili conseguenze della transizione ecologica della mobilità in corso anche nel nostro Paese. **Francesca Re David**, Segretario Generale Fiom-Cgil, ha sottolineato *"la totale assenza di ascolto da parte di questo e dei precedenti Governi sul fronte delle politiche industriali. Tutto il mondo automotive sta andando verso l'elettrico e di questo tutti devono essere consapevoli. Abbiamo perso filiere fondamentali nel recente passato, a causa dell'assenza di politiche industriali. Rischiamo che una dinamica simile tocchi anche l'automotive"*.

Roberto Benaglia, Segretario Generale Fim-Cisl, ha poi precisato che *"oggi, alla luce di quanto sta succedendo in Ucraina, sarà necessario ridefinire molte decisioni sul prossimo futuro, anche sulla transizione sostenibile. Negli altri Paesi europei si fa quadrato, si convocano le parti sociali e si condividono con loro i piani di sviluppo. In Italia, oggi, la priorità è sostenere il mercato produttivo e dei consumi dell'auto. C'è bisogno di ridare fiducia al mercato. Non possiamo che chiedere al Governo di convocarci per avere lumi sui prossimi piani e a Stellantis di mantenere e implementare in Italia tutti i siti oggi presenti"*.

"A mio avviso non si affronta a livello politico il tema del futuro della transizione dell'auto con il giusto approccio", ha sottolineato **Rocco Palombella**, Segretario Generale Uilm. *"Si dice spesso che le aziende si devono adeguare, ma c'è necessità di certezze per consentire loro di poter pianificare gli investimenti con chiarezza e tempi certi"*.

"Parola alla filiera"

Filiera unita: necessaria una strategia chiara per la transizione elettrica, con attenzione alle ricadute sociali e occupazionali. No agli incentivi stop&go, sì a una fiscalità europea sull'auto aziendale

Geronimo La Russa, presidente di Aci Milano, ha aperto il dibattito della filiera affermando che *"siamo arrivati a questo punto per la scarsa attenzione riservata alla filiera e al settore negli anni passati. Come accade oggi a Milano, dove in maniera ideologica si pensa di affrontare l'attuale difficile momento sostenendo esclusivamente l'uso delle biciclette. Bisogna fare squadra anche tra i diversi pezzi della filiera"*.

"Il mondo delle due ruote è oggi un'isola felice, le vendite procedono", ha affermato, **Pier Francesco Caliarì** Direttore Generale di Confindustria-Ancma. *"L'elettrico sarà importante per la mobilità urbana a due ruote. A livello più generale la transizione non potrà non risentire nei tempi del conflitto oggi in corso"*.

E' toccato poi a **Franco Del Manso**, Rapporti Internazionali, Ambientali e Tecnici di Unem, commentare il rincaro dei carburanti: *"Gli aumenti sono l'effetto di quanto accaduto negli ultimi anni con la demonizzazione di tecnologie senza pensare a un'alternativa. Occorre oggi attuare una*

riconversione delle raffinerie. Il limite, oggi, resta la normativa che non offre prospettive certe di sviluppo. Biocarburanti e combustibili sintetici rappresentano un'alternativa green già oggi disponibile che abbatta del 90% la CO2".

Di diverso avviso **Francesco Naso**, Segretario Generale di Motus-E: "Nel 2018 l'elettrico rappresentava una percentuale sotto l'1%, oggi siamo sopra il 5%. Sostenevamo già allora che bisognasse preparare per tempo questo passaggio. L'elettrico di massa è una tecnologia che arriverà, questa è una certezza. Come sistema Paese bisogna capire come coglierne il valore. Non si possono bloccare le date di phase-out. Va ridiscusso il sistema di incentivi in Italia anche per riconvertire le imprese".

Michele Crisci, Presidente di UNRAE, è tornato sul momento decisivo per il settore: "Siamo di fronte a una sfida epocale, lo abbiamo detto nel 2017. L'elettrico non è un'opportunità, è il futuro a breve, con investimenti colossali che porteranno entro il 2030 a produrre esclusivamente elettrico e ibrido. L'Italia vanta tra i major markets la quota più bassa di penetrazione dell'elettrico sulle immatricolazioni. E' ora di mettere in piedi una strategia che tenga conto di incentivi, di fondi per la riconversione industriale, ma anche di una riforma fiscale sull'auto aziendale".

Flavio Merigo, Presidente di Assogasmetano, ha poi osservato come "per alimentare le auto elettriche ci dovrà essere un boom delle rinnovabili, se il problema è effettivamente ambientale. Cosa accadrà alla parte del mercato che non potrà acquistare vetture elettrificate? Oggi disponibile c'è la mobilità a biometano già in rete. Se ne potrebbe produrre un quantitativo sufficiente per il parco circolante".

Marco Stella, Vicepresidente ANFIA, si è soffermato sugli effetti della transizione ecologica: "Noi difendiamo il tema della neutralità tecnologica che garantirà una transizione più giusta ed equa. Non si risolvono i problemi raccontando un boom delle rinnovabili che a stretto giro sarà difficile riscontrare. Con questo ritmo, saranno a rischio oltre 70mila dipendenti".

"Senza incentivi il mercato dell'elettrico torna a percentuali più basse", ha sottolineato il Presidente di Federauto **Adolfo De Stefani Cosentino**, "Abbiamo in Italia 44 milioni tra auto e veicoli commerciali tra i più vecchi d'Europa. Senza incentivi è impossibile consentire, soprattutto a chi non ha possibilità di accesso al nuovo, il ricambio del parco circolante. Un discorso ancora più valido nel Sud Italia dove l'età media delle vetture aumenta in modo sensibile".

Andrea Arzà, Presidente Federchimica-Assogasliquidi, ha poi posto l'accento sul tema della sostenibilità che "va considerata anche in base alla capacità di un Paese di diversificare le fonti di approvvigionamento. Se l'obiettivo è migliorare la qualità dell'aria si può usare anche, e non solo, l'auto elettrica. Non capisco perché non si accettino misure che conteggino le emissioni tenendo conto anche dell'intero ciclo".

Un settore protagonista della spinta elettrica è il noleggio veicoli rappresentato da **Aniasa** con il Presidente **Alberto Viano**: "Oggi è sbagliato parlare di incentivi, questo clima di incertezza legato ai continui annunci genera un ritardo negli acquisti e negli ordini. Il meccanismo di incentivi stop&go produce più danni che benefici, occorre un piano strutturale. Va semplificata e allineata l'Iva sull'auto aziendale al resto dell'Europa, questo fornirebbe un volano anche alla diffusione di veicoli

meno inquinanti”.

Sulla corsa all'elettrico si è espresso **Simonpaolo Buongiardino**, *Presidente di Federmotorizzazione*: *“Oggi il problema è far sposare la domanda con l'offerta. L'auto elettrica di massa è un traguardo ancora lontano che prevede diverse tappe di avvicinamento oggi non prevedibili e suscettibili delle innovazioni che subentreranno sul mercato”.*

Discorso a parte merita il settore dei mezzi pesanti, come precisa **Paolo Starace**, *Presidente di Unrae Veicoli Industriali*: *“Oggi nel nostro settore ci sono diverse soluzioni tecnologiche, che risentono dei diversi cicli di percorrenza. Abbiamo un parco circolante di mezzi pesanti molto anziani e non abbiamo una tecnologia dominante destinata ad affermarsi, ma manterremo diverse soluzioni a seconda delle specifiche esigenze”.*

Sui clienti di questo particolare comparto si è soffermato **Massimo Artusi**, *Vicepresidente Federauto con delega al settore Truck e Veicoli Commerciali*: *“Qualunque mezzo o veicolo industriale è un luogo di lavoro e di questo bisogna tener conto, non solo nei momenti di emergenza. Sul fronte delle alimentazioni green, il biogas e il biometano vanno riconosciuti come fonte energetica alternativa, già oggi a disposizione”.*

Spazio poi al punto di vista dei concessionari. **Carlo Alberto Jura**, *Presidente di Spazio Group e Vicepresidente di Federauto*: *“Impossibile dire cosa sarà il futuro, lo deciderà il cliente. La mobilità individuale è stata un salvagente durante il Covid e noi dobbiamo mantenere questa valenza. Per fare questo è necessario che il Governo preveda sostegni in particolare per i redditi più bassi”.*

Mario Verna, *General Manager di Queen Car Torino*: *“Bisogna porre l'accento sui consumatori per restare ancorati alla realtà. La transizione elettrica oggi è stata decisa dall'alto e accettata dai vari stakeholder. Negli ultimi anni i costi delle auto sono cresciuti sensibilmente ed è evidente che le incertezze economiche allontaneranno sempre più i clienti dall'acquisto del nuovo”.*

Ha chiuso la giornata l'intervento di **Giuseppe Bitti**, *ad di Kia Italia*, intervistato da **Pierluigi Bonora** in qualità di manager dell'auto con la maggiore militanza sotto lo stesso brand: una vita in Kia, ben 25 anni, di cui 20 da amministratore delegato, e un'esperienza arricchitasi di recente con la svolta del gruppo verso la “nuova mobilità” e i servizi a essa collegati: *“L'avventura con Kia - ha detto Bitti, premiato per l'occasione da #FORUMAutoMotive per la lunga storia di successo nell'azienda asiatica che continua a guidare nel nostro Paese - ha proposto molte sfide, a cominciare dal lancio di Sportage, nel 1993: era un'auto diversa, e siamo riusciti a posizionarla in modo adeguato, ottenendo un grande successo da parte del pubblico. Oggi Kia è nota e apprezzata, ma abbiamo attraversato momenti difficili, a cominciare dalla crisi economica in Corea, nel 1997, quando l'azienda fu messa in amministrazione controllata. Poi è arrivata l'acquisizione da parte di Hyundai e le preoccupazioni sono svanite: da lì sono partite la crescita e il consolidamento, con 50 aziende di proprietà che forniscono materiali per la produzione. Che cosa ho fatto in 25 anni in Kia? Ho cercato di mantenere i valori dell'azienda privata, e a fine mese è sempre interessante confrontare i risultati ottenuti con quelli dei ‘cugini’ di Hyundai”.*

#FORUMAutoMotive, l'appello della filiera mobilità al Governo



“La transizione energetica ed ecologica della mobilità nazionale ed europea, con le sue diverse ricadute (ambientali, economiche e sociali). I tempi dell’elettrificazione del parco auto, la necessità di incentivare la sostituzione delle vetture più inquinanti”. Sono stati questi i principali temi 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 sulla pagina Facebook di #FORUMAutoMotive(<https://www.facebook.com/forumautomotive>).

Il promotore di #FORUMAutoMotive **Pierluigi Bonora** ha introdotto i lavori evidenziando come “il Governo sia chiamato oggi a pianificare con attenzione la non semplice transizione ecologica del nostro parco circolante, considerando tutti i risvolti, a partire da quelli ambientali, sociali, economici e in termini di sicurezza. La transizione ha bisogno di tempo, si parla troppo spesso di cosa accadrà nel 2050, senza però guardare al mercato attuale e alle urgenze immediate. Dal dibattito va escluso ogni approccio ideologico e strumentale al tema”.

Bonora ha poi introdotto **Dario Duse**, Managing Director di AlixPartners, che ha presentato l’ultimo aggiornamento del Global Automotive Outlook da cui emerge come “a livello europeo si prevede una crescita dell’elettrico significativo nei prossimi anni, ma non tale da raggiungere gli

obiettivi del Fit for 55. A vincere nel periodo di pandemia sono state principalmente le motorizzazioni BEV che hanno raggiunto in Europa rapidamente il 9%. Lo stesso trend sta riguardando anche l'Italia dove ben 4 persone su 10 si dicono pronte all'acquisto di vetture elettriche. E 330 sono i miliardi di dollari che nei prossimi anni i costruttori investiranno per completare questa transizione all'elettrico. Dalle nostre indagini emerge con chiarezza che chi prova l'elettrico poi non torna indietro".

Il punto di vista della politica e dei sindacati metalmeccanici sull'automotive

"La transizione ecologica della mobilità dovrà garantire la neutralità tecnologica"

L'eurodeputato **Paolo Borchia**, membro della Commissione Ue Industria, Ricerca ed Energia ha fornito un aggiornamento sui lavori relativi al "Fit for 55": "Negli ultimi anni le politiche sull'ambiente hanno fatto suonare diversi campanelli d'allarme. Il FIT for 55, così come impostato non va bene e non ha futuro, si rischia infatti una transizione solo per ricchi. Senza contare che la Cina detiene gran parte delle risorse tecnologiche che alimenteranno questa transizione, su tutte il litio. Il pericolo reale è di passare dalla dipendenza dal gas russo a una nuova dalla Cina".

La parola è quindi andata a **Gianluca Benamati**, Vicepresidente Commissione Attività Produttive, Commercio e Turismo della Camera, e a **Claudia Porchietto**, Vicepresidente Gruppo Forza Italia alla Camera dei Deputati, i due parlamentari italiani che hanno dato vita al gruppo interparlamentare automotive composto da una ventina di deputati aderenti ai vari partiti.

L'on. Porchietto ha evidenziato come "obiettivo dell'intergruppo è la possibilità di avere una condivisione su tematiche automotive tra appartenenti a gruppi parlamentari diversi. Non è possibile andare in maniera unilaterale verso l'auto elettrica, bisogna uscire da una visione ideologica. Il sistema finanziario oggi premia esclusivamente questo tipo di investimenti e le nostre imprese necessitano di questi finanziamenti. La neutralità tecnologica deve essere il punto di riferimento per la transizione ecologica della nostra mobilità".

A quello dell'on. Porchietto ha fatto seguito l'intervento del collega Benamati: "L'Europa è tra i minori emettitori di CO2. Sull'auto si gioca oggi una partita importante. In questo momento, lo scenario si muove verso motorizzazioni elettriche, ma dare per morto il mondo endotermico credo sia un grande errore. Non bisogna chiudere le porte a una tecnologia che oggi sta facendo grandi passi in avanti sul fronte dell'efficienza e grazie ai biocarburanti. Gli incentivi concessi nel 2021 sono stati utili per sostenere la domanda di veicoli ecologici e per garantire la mobilità a tutti. Guardando al futuro c'è un patrimonio di 14 miliardi per pianificare una politica industriale del settore".

Dopo il mondo della politica è toccato ai leader sindacali confrontarsi sulle possibili conseguenze della transizione ecologica della mobilità in corso anche nel nostro Paese. **Francesca Re David**, Segretario Generale Fiom-Cgil, ha sottolineato "la totale assenza di ascolto da parte di questo e dei precedenti Governi sul fronte delle politiche industriali. Tutto il mondo automotive sta andando verso l'elettrico e di questo tutti devono essere consapevoli. Abbiamo perso filiere fondamentali nel recente passato, a causa dell'assenza di politiche industriali. Rischiamo che una dinamica simile tocchi anche l'automotive".

Roberto Benaglia, Segretario Generale Fim-Cisl, ha poi precisato che “oggi, alla luce di quanto sta succedendo in Ucraina, sarà necessario ridefinire molte decisioni sul prossimo futuro, anche sulla transizione sostenibile. Negli altri Paesi europei si fa quadrato, si convocano le parti sociali e si condividono con loro i piani di sviluppo. In Italia, oggi, la priorità è sostenere il mercato produttivo e dei consumi dell'auto. C'è bisogno di ridare fiducia al mercato. Non possiamo che chiedere al Governo di convocarci per avere lumi sui prossimi piani e a Stellantis di mantenere e implementare in Italia tutti i siti oggi presenti”.

“A mio avviso non si affronta a livello politico il tema del futuro della transizione dell'auto con il giusto approccio”, ha sottolineato **Rocco Palombella**, Segretario Generale Uilm. “Si dice spesso che le aziende si devono adeguare, ma c'è necessità di certezze per consentire loro di poter pianificare gli investimenti con chiarezza e tempi certi”.

“Parola alla filiera”

Filiera unita: necessaria una strategia chiara per la transizione elettrica, con attenzione alle ricadute sociali e occupazionali. No agli incentivi stop&go, sì a una fiscalità europea sull'auto aziendale

Geronimo La Russa, presidente di Aci Milano, ha aperto il dibattito della filiera affermando che “siamo arrivati a questo punto per la scarsa attenzione riservata alla filiera e al settore negli anni passati. Come accade oggi a Milano, dove in maniera ideologica si pensa di affrontare l'attuale difficile momento sostenendo esclusivamente l'uso delle biciclette. Bisogna fare squadra anche tra i diversi pezzi della filiera”.

“Il mondo delle due ruote è oggi un'isola felice, le vendite procedono”, ha affermato, **Pier Francesco Caliori** Direttore Generale di Confindustria-Ancma. “L'elettrico sarà importante per la mobilità urbana a due ruote. A livello più generale la transizione non potrà non risentire nei tempi del conflitto oggi in corso”.

E' toccato poi a **Franco Del Manso**, Rapporti Internazionali, Ambientali e Tecnici di Unem, commentare il rincaro dei carburanti: “Gli aumenti sono l'effetto di quanto accaduto negli ultimi anni con la demonizzazione di tecnologie senza pensare a un'alternativa. Occorre oggi attuare una riconversione delle raffinerie. Il limite, oggi, resta la normativa che non offre prospettive certe di sviluppo. Biocarburanti e combustibili sintetici rappresentano un'alternativa green già oggi disponibile che abbatta del 90% la CO2”.

Di diverso avviso **Francesco Naso**, Segretario Generale di Motus-E: “Nel 2018 l'elettrico rappresentava una percentuale sotto l'1%, oggi siamo sopra il 5%. Sostenevamo già allora che bisognasse preparare per tempo questo passaggio. L'elettrico di massa è una tecnologia che arriverà, questa è una certezza. Come sistema Paese bisogna capire come coglierne il valore. Non si possono bloccare le date di phase-out. Va ridiscusso il sistema di incentivi in Italia anche per riconvertire le imprese”.

Michele Crisci, Presidente di UNRAE, è tornato sul momento decisivo per il settore: “Siamo di fronte a una sfida epocale, lo abbiamo detto nel 2017. L'elettrico non è un'opportunità, è il futuro a

breve, con investimenti colossali che porteranno entro il 2030 a produrre esclusivamente elettrico e ibrido. L'Italia vanta tra i major markets la quota più bassa di penetrazione dell'elettrico sulle immatricolazioni. E' ora di mettere in piedi una strategia che tenga conto di incentivi, di fondi per la riconversione industriale, ma anche di una riforma fiscale sull'auto aziendale".

Flavio Merigo, Presidente di Assogasmetano, ha poi osservato come "per alimentare le auto elettriche ci dovrà essere un boom delle rinnovabili, se il problema è effettivamente ambientale. Cosa accadrà alla parte del mercato che non potrà acquistare vetture elettrificate? Oggi disponibile c'è la mobilità a biometano già in rete. Se ne potrebbe produrre un quantitativo sufficiente per il parco circolante".

Marco Stella, Vicepresidente ANFIA, si è soffermato sugli effetti della transizione ecologica: "Noi difendiamo il tema della neutralità tecnologica che garantirà una transizione più giusta ed equa. Non si risolvono i problemi raccontando un boom delle rinnovabili che a stretto giro sarà difficile riscontrare. Con questo ritmo, saranno a rischio oltre 70mila dipendenti".

"Senza incentivi il mercato dell'elettrico torna a percentuali più basse", ha sottolineato il Presidente di Federauto **Adolfo De Stefani Cosentino**, "Abbiamo in Italia 44 milioni tra auto e veicoli commerciali tra i più vecchi d'Europa. Senza incentivi è impossibile consentire, soprattutto a chi non ha possibilità di accesso al nuovo, il ricambio del parco circolante. Un discorso ancora più valido nel Sud Italia dove l'età media delle vetture aumenta in modo sensibile".

Andrea Arzà, Presidente Federchimica-Assogasliquidi, ha poi posto l'accento sul tema della sostenibilità che "va considerata anche in base alla capacità di un Paese di diversificare le fonti di approvvigionamento. Se l'obiettivo è migliorare la qualità dell'aria si può usare anche, e non solo, l'auto elettrica. Non capisco perché non si accettino misure che conteggino le emissioni tenendo conto anche dell'intero ciclo".

Un settore protagonista della spinta elettrica è il noleggio veicoli rappresentato da **Aniasa** con il Presidente **Alberto Viano**: "Oggi è sbagliato parlare di incentivi, questo clima di incertezza legato ai continui annunci genera un ritardo negli acquisti e negli ordini. Il meccanismo di incentivi stop&go produce più danni che benefici, occorre un piano strutturale. Va semplificata e allineata l'Iva sull'auto aziendale al resto dell'Europa, questo fornirebbe un volano anche alla diffusione di veicoli meno inquinanti".

Sulla corsa all'elettrico si è espresso **Simonpaolo Buongiardino**, Presidente di Federmotorizzazione: "Oggi il problema è far sposare la domanda con l'offerta. L'auto elettrica di massa è un traguardo ancora lontano che prevede diverse tappe di avvicinamento oggi non prevedibili e suscettibili delle innovazioni che subentreranno sul mercato".

Discorso a parte merita il settore dei mezzi pesanti, come precisa **Paolo Starace**, Presidente di Unrae Veicoli Industriali: "Oggi nel nostro settore ci sono diverse soluzioni tecnologiche, che risentono dei diversi cicli di percorrenza. Abbiamo un parco circolante di mezzi pesanti molto anziani e non abbiamo una tecnologia dominante destinata ad affermarsi, ma manterremo diverse soluzioni a seconda delle specifiche esigenze".

Sui clienti di questo particolare comparto si è soffermato **Massimo Artusi**, Vicepresidente Federauto con delega al settore Truck e Veicoli Commerciali: *“Qualunque mezzo o veicolo industriale è un luogo di lavoro e di questo bisogna tener conto, non solo nei momenti di emergenza. Sul fronte delle alimentazioni green, il biogas e il biometano vanno riconosciuti come fonte energetica alternativa, già oggi a disposizione”*.

Spazio poi al punto di vista dei concessionari. **Carlo Alberto Jura**, Presidente di Spazio Group e Vicepresidente di Federauto: *“Impossibile dire cosa sarà il futuro, lo deciderà il cliente. La mobilità individuale è stata un salvagente durante il Covid e noi dobbiamo mantenere questa valenza. Per fare questo è necessario che il Governo preveda sostegni in particolare per i redditi più bassi”*.

Mario Verna, General Manager di Queen Car Torino: *“Bisogna porre l'accento sui consumatori per restare ancorati alla realtà. La transizione elettrica oggi è stata decisa dall'alto e accettata dai vari stakeholder. Negli ultimi anni i costi delle auto sono cresciuti sensibilmente ed è evidente che le incertezze economiche allontaneranno sempre più i clienti dall'acquisto del nuovo”*.

Ha chiuso la giornata l'intervento di **Giuseppe Bitti**, ad di Kia Italia, intervistato da **Pierluigi Bonora** in qualità di manager dell'auto con la maggiore militanza sotto lo stesso brand: una vita in Kia, ben 25 anni, di cui 20 da amministratore delegato, e un'esperienza arricchitasi di recente con la svolta del gruppo verso la “nuova mobilità” e i servizi a essa collegati: *“L'avventura con Kia – ha detto Bitti, premiato per l'occasione da #FORUMAutoMotive per la lunga storia di successo nell'azienda asiatica che continua a guidare nel nostro Paese – ha proposto molte sfide, a cominciare dal lancio di Sportage, nel 1993: era un'auto diversa, e siamo riusciti a posizionarla in modo adeguato, ottenendo un grande successo da parte del pubblico. Oggi Kia è nota e apprezzata, ma abbiamo attraversato momenti difficili, a cominciare dalla crisi economica in Corea, nel 1997, quando l'azienda fu messa in amministrazione controllata. Poi è arrivata l'acquisizione da parte di Hyundai e le preoccupazioni sono svanite: da lì sono partite la crescita e il consolidamento, con 50 aziende di proprietà che forniscono materiali per la produzione. Che cosa ho fatto in 25 anni in Kia? Ho cercato di mantenere i valori dell'azienda privata, e a fine mese è sempre interessante confrontare i risultati ottenuti con quelli dei ‘cugini’ di Hyundai”*.