

Italo Folonari, presidente **Aniasa** Confindustria

«INSEGUIRE L'ELETTRICO A TUTTI I COSTI HA CREATO UN CORTOCIRCUITO»

L'INTERVISTA

ERMINIO BISSOLOTTI

e.bissolotti@giornaledibrescia.it

Nell'ultimo decennio i prezzi delle auto sono cresciuti in modo significativo, in media oltre il 50%. In aggiunta, il mercato delle quattro ruote è stato frenato da un continuo susseguirsi di incertezze normative legate alla transizione energetica, che in Italia ha contribuito ad aumentare l'età media dei veicoli da 8 a 13 anni, a dispetto degli obiettivi posti dalla Comunità europea per la decarbonizzazione del comparto». Con questa premessa, il bresciano Italo Folonari, presidente dell'Associazione nazionale dell'autonoleggio, sharing mobility e automotive digital (**Aniasa**), delinea un quadro «contrassegnato da una forte polarizzazione: da un lato - spiega -, vi è in circolazione un piccola quota di auto nuovissime e dall'altro lato ancora troppi mezzi molto vecchi. Evidentemente, inseguire l'elettrificazione a tutti i costi ha creato una sorta di cortocircuito».

Non vi sono dubbi, insomma, che lei sia critico sulla strategia perseguita dall'Ue?

«Nessuno mette in discussione la nobiltà del fine che si è posta l'Europa, anzi. Ogni giorno, tuttavia, riscontro che in tema di mobilità la politica comunitaria non tiene conto delle reali esigenze espresse da imprese e privati. Con l'imposizione dell'auto elettrica attraverso una transizione "inflexibile" si stanno ottenendo effetti controproducenti e contrari agli obiettivi posti all'inizio del progetto».

Quantomeno ne ha beneficiato il settore dell'autonoleggio, non crede?

«In effetti gli italiani, disorientati dall'aumento dei costi dell'auto e dalle politiche Ue, adottano sempre più

soluzioni flessibili, come appunto l'autonoleggio che dà una certezza in termini di costi. A tal proposito, pochi giorni fa abbiamo presentato una ricerca realizzata con Bain & Company da cui emerge che il comparto italiano dell'autonoleggio ha raggiunto un giro d'affari di 17 miliardi di euro, con una flotta di 1,5 milioni di veicoli e oltre un terzo delle immatricolazioni italiane nel 2025. Il noleggio a lungo termine, per capirci meglio, ha toccato nuovi massimi (oltre 13 miliardi di fatturato e 1,3 milioni di veicoli), mentre quello a breve termine è cresciuto a velocità variabile, sostenuto soprattutto dal traffico aeroportuale. Per ultimo, ma non per importanza, vorrei inoltre ricordare che le auto a noleggio vengono sostituite in media ogni 4 anni, contro i 13 della media nazionale, garantendo un ricambio del parco circolante con veicoli più sicuri e meno inquinanti. Su questo punto, però, è doverosa una puntualizzazione...».

Prego...

«Le auto alimentate a benzina e diesel emettono gas climalteranti (come l'anidride carbonica) responsabili dell'aumento dell'effetto serra, indipendentemente dal fatto che si parli di un motore "euro 0" oppure "euro 6". Non va però trascurato il fatto che vi sia un'importante differenza in termini di performance ambientali, tra un motore euro 6 e un motore euro 0: il primo riduce fino all'85% gli effetti inquinanti (ad esempio le Pm10 e le Pm2.5) generati dal secondo. E non è certo un risultato da sottovalutare».

Tutt'altro. Tant'è vero che anche a Brescia, di fronte a limiti ambientali più severi per i veicoli a motore euro 3 (e inferiori) e agli alti costi dell'auto elettrica, si è registrata comunque una crescita dei mezzi con motore endotermico più evoluto (euro 6). Un fenomeno che sollecita una transizione più graduale ...

«... e per questo motivo credo che se l'intento sia davvero quello di sostenere la transizione energetica non si possa fare a



Italo Folonari

ANIASA CONFINDUSTRIA

meno di supportare, anche con degli incentivi, il rinnovo del parco auto senza privilegiare esclusivamente i motori elettrici».

Si arriverà mai a un mercato dell'auto totalmente elettrico, come nelle ambizioni di Bruxelles?

«Le rispondo rifacendomi ancora alla ricerca realizzata da **Aniasa** con Bain & Company: sul fronte dell'elettrico, la transizione si sta dimostrando più fragile del previsto. A livello europeo gli analisti convergono su uno scenario in cui le auto Bev (Battery electric vehicle, ndr) si assesteranno intorno a una quota del 30% rispetto al totale circolante. Le faccio notare, inoltre, che a livello comunitario la correlazione tra Pil pro capite e quota di auto elettrificate risulta superiore all'80%, segno che l'adozione del motore elettrico segue la ricchezza molto più delle intenzioni normative. In Italia, lo stesso legame si osserva tra Pil regionale e diffusione di Bev e Phev (Plug-in hybrid electric vehicle, ndr)».

Oltre agli obblighi Ue sull'elettrico giudicati troppo stringenti, **Aniasa disapprova anche una politica fiscale penalizzante per il comparto dell'autonoleggio, sbaglio?**

«Non le nascondo che auspichiamo una revisione della fiscalità per l'auto, che oggi non è allineata all'attuale fase congiunturale e che rallenta gli investimenti delle imprese, ostacolando la transizione energetica fortemente promossa dall'Unione europea».

