

**LOTTA ALLE EMISSIONI: DIESEL DA ASSolverE, ERA IL TEMA DEL PRIMO APPUNTAMENTO DEL 2019 DI #FORUMAUTO**

#FORUMAutoMotive, filiera unita contro la disinformazione l'incontro che periodicamente chiama a raccolta tutte le parti impegnate nel settore della mobilità a motore alla ricerca di soluzioni congiunte per muoversi all'interno di uno scenario che sta vivendo un'accelerata evoluzione in un clima di sempre maggiore incertezza determinata da scelte istituzionali non supportate da studi scientifici, ma. Pierluigi Bonora, giornalista e promotore di #FORUMAutoMotive ha come di consueto aperto i lavori con una tavola rotonda organizzata nel pomeriggio di domenica 17 marzo, presenti ospiti autorevoli in

L'intervento istituzionale dell'eurodeputato Stefano Maullu, che danni segue il settore, partecipando ai vari appuntamenti, ha puntato senza compromessi sulla difesa degli interessi del Paese in un momento in cui le decisioni sono più che mai importanti. «È necessario identificare interlocutori validi – ha dichiarato – per salvaguardare la filiera italiana dell'automotive».

Tra i primi interventi, quello di Alessandro Cattaneo, Deputato e Membro della Commissione Finanze della Camera, il quale ha chiarito come «ogni decisione presa in Commissione Finanze ha effetti diretti sull'industria, per questo devono essere evitati fulmini a ciel sereno. Quel che serve è un importante lavoro di diffusione culturale e scientifica».

Un'altra voce istituzionale, quella di Claudio Lubatti, Delegato Anci Osservatorio Trasporto Pubblico Locale, per il quale «è importante costruire sinergie tra mobilità privata e servizio pubblico, con obiettivi da sottoporre al Governo raccogliendo e condividendo ogni scelta».

La difesa del combustibile sotto accusa non poteva che partire dall'Unione Petrolifera, con le parole del Presidente Claudio Spinaci che ha presentato uno studio basato su dati elaborati da fonti indipendenti. «Dobbiamo abituarci all'idea che almeno per i prossimi 20 anni la mobilità sarà affidata nella misura dell'80-85 per cento ai combustibili fossili. Il problema non sta nelle alimentazioni, ma nel mancato ricambio del mercato, con una vetustà in peggioramento in Italia, sopra la media UE perché non ci si può permettere di sostituire una vettura. E l'aspetto è reso più preoccupante dal fatto che se entrano nuove auto Euro 6 non escono le Euro 0, perché chi acquista il nuovo è già possessore di modelli recenti».

Da Geronimo La Russa, Presidente dell'Automobile Club di Milano, arriva la critica al provvedimento che ha trasformato Milano nella più grande ZTL d'Italia e la seconda in Europa. «L'Area B venduta come la soluzione per ripulire l'aria è un provvedimento iniquo dal punto di vista economico, che di fatto richiede un grande impegno ai cittadini, obbligati a cambiare auto. Se si ipotizza un investimento minimo di 10.000 euro, il costo sarebbe di 6 miliardi solo per milanesi e lombardi, e salirebbe a 11 miliardi, il valore di una finanziaria, se si considera tutto il territorio della Pianura Padana».

Del tutto contraria è la posizione di Gianfranco Pizzuto, pioniere dell'auto elettrica, che ha scelto di tagliare definitivamente i ponti con le vetture classiche e difende a spada tratta ogni aspetto delle auto alimentate a energia elettrica, comprese le criticatissime difficoltà di smaltimento delle batterie, risolvibili «con il riutilizzo delle batterie come strumenti per accumulo e stabilizzazione rete elettrica».

La mobilità non interessa esclusivamente le auto, ma anche se non devono fare i conti con la lotta al diesel, le moto non godono di una maggiore considerazione da parte delle istituzioni, visto che «in tema di bonus, nel mondo delle due ruote regna la stessa confusione che vivono gli automobilisti», come ha precisato Pier Francesco Caliarì, Direttore Generale di Confindustria Ancma.

Maria Rosa Baroni, presidente NGV Italia, ha tenuto a precisare come il gasolio non sia l'unica vittima di «tante contraddizioni e della confusione tra inquinamento e gas serra. Si continua a parlare di elettrico, dimenticando che con il costo di un autobus elettrico è possibile acquistare 3 o 4 bus alimentati a metano».

E dopo il gas naturale è stata la volta di un altro gas, l'idrogeno, con Michela

Capoccia, del Gruppo Sapio, che ha ricordato come «la filiera italiana creda nel potenziale dell'idrogeno, ma manchino standard internazionali per l'erogazione e si è ancora lontani dal Giappone, dove in occasione delle Olimpiadi del prossimo anno i turisti saranno trasportati soltanto a bordo di bus a idrogeno».

Maura Carta, presidente Milano-Serravalle e Milano Tangenziale SpA, ha ricordato come sulla Milano-Genova siano presenti colonnine per la ricarica rapida delle auto elettriche, ma «c'è l'interesse per l'apertura di stazioni di servizio multicarburanti; tuttavia la buona volontà si scontra con ostacoli burocratici spesso difficili da superare».

Per Simonpaolo Buongiardino, Presidente Federmotorizzazione, «la mobilità deve rispondere a esigenze che variano in funzioni di età e attitudini, e annunciare la decarbonizzazione da un giorno all'altro è da sprovveduti. Per arrivare a una soluzione non bisogna porre al centro della questione il tipo di motorizzazione, ma l'obiettivo da raggiungere».

L'esempio, secondo Franco Fenoglio, presidente Unrae Veicoli Industriali, può arrivare dal settore del trasporto pesante, dove «dal 1990 a oggi i consumi sono calati del 25 per cento e la tecnologia è più evoluta rispetto a altri settori. Resta, invece, da risolvere il problema dei costi che derivano dalle prolungate soste in tangenziale».

«Si devono recuperare le scelte utili al Paese – è l'opinione di Paolo Uggé, Vicepresidente Confocommercio e Vicepresidente Confrtrasporto – e il diesel è la realtà sulla quale dobbiamo operare. Purtroppo, però, per le istituzioni la tematica dei trasporti non esiste».

Da Federauto, attraverso il Vicepresidente Andrea Ferrajoli, arriva la dichiarazione che «servono iniziative efficaci, e a questo proposito il superammortamento si è dimostrato il miglior strumento degli ultimi anni. Le istituzioni devono continuare a fornire elementi per incentivare vendite».

Giorgio Boiani, Vicepresidente **AsConAuto**, è decisamente critico «la confusione – sostiene – frena il mercato generando diseconomia; saremo costretti a fare i conti con la mancata informazione. Quel che non si capisce è perché non si decidano a convocare esperti veri in una commissione».

In effetti, la confusione è totale e lo dimostra lo studio di Doxa, presentato dal BU Director Barbara Galli. «Le persone intervistate sono influenzate e spaventate dalle comunicazioni degli enti che scoraggiano l'acquisto di auto diesel, quindi senza una guida vera e affidabile si fidano e si orientano verso la via di mezzo ibrida». «Dobbiamo partire dal presupposto che nel 2030 l'immatricolato sarà molto più virtuoso rispetto all'attuale – è l'opinione di Antonio Cernicchiaro, Vice Direttore Generale Unra e – ed è evidente che serve un maggiore coordinamento delle nostre attività, anche perché manca l'attenzione da parte delle istituzioni».

Sulla stessa linea è la posizione di Gianmarco Giorda, Direttore di Anfia, che vede «il settore automotive italiano viaggiare verso la tempesta perfetta di una crisi molto forte generata dalle incertezze. Per evitarla, è importante un dialogo con il Governo per dare vita a una politica aziendale che permetta di non subire il cambiamento generato dall'elettrificazione, che deve essere un'opportunità da cogliere».

Il futuro, secondo Pietro Teofilatto, Direttore di Aniasa, con un osservatorio privilegiato sul mondo del noleggio, «è nella rinuncia alla proprietà, come dimostrano le circa 40.000 immatricolazioni di noleggio a lungo termine per clienti "con codice fiscale", quindi privati senza possibilità di scaricare, che rappresentano circa il 5 per cento del totale. Resta invece l'incognita del valore residuo di un parco circolante composto al 90 per cento da diesel».

A favore del motore a gasolio si schiera anche il Marketing & Communication Senior Advisor Dekra Italia Fabio Dadati, che ritiene «eccessiva la campagna contro il motore più affidabile, che può contare su una rete distributiva e di rifornimento ideale, una campagna che va contro gli interessi delle industrie europee».

Secondo il Segretario Generale Airvo, Salvatore Gravina, il momento si supera con una «sinergia tra grandi e piccole organizzazioni per garantire sviluppo e competitività di un settore in ginocchio, che vede i rivenditori confusi, esattamente come i consumatori».

I problemi da risolvere restano, ed è evidente che al momento non esiste una tecnologia pronta per soddisfare tutte le esigenze nel 2050.

Oggi non è possibile stabilire quale sarà, ma si può prevedere che risulterà vincente la soluzione che risulterà capace di superare il particolare momento con i costi più bassi. Ma dalla tavola rotonda di #FORUMAutoMotive esce una certezza, evidenziata dal Delegato Anci Claudio Lubatti, cioè che rispetto a soli due anni fa il mondo della mobilità ha posizioni molto più omogenee. L'approccio è cambiato, c'è la volontà di lavorare per un obiettivo comune e le scelte sono supportate da studi non contestabili, realizzati da autorevoli terze parti. Un cambiamento atteso, che potrebbe rendere più agevoli i rapporti con le istituzioni e favorire, in futuro, provvedimenti più razionali rispetto a quelli che hanno generato l'attuale clima di incertezza. #FORUMAutoMotive\_marzo\_2019\_TR\_02 #FORUMAutoMotive\_marzo\_2019\_TR\_03 Share on Facebook Share Share on Twitter Tweet Share on Google Plus Share Share on LinkedIn Share Send email Mail Print Print