



#FORUMAutoMotive, l'appello della filiera al Governo: “Romper 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 seconda giornata dell'evento **#FORUMAutoMotive**, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista **Pierluigi Bonora**, in programma il 21-22 Marzo a Milano e in diretta streaming **sulla pagina Facebook di #FORUMAutoMotive**(<https://www.facebook.com/forumautomotive>).

L'incontro si è aperto con l'assegnazione del **“Personaggio dell'anno 2022 per #FORUMAutoMotive”** a **Francesca Pardini**, pilota e prima istruttrice a insegnare la guida alle donne dell'Arabia Saudita, dove solo dallo scorso 24 giugno del 2018 è loro consentito di mettersi al volante. La consegna del premio è stata occasione per un'intervista alla Pardini da parte delle giornaliste Roberta Pasero (il Giornale) e Silvia Terraneo (She.Motori.it) sulle emozioni provate dalle saudite al momento di mettersi per la prima volta al volante e sul feeling per le quattro ruote che da allora è nato.





Il premio è stato virtualmente consegnato (la Pardini si trovava impegnata in attività lavorative a San Diego, negli Stati Uniti) dal palco di FORUMAutoMotive da Pierluigi Bonora, assieme a Stefano Guindani, titolare del progetto fotografico “Bg4Sdgs – Time To Change” dedicato al Sustainable Development Goal numero 5 dell’Agenda Onu 2030, ovvero il raggiungimento dell’uguaglianza di genere e dell’emancipazione femminile, e Michele Seghizzi, responsabile direzione marketing e relazioni esterne di Banca Generali, sostenitrice del progetto stesso.

Il promotore di #FORUMAutoMotive **Pierluigi Bonora** ha introdotto i lavori evidenziando come *“tutti i no detti nel recente passato hanno contribuito a causare le criticità determinate oggi dalla crisi energetica e dalla totale dipendenza dall’estero per l’approvvigionamento dell’energia. E’ necessario oggi mettere da parte ogni ideologia”*.



Focus sui rischi connessi alla diffusione delle vetture elettriche e sugli incidenti che vedono vittime i giovani

“La mobilità che cambia: gli italiani nel caos. Occorre informare e formare”

La tavola rotonda, moderata da **Umberto Zapelloni**, Responsabile inserto Mobilità Il Foglio, si è focalizzata sulla gran confusione che regna tra i consumatori sulle diverse motorizzazioni presenti sul mercato, su come orientare le proprie scelte in base alle esigenze e sulla necessità di formare e informare correttamente gli automobilisti.



Il primo a intervenire è stato **Toni Purcaro**, Chairman DEKRA Italia e Executive Vice President DEKRA Group – Head of Region CEEME: *“Da anni siamo impegnati nella formazione, in particolare sul tema della sicurezza. I nostri sforzi sono oggi molto focalizzati sui giovani, per i quali l’incidentalità stradale rappresenta una delle prime cause di morte. Sulle autostrade registriamo grandi passi in avanti sulla sicurezza, dove esistono margini ancora ampi per una maggiore safety è il circuito urbano”*.

Proprio sul tema della formazione e dei giovani si è espresso **Emilio Patella**, Segretario Nazionale Autoscuole Unasca: *“I ragazzi che vengono nelle nostre scuole guida sono più informati degli adulti, quello che manca è la formazione alla guida corretta, di tutte le tipologie di vetture”*.

“Noi viviamo questa transizione della nostra mobilità”, ha sostenuto **Fabrizio Guidi**, Presidente di AsConAuto, *“con lo sguardo orientato ai consumatori finali che oggi hanno piena libertà di scegliere tra diverse motorizzazioni e sarà importante che questa libertà di scelta resti, senza imposizioni dall’alto”*.

Nel raccontare il mondo della sicurezza ogni giorno è impegnato **Claudio Cangialosi**, Direttore di SicurAUTO.it: *“Abbiamo realizzato un’inchiesta sulla sicurezza delle auto elettriche, che ha evidenziato un’assenza di formazione dei vigili del fuoco sugli incendi che vedono coinvolte auto a batteria. Questi incendi richiedono infatti una capacità di spegnimento cui non siamo ancora pronti. Non esistono a oggi analisi statistiche sui rischi connessi alla diffusione crescente di queste vetture”*.

Massimo Braga, Direttore Generale LoJack Italia, ha sottolineato *“la necessità di aumentare la formazione di tutti gli attori presenti su strada. Un esempio virtuoso in tal senso arriva dal progetto MOVE-IN adottato in Lombardia e Piemonte e che ci vede in prima fila. Un progetto che premia l’uso responsabile e sostenibile dell’auto, limitando gli spostamenti che comportano maggiori emissioni inquinanti senza divieti ideologici”*.

Sulla comprensione della transizione verso l’elettrico si è pronunciato **Massimo Ghenzer**, Presidente Areté Methodos: *“La gente ha compreso poco dell’elettrico. Tutti mostrano attenzione al tema, ma poi si registra una dicotomia tra questo atteggiamento positivo e il desiderio di investire per queste vetture un budget contenuto, oggi ancora molto lontano dal costo medio di un’utilitaria alla spina”*.



I protagonisti della filiera a confronto sugli obiettivi europei

“Transizione energetica: fretta, parole e pochi fatti. Ma andrà tutto come prevede l’Ue?”



La transizione energetica è stata al centro della seconda tavola rotonda, moderata dal giornalista **Alberto Caprotti**, inviato di Avvenire, che ha evidenziato l'andamento ondivago dell'Italia nella propria posizione sul FIT for 55, anche se determinato nel dire NO ai carburanti alternativi. Questo è accaduto prima dell'invasione russa e della crisi energetica di questi giorni. Oggi qualcosa cambierà? Qual è l'approccio dei produttori di auto e degli altri stakeholder?

Andrea Crespi, Direttore Generale di Hyundai Italia, ha evidenziato come *“oggi la strada è tracciata sul fronte dell'azzeramento delle emissioni di CO2. Gli obiettivi sono chiari, potrebbero cambiare i tempi. Serve quindi un sistema in cui tutti gli attori facciano la propria parte e in cui i costruttori, come stanno facendo, investano sull'innovazione e sullo sviluppo. Servono misure che non siano stop&go, ma che mettano in campo investimenti strutturali per accompagnare la transizione. Serve una maggiore maturità e consapevolezza anche da parte dei consumatori nelle scelte di mobilità”*.

Sul passaggio all'elettrico gli ha fatto eco **Roberto Di Stefano**, Ceo di Free2Move eSolutions: *“Oggi noi supportiamo gli automobilisti che passano all'e-mobility. Con il progetto Atlante stiamo mettendo in piedi un sistema di fast charge anche nel nostro Paese, con un tempo di ricarica di 15-20 minuti. Ci poniamo come obiettivi di integrare queste stazioni con la rete energetica, in modo che quando la stazione non è impegnata possa offrire servizi alla rete”*.

Discorso differente riguarda i mezzi pesanti, come ha sottolineato, **Enrique Enrich**, Presidente e Amministratore Delegato di Italscania: *“Oggi esiste l'alternativa elettrica per camion, ma soprattutto per brevi percorrenze, cittadine. La nostra visione è che l'elettrico arriverà in modo significativo anche nel nostro settore. Intanto, anche i biocarburanti offrono un contributo importante per ridurre l'effetto serra e su cui noi puntiamo molto. Tutto in attesa dell'Euro 7 che arriverà nel 2027. Penso sia giusto incentivare i biocarburanti piuttosto che i veicoli”*.

“Per il mondo degli pneumatici”, ha sottolineato **Marco Do**, Direttore della Comunicazione di Michelin Italia, *“la mobilità elettrica è una sfida da cogliere e un'opportunità tecnologica per le caratteristiche tecniche peculiari delle vetture alla spina o ibride. Una sfida che comporta un'evoluzione su vari fronti, dalla sicurezza alla resistenza all'usura, dalla silenziosità alla capacità far durare di più le batterie”*.

Un gruppo che ha puntato in maniera radicale sull'elettrico è quello rappresentato da **Raffaele Fusilli**, Amministratore Delegato di Renault Italia: *“Abbiamo messo in campo investimenti molto forti su nuovi modelli elettrici e per trasformare Renault in un'azienda tecnologica che al proprio interno ha anche l'utilizzo delle auto. Siamo stati tra i primi a credere in questa tecnologia e questo ci consente di avere una rete abituata a raccontare l'elettrico ai clienti”*



“Parola alla filiera”

“Crociata green e sostenibilità sociale: quali rischi senza un vero equilibrio”

Il dibattito, moderato da **Pierluigi Bonora**, promotore di #FORUMAutoMotive si è spostato poi sugli incentivi e sulle possibili conseguenze sociali dell'avanzata dell'elettrico.

In rappresentanza del mondo alla spina è intervenuto **Francesco Naso**, Segretario Generale di Motus-E: *“Prima arrivano gli incentivi e meglio è. La politica di annunci sta azzerando il mercato di questi veicoli. Parrebbe che a essere esclusi dagli incentivi siano le auto aziendali che invece consentirebbero di accelerare la diffusione di veicoli con queste motorizzazioni. Anche la previsione di CAP più bassi che in passato, a nostro avviso, non ha senso per gli e-vehicles”*.

E' toccato poi alla Presidente di Save the Planet **Elena Stoppioni** intervenire: *“Esiste*



un'emergenza climatica. Bisogna lottare contro il greenwashing che condanna all'immobilismo. Ecco perché, ad esempio, è importante capire come si produrrà l'energia che alimenterà le vetture elettriche, altrimenti si rischia solo di spostare la produzione di CO2 e di approcciare il tema con ideologia. La vera sostenibilità non è decrescita, ma sviluppo sostenibile".

Sulla lotta all'ideologia si è espresso **Paolo Martinello**, Presidente Fondazione Altroconsumo: *"Per fornire servizi ai consumatori bisogna superare l'ideologia. Il Dieselgate rappresenta il più grande caso recente di greenwashing. L'elettrico è un tema di stretta attualità che noi stiamo testando sul campo, anche a livello europeo: secondo nostri studi l'auto elettrica è già oggi la più conveniente dal punto di vista economico nel suo completo ciclo di vita".*

Bonora ha poi sollecitato **Francesco Luccisano**, Responsabile Relazioni Esterne, Sostenibilità e Corporate Academy IP, sul caro carburante: *"Il ribasso delle accise decise dal Governo è un'ottima notizia per i consumatori e anche per noi. Il costo del carburante in Italia, al netto della componente fiscale, è tra i più bassi in Europa. Andrebbe inoltre corretta la tassazione sui biocarburanti e sui carburanti sintetici, favorendone la diffusione e l'utilizzo".*

Sui possibili impatti della transizione sulla filiera dell'auto è intervenuto **Gianmarco Giorda**, Direttore Generale di ANFIA: *"Attendiamo con impazienza due interventi governativi: il DL sugli incentivi per dare fiato al mercato, anche dell'auto elettrica e le misure di sostegno alle imprese per riqualificare la filiera, anche per cogliere le opportunità poste dall'elettrificazione. Tutto ciò che ha valore nella vettura elettrica oggi viene prodotto fuori dai confini dell'Europa. Va costruita, in Italia, una parte di questa nuova filiera di lavorazione anche per ridurre la dipendenza da altri Paesi".*

Sui rischi occupazionali si è soffermato **Ferdinando Uliano**, Segretario Nazionale Fim-Cisl, che ha evidenziato situazioni di pesanti esuberi già presenti in parti all'interno della filiera nazionale: *"Il tema della sostenibilità sociale è molto pesante. Nei prossimi anni aumenteranno le situazioni a rischio occupazionale, frutto della digitalizzazione, della connettività, della guida autonoma e dell'elettrificazione. Numeri che non possono non spaventare, con una proiezione di 75.000 esuberi nel nostro Paese. Senza interventi urgenti, a fianco dell'emergenza ambientale a breve ci sarà un'emergenza sociale".*

Ha preso poi la parola **Andrea Taschini**, Manager Automotive e Senior Advisor, che ha osservato come ormai *"le conseguenze sociali della transizione ecologica sono sotto gli occhi di tutti. Questa rivoluzione deve essere supportata da fatti. La riduzione della CO2 è un obiettivo condiviso, ma bisogna capire chi emette concretamente queste emissioni. L'Europa oggi emette il 4,9% delle emissioni e quindi non ha bisogno di alcuna transizione. Stiamo suicidando una filiera per un impatto minimo a livello globale".*

