



## AUTOMOTIVE, la filiera. Tempesta perfetta: il nuovo governo di destra subito sotto esame



Verso una situazione perturbata «perpetuamente», la richiesta del settore è dunque quella della fornitura di sostegni ai privati sull'usato a basso impatto ambientale e alle flotte per ridurre le emissioni del parco circolante. Arzà (Federchimica-Assogasliquidi): «Affidarsi a oggi una sola tecnologia, quella elettrica, in futuro è una scelta ideologica e tutt'altro che a zero emissioni, stante l'attuale mix di produzione di energia nel paese»

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

### INCENTIVI E PREZZI

La parola è quindi andata ad Adolfo De Stefani Cosentino (presidente di Federauto) che ha evidenziato come sia tempo di guardare al medio periodo, poiché «sono molte le insidie sul mercato che lo porteranno nel 2022 a quota 1.300.000 immatricolazioni, nonostante questo serve operare investimenti. È inutile promuovere incentivi di 6.000 euro per spingere all'acquisto di auto economicamente comunque irraggiungibili per le fasce di popolazione più deboli. Oggi noi concessionari dobbiamo vendere elettrico per evitare che le Case auto incorrano in sanzioni. Chiediamo dunque al governo che questa transizione venga fatta tenendo conto della realtà e dell'industria nazionale». Francesco Naso (segretario generale di Motus-E) ha rintuzzato le critiche mosse alla svolta elettrica: «Vanno superati gli schieramenti – ha affermato -, il mandato dell'Europa al 2035 è tecnologicamente neutrale, a condizione che si producano zero emissioni. La corsa all'elettrico della produzione cinese risulta minacciosa perché stanno seguendo una politica di riduzione dei costi che dovrebbe portare a modelli con costi significativamente più bassi in 3-4 anni. Dobbiamo trasformare i problemi in opportunità. Un'opportunità può arrivare dall'usato messo sul mercato dalle flotte dopo 36 mesi, a

costi decisamente più raggiungibili».

### **MOTORIZZAZIONI ENDOTERMICHE PIÙ RECENTI**

«Le motorizzazioni endotermiche più recenti», ha affermato Claudio Spinaci (presidente UNEM) hanno raggiunto oggi gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento. La crisi energetica prescinde dalla guerra in corso in Ucraina. Il gas manca a livello mondiale. L'Europa è andata in crisi perché è mancata una politica di sicurezza energetica che si affronta su dati di fatto e diversificando le forniture energetiche. La stessa dinamica la si sta seguendo anche sul mercato dell'auto, con la scelta di una sola tecnologia e penalizzando oltremodo le altre». Ad avviso di Simonpaolo Buongiardino (presidente di Federmotorizzazione) «l'Europa va a due velocità: quella del Nord che produce energia, ma meno forte nella produzione di auto, e quella del Sud che viaggia all'inverso: produce auto, ma ha meno risorse energetiche. Il reddito medio dei Paesi del Sud Europa è decisamente più basso di quelli del Nord Europa. Vanno quindi individuate ricette diverse per paesi diversi. Si possono ancora mettere in discussione i tempi della transizione».

### **OBIETTIVI DEI PROSSIMI ANNI**

Sugli obiettivi dei prossimi anni si è espresso Michele Crisci (presidente di Unrae): «L'auto elettrica non sarà l'unica scelta nel futuro, ma una delle scelte. Il 2035 è sufficientemente distante per poter raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni, senza escludere nessuno e procedendo a una riconversione industriale della componentistica che deve accelerare. Dal governo mi aspetto una pianificazione rivolta al futuro per le fonti energetiche». Il tema della componentistica è stato trattato da Marco Stella (vicepresidente di ANFIA), che ha dichiarato che «la componentistica è un settore strategico per il Paese. Più che di tempesta perfetta, il settore dell'auto è da anni in tempesta permanente con ogni anno 2-3 shock da superare, anche se nessuno poteva immaginare gli eventi degli ultimi mesi. La presenza nel governo di persone più vicine e coinvolte sui temi dell'impresa e del settore automotive creano premesse positive per proseguire un dialogo che consenta di gestire al meglio gli anni a venire».

### **AUTO ELETTRICA E FLOTTE AZIENDALI**

Roberto Scarabel (presidente di AsConAuto), ha poi osservato come «i tempi di consegna dei veicoli restano uno dei problemi centrali per i dealer e i consumatori, così come le valutazioni dell'usato. L'accelerazione verso l'elettrico richiede oggi più formazione per il personale. Oggi i clienti non hanno capacità di spesa necessaria per acquistare le vetture elettriche. Il tema centrale per il Governo sarà svecchiare il parco circolante, più inquinante, ma anche più pericoloso e meno sicuro». Le flotte aziendali sono state al centro delle dichiarazioni di Alberto Viano, presidente di Aniasa: «Oggi il governo deve avere un approccio positivo e di lungo periodo. Del precedente governo abbiamo apprezzato la capacità di ascolto su alcuni temi. Quello che osserviamo è un rallentamento del ricambio del parco circolante. Oggi bisogna mantenere politiche costanti ed evitare politiche di annunci che frenano gli acquisti, come accaduto negli ultimi mesi per gli incentivi a privati e per quelli rivolti alle aziende. Cambiare in continuazione le regole del quadro di riferimento blocca gli investimenti».