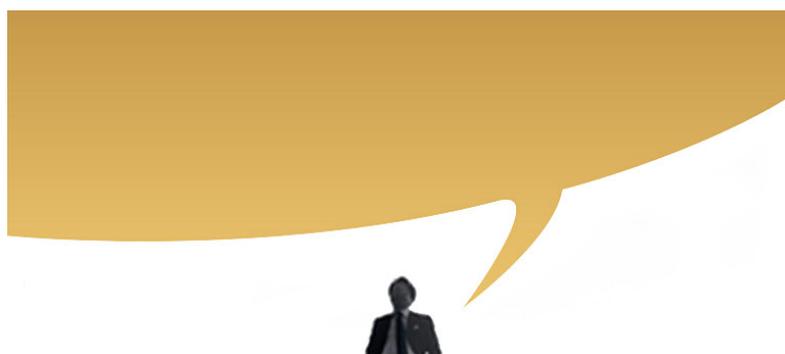




difendere la mobilità individuale: #FORUMAutoMotive c'è!

A proposito di...



2 aprile 2024

In un momento storico in cui l'industria automotive affronta sfide senza precedenti e i consumatori si scontrano con prezzi delle vetture sempre più elevati, #FORUMAutoMotive del giornalista Pierluigi Bonora, ha ospitato a Milano un evento di rilievo, mettendo a confronto voci autorevoli dell'industria, della politica e del sociale. Al centro dei lavori, due temi di fondamentale importanza: la riduzione delle emissioni dei veicoli circolanti, con l'obiettivo di rispettare gli impegni ambientali senza penalizzare l'accessibilità dei mezzi più ecologici, e l'importanza di garantire una mobilità sempre più inclusiva per le persone con disabilità.

La transizione verso una mobilità sostenibile ha trovato un punto di discussione cruciale nelle parole del **Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Gilberto Pichetto Fratin**, il quale ha evidenziato la crescente consapevolezza europea riguardo alla necessità di arrestare la vendita di nuove vetture endotermiche entro il 2035. **"È evidente che la transizione green si trova a una svolta decisiva. Tuttavia, il termine ultimo potrebbe subire variazioni. Sarà nostra premura chiedere alla nuova Commissione europea di riconoscere il ruolo dei biocarburanti nella tassonomia verde,"** ha commentato il Ministro Pichetto.

Durante la "Seconda Automotive Eurotribuna Politica", moderata da Pierluigi Bonora, gli europarlamentari presenti, hanno confrontato le loro visioni, delineando il panorama legislativo futuro in termini di politiche ambientali e di mobilità. Tra i partecipanti, Brando Benifei, Paolo Borchia, Mariangela Danzi, Carlo Fidanza, Andrea Poggio (Legambiente) e Massimiliano Salini, che hanno contribuito con le loro prospettive a un dibattito costruttivo. Tra gli addetti ai lavori della filiera invitati al confronto, **il presidente di AsConAuto, Roberto Scarabel** il quale ha illustrato le posizioni dell'Associazione e evidenziato i punti critici in questo particolare momento di transizione suggerendo possibili soluzioni. *«In un contesto in cui l'età media del parco auto italiano è salita dai sette ai tredici anni emerge chiaramente che non tutti gli italiani sono diventati collezionisti di auto d'epoca, ma piuttosto che si trovano in difficoltà nell'acquistare veicoli*



nuovi. Negli ultimi vent'anni, infatti, **il prezzo medio di un'utilitaria è passato da 10.000 a 25.000 euro** e poiché il salario medio è aumentato solo del 37%, gli italiani hanno difficoltà ad acquistare il nuovo. A questo si aggiunge la difficile reperibilità di auto usate con tre\quattro anni di età che potrebbero agevolare la sostituzione del parco più anziano. Questa situazione è collegata anche ai temi della fiscalità delle partite iva ed alle percentuali di ammortamento delle vetture aziendali. Le aliquote di ammortamento, fissate al 12,5% il primo anno e al 25% negli anni successivi, non si adattano alla realtà del mercato delle auto elettriche, la cui valutazione può essere incerta dopo solo due o tre anni. Adottando nuove politiche fiscali le aziende immatricolerebbero più auto con la conseguente immissione nel mercato di auto usate più ecologiche». Su questo tema è da anni che si dibatte e a ragion veduta in quanto l'Italia non permette ai suoi cittadini di poter scaricare al 100% l'automobile. Cosa che invece avviene in moltissimi altri Stati dell'Unione Europea. Un altro punto sul quale insiste da tempo AsConAuto è la necessità di innovare il parco auto, «introducendo veicoli usati recenti, di tre anni, con standard Euro 5 o 6, che possano rispondere meglio alle esigenze attuali in termini di emissioni. *Ma – ha aggiunto il presidente Scarabel -sarebbe importante incentivare il passaggio a classi energetiche superiori per coloro che non possono permettersi un'auto nuova, premiando il loro impegno verso una mobilità più sostenibile».*

#FORUMAutoMotive si conferma ancora una volta un pilastro importante per la mobilità che è patrimonio da difendere.

Molto concreto l'intervento di Scarabel anche se un po' di più si poteva spingere, ricordando che le emissioni di Co2 delle diesel a parità di classe omologative sono migliori rispetto alle benzina e anche a diverse ibride; e che le scelte di diversi comuni obbligano a cambi auto andando a discapito della volontà di ridurre l'anidride carbonica favorendo soluzioni tecniche non sempre opportune con la complicità di normative omologative non ben fatte; e portando anche molti cittadini ad indebitarsi pur di vedersi assicurata la mobilità individuale optando per finanziamenti con tassi oggi altissimi (c'è chi paga un TAEG anche superiore al 7%).

