



#Forumautomotive, appello filiera per attivare subito un piano nazionale strategico per la mobilità

Accelerare, senza demagogia, il rinnovo del parco circolante



Roma, 27 ott. (Labitalia) – “Subito un piano nazionale strategico per la mobilità”. E’ questo l’appello della filiera al governo. “Manca sempre un approccio globale alle tematiche della mobilità. Gli incentivi messi in campo dal governo hanno dato ossigeno alla filiera nel periodo in cui sono entrati in vigore, ma oggi non bastano. Gli ordini e le trattative di acquisto sono nuovamente in forte calo. Il settore necessita di misure strutturali e non demagogiche di sostegno al mercato dell’auto e dei veicoli commerciali che riescano a guidare nel medio periodo la transizione verso un parco veicoli più green e più sicuro”.

Sono questi i principali spunti emersi nel corso dell’evento organizzato da #Forumautomotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista Pierluigi Bonora, in programma in modalità digitale a causa delle restrizioni generate dalla pandemia. Si dovrà “anche grazie ai fondi del recovery fund e del next generation, mettere mano a un piano nazionale strategico per la mobilità che sostenga infrastrutture e acquisti di tutti i veicoli di ultima generazione, senza approcci demagogici e nella piena libertà di scelta da parte del consumatore”. In apertura di evento è intervenuto la presidente della commissione Trasporti della Camera, Raffaella Paita, che ha sostenuto “che la politica sta lavorando affinché si avvii un serio rinnovo del parco circolante nazionale, per il quale non si può fare a meno di incentivi che rispondano alle esigenze ambientali. Bisogna avviare un’operazione di sistema con incentivi forti sul nuovo”. Per Unrae, Anfia e Federauto: “Oggi più che mai necessario sostenere il settore dei truck con aiuti pluriennali per rinnovare un parco circolante anziano e poco sicuro”. Bonora ha evidenziato come “l’autotrasporto avrà un ruolo importante nei prossimi mesi, ma dovrà fare anche i conti con un continuo aumento di investimenti richiesti alle aziende, nonostante la crisi”. Per Giuseppe Guzzardi, direttore di ‘Vie & Trasporti’ “si prospetta oggi la più grande sfida della storia per i settori del trasporto e della logistica. Movimentare 10 miliardi di fiallette di vaccino a temperatura controllata, forse a -80°. Protagonisti saranno il camion e il suo autista”.

“Il settore – ha sottolineato Matteo Arcese, presidente di Arcese – deve affrontare nuove sfide globali e le dimensioni sono un tema fondamentale. L’Italia è rimasta indietro per mancanza di visione a medio e lungo termine rispetto ai competitor tedeschi, americani e francesi. Il previsto aumento delle accise sul gasolio dal 2021 costituirebbe un ulteriore macigno per il settore”. Sul tema della telematica si è soffermato Massimo Braga, vice direttore generale di LoJack Italia:

“La connettività sui veicoli industriali è oggi superiore a quella presente nelle auto. Vedo un futuro solido per l'avanzamento della tecnologia a bordo dei veicoli, il 5G può impattare molto. Come LoJack abbiamo lanciato soluzioni in grado di rendere più efficienti le spedizioni e aumentare la sicurezza dei driver”.

Gianandrea Ferrajoli, coordinatore di Federauto Gruppo Trucks, ha analizzato il mercato affermando che oggi, “su un totale di 6 milioni di veicoli, più della metà ha tra i 10 e i 30 anni; di questi, 800mila hanno tra i 15 e i 20 anni e 600mila tra i 20 e i 30. Questi dati mostrano in modo chiaro che esiste un problema sicurezza. Abbiamo bisogno di incentivi che agiscano su un orizzonte temporale più ampio affinché l'industria possa tenerne conto nei propri piani pluriennali”.

“C'è grandissima incertezza – ha osservato Gianmarco Giorda, direttore di Anfia – per l'ultimo trimestre del 2020 e l'inizio del 2021. I target in termini di riduzione delle CO2 oggi sono difficilmente raggiungibili e si rischiano multe miliardarie per le Case costruttrici. Bisogna avere un approccio olistico, in particolare per affrontare in modo efficace il passaggio alle nuove motorizzazioni, mettendo mano seriamente a un piano infrastrutturale”.

Secondo Andrea Manfron, segretario generale della Fai-Confrtrasporto, “per ridare ossigeno all'autotrasporto sarà importante ridurre i costi fissi per le imprese sotto forma di ammortizzatori sociali. Ma non basta, bisogna pensare anche a una moratoria per la sospensione di leasing e affitti. Il recovery fund costituisce un'opportunità unica, ma bisognerà essere capaci di saper spendere questi fondi”.

Per Paolo Starace, neo presidente di Unrae sezione veicoli industriali, “gli scenari di mercato mostrano grande incertezza, ancorché gli ultimi mesi siano stati di parziale ripresa. Chiuderemo l'anno con un dato negativo in doppia cifra. Chiediamo un sostegno strutturale e strutturato per il comparto degli autotrasportatori. Circolano ancora tanti, troppi veicoli non green e non sicuri”.

Per i concessionari, invece, senza nuovi incentivi domanda ferma. “Gli incentivi – ha sottolineato Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto – ci avevano aiutato e anche un po' illuso. Il mese di ottobre era iniziato bene, ma le trattative sono notevolmente calate negli ultimi giorni e in modo particolare nelle regioni in cui il Covid-19 si sta facendo sentire con più forza. Faremo fatica ad arrivare a 1 milione e 400mila macchine (-26%). Eppure, per effetto degli incentivi lo Stato ha incassato in termini di iva più di quanto ha immesso sul mercato in forma di bonus”.

Santo Ficili, head of Fca Italy business center & emea sales operations, si è soffermato sulla situazione critica vissuta da dealer e costruttori: “Tutte le case costruttrici hanno fatto investimenti molto forti per innovare le proprie tecnologie. Il blocco delle vendite dovute al Covid-19 sta mettendo in ginocchio il settore. Ci attendiamo un consistente rallentamento di ingressi negli show-room. Case auto e concessionari rischiano così di trovarsi a inizio anno con situazione economica complessa. Vanno studiate misure più strutturali”.

Fabrizio Guidi, presidente di AsConAuto, ha sottolineato: “Siamo pronti a continuare la nostra attività di assistenza, proseguita anche durante il lockdown. L'importante è che oggi non si blocchino la domanda e gli approvvigionamenti. L'automotive ha dimostrato forte senso di responsabilità, ma le Istituzioni in alcuni casi hanno risposto con un approccio demagogico”.

All'appello della filiera si è aggiunto Simonpaolo Buongiardino, presidente di Federmotorizzazione: “Abbiamo lottato con successo contro la chiusura degli autosaloni nel weekend, sarebbe stata una punizione davvero severa per gli operatori. La ventata di ecologismo sfrenato vuole convincerci che l'elettrico sia soluzione, ma non è alla portata di tutti”.

Tony Fassina, presidente Gruppo Fassina, ha poi evidenziato: “Il sistema burocratico e il gap fiscale ci separa ancora in modo sensibile dal resto dell'Europa. Questo spinge molti operatori a bloccare gli investimenti. Senza riattivare la domanda si registrerà presto un boom di licenziamenti”.

Sulle difficoltà vissute dai dealer, è tornato anche Gianluca Italia, amministratore delegato di Overdrive: “Il mondo retail meriterebbe più attenzione da parte delle Istituzioni e delle Case automobilistiche. I margini per questo business si sono sempre più assottigliati”. Plinio Vanini, presidente di Autotorino, ha portato l'esperienza diretta del concessionario presente sul territorio: “Le task force governative hanno prodotto troppo poco sul tema della mobilità e non solo. Le misure messe in campo fino a oggi sono insufficienti. Manca un piano strategico sull'automotive, che provi con coraggio a cambiare un parco di 12 milioni di auto obsolete”.

Gianluca Benamati, vice presidente della commissione Attività produttive della Camera, ha

ricordato che “Gli incentivi hanno dato un buon risultato sul fronte delle vendite e della riduzione delle emissioni medie. E’ stato un errore non rifinanziare nel dl agosto le fasce che li hanno già esauriti. Dobbiamo accompagnare l’attuale sistema verso le nuove alimentazioni. Con i fondi europei di next generation partirà un piano generale per l’automobile”.

Giuseppe Donina, membro della commissione Trasporti della camera dei Deputati, ha sostenuto la necessità di rivedere in maniera sistemica il Codice della strada e non attraverso interventi estemporanei, come recentemente avvenuto nel dl semplificazione: “Spingeremo per proseguire nei prossimi mesi con una politica di incentivi volta alla riduzione delle emissioni”.

Paolo Scudieri, presidente di Anfia, si è detto positivamente impressionato dalla concretezza degli interventi dei due rappresentanti istituzionali sul mondo automotive che “negli scorsi mesi è stato colpito da una tempesta perfetta. La priorità per Anfia è oggi dare supporto a ricerca e innovazione, attirando il meglio delle conoscenze per esprimere quanto richiesto dal mercato”.

Il raffronto con gli altri mercati europei è stato al centro dello speech di Toni Purcaro, presidente Dekra Italia e head of Dekra region central East Europe & middle East: “Si sta guardando ai prossimi mesi come una grande opportunità per un ripensamento della filiera della mobilità anche grazie alle possibilità tecnologiche oggi presenti e alle infrastrutture da realizzare. Con un impatto molto positivo sulla sicurezza su strada”.

Michele Crisci, presidente di Unrae, ha poi criticato il meccanismo di stop&go degli incentivi: “I beni durevoli, come l’auto, richiedono un approccio strategico. Se la legge di bilancio non porterà avanti un sistema di incentivazione, si sarà prodotto solo un’anticipazione di acquisti, senza concreto impatto sul parco circolante. Una strategia efficace deve essere sostenibile ambientalmente ed economicamente e basata sulla neutralità tecnologica. Della strategia dovranno far parte le infrastrutture e la leva fiscale”.

Claudio Spinaci, presidente Unem (ex Unione petrolifera), ha affermato la possibilità di contribuire alla decarbonizzazione attraverso i low carbon fuel: “Il settore dei carburanti ha vissuto forti perdite nel 2020 e non abbiamo certezze su come si risolverà questa fase”.

Tra i comparti più impattati dalla crisi c’è senza dubbio il noleggio. Il Presidente di Aniasa, Massimiliano Archiapatti, ha ricordato come il noleggio sia oggi protagonista della mobilità sostenibile non solo per la propria flotta, tutta euro 6, ma anche per l’usato fresco che produce e mette ogni anno sul mercato: “Gli incentivi sull’usato consentirebbero di raggiungere fasce di popolazione con minore possibilità di spesa, non toccati dai bonus sul nuovo”.

Sugli incentivi sull’elettrico si è soffermato Dino Marozzi, segretario generale di Motus-E: “Quest’anno arriveremo a 28.000 vetture elettriche in Italia, con un +300% di vendite nonostante il Covid-19. In Germania nel solo mese di settembre ne sono state vendute 20mila. Per supportare una più ampia diffusione dell’elettrico abbiamo bisogno di incentivi e soprattutto di nuove infrastrutture”.

Geronimo La Russa, presidente di Aci Milano, ha evidenziato come senza incentivi anche l’elettrico non riuscirebbe a diffondersi: “Tutte le categorie di veicoli di ultima generazione vanno incentivate in questa fase, con l’obiettivo di accelerare lo svecchiamento del parco auto e aiutare le famiglie italiane”.

“Anche nel campo delle due ruote – ha sostenuto Pier Francesco Caliri, direttore generale Ancma – si iniziano ad avvertire primi segnali di criticità, l’incentivo all’acquisto di due ruote elettriche è fondamentale, per questo chiediamo bonus strutturali”.

Michela Capoccia, responsabile innovazione transizione energetica e mobilità sostenibile gruppo Sapio, ha osservato come: “E’ stato un anno di svolta per l’idrogeno che oggi offre ampie potenzialità. La vera sfida è garantire una produzione su larga scala, rendendo questa risorsa economicamente sostenibile. Tutto con l’obiettivo di decarbonizzare diversi settori, tra cui la mobilità”.

Cristiano Musi, amministratore delegato di Landi Renzo, ha evidenziato che la decarbonizzazione non vuole dire solo elettrico, ma anche gas naturale, gpl e biometano: “Il nostro Paese è leader nella mobilità a gas naturale e biometano, e può diventarlo anche nel campo dell’idrogeno. Tutte tecnologie già presenti che portano grandi vantaggi”.

Andrea Arzà, presidente di Assogasliquidi/Federchimica, ha poi sollecitato la conferma di incentivi per l’acquisto di nuove auto, con premialità aggiuntive per quelle alimentate con gpl e metano: “Accanto, e non in sostituzione, ai contributi sul nuovo, servono incentivi per la conversione a gpl o gas naturale delle auto già circolanti euro 4 e 5 alimentate con carburanti

tradizionali”.

Per la neutralità tecnologica si è pronunciata Mariarosa Baroni, presidente Ngv Italia: “Ogni tecnologia può avere una sua applicazione. Abbiamo chiesto alle istituzioni incentivi per il gpl e il metano per dare una mano alla riduzione delle emissioni, a costi accessibili e con tecnologie già pronte”.