

ATTI DEL CONVEGNO

Primo appuntamento: Milano, 30 marzo 2015

Milano, aprile 2015 – Il forte richiamo all’ottimismo di **Gian Primo Quagliano**, presidente di Econometrica e del Centro studi Promotor; il caldo invito di **Pier Luigi del Viscovo**, docente alla Luiss Guido Carli, affinché tutti gli attori della filiera facciano un’analisi critica sull’attualità e sull’adeguatezza dei modelli di business; l’ennesima presa d’atto della volontà di certe amministrazioni di studiare qualsiasi escamotage per vessare il settore, come ha precisato **Loris Casadei**, Automotive Executive Consultant. Quindi, **Nicolis**, Presidente del museo omonimo di Villafranca (Verona), la quale ha sottolineato la tanta passione per i motori che assapora quando sente i commenti dei visitatori della sua esposizione. E poi l’intervento dei due “junior”, **Francesca Sandri** e (per questa occasione) **Mario Mereghetti**. Ecco i temi toccati dal Comitato tecnico di #FORUMAutoMotive (movimento di opinione e serbatoio di idee per la mobilità a motore di cui fanno parte anche **Pier Francesco Caliarì**, Direttore Generale di Confindustria Ancma, **Massimo Ghenzer**, Presidente di Areté Methods, il giornalista **Paolo Artemi** e lo stesso promotore del Movimento, **Pierluigi Bonora**), nella tavola rotonda “chiusa” che si è svolta alla vigilia del nostro primo evento a Milano, presenti i rappresentanti di **Anfia**, **Aniasa**, **AsConAuto**, **Assogomma**, **Assogasliquidi**, **Federauto** e – in collegamento da Roma – **Unrae**.

“**Dimmi come mangi (e come bevi) e ti dirò come guidi**” è il titolo del talk show moderato da **Roberto Rasia Del Polo** che si è svolto durante l’evento organizzato da #FORUMAutoMotive, che ha avuto luogo lunedì 30 marzo 2015 all’Hotel Melià di Milano e ha visto la partecipazione di oltre 150 persone, tra relatori, ospiti e rappresentanti della stampa (l’iniziativa è stata riconosciuta dall’Ordine dei giornalisti come evento utile per la formazione professionale). Il tema dell’alimentazione, quello di come e cosa mangiare e bere prima di mettersi al volante dell’auto o in sella a una moto, è di grande interesse per la collettività e molto delicato quando si tratta dei giovani, ai quali #FORUMAutoMotive riserverà sempre grande attenzione. Tra i testimonial d’eccezione, **Davide Oldani**, cuoco stellato e Ambassador EXPO2015; simbolo dell’evento una simpatica vignetta disegnata per l’occasione da **Giorgio Forattini**.

Ha aperto i lavori una ricerca condotta a livello mondiale da **AlixPartners** e presentata dal suo Managing Director per l’Italia, **Giacomo Mori**, moderata dal giornalista **Maurizio Toma**. È emerso, tra varie cose, che il trasporto pubblico urbano ed extra-urbano nazionale necessita di almeno 40 miliardi di € di investimenti per colmare il gap infrastrutturale che separa l’Italia dagli altri Paesi europei, rinnovando reti metropolitane e tranviarie, potenziando il parco veicoli su gomma e su materiale rotabile e abbassando l’età media dei mezzi (in Italia 11,6 anni rispetto ai 7 anni del resto d’Europa).

Intanto, disoccupazione giovanile oltre la soglia di sicurezza e rapida diffusione di nuove forme di mobilità condivisa, si confermano due tra le principali cause della crisi del settore auto sul mercato europeo (e non solo) vissuta negli ultimi anni. Il car sharing registra in tutto il mondo una crescita costante e difficilmente prevedibile con oltre 5 milioni di utenti. Boom anche in Italia (+70% rispetto al 2013) e in particolare a Milano. Cresce la voglia della “connected CAR”.

Dopo un divertente spot su una improbabile “scuola di cucina ad alta velocità” ha aperto gli interventi **Giuseppe Bisogno**, Direttore del Servizio di Polizia Stradale, il corpo di Polizia che, all’interno del concetto globale di Pubblica Sicurezza, si occupa di sicurezza stradale.

“Voglio premettere – ha detto il Dottor Bisogno – che il Codice della Strada si occupa dell’abuso di alcool e non del suo consumo in generale. Fatta eccezione per alcune categorie di autisti professionali e per i neopatentati e i minori di 21 anni ai quali non è concesso di guidare con tracce di alcol nel sangue, infatti, per motociclisti e automobilisti è fissato il limite di 0,5 grammi di alcool per ogni litro di sangue, valore che permette a un adulto di bere tranquillamente un buon bicchiere di vino per accompagnare il pasto. Quello che io raccomando, comunque, è di fare attenzione alle cose che si mangiano e a quanto si mangia, perché anche il cibo, e non solo l’alcool, può ridurre l’attenzione di chi guida creando un senso di sonnolenza. Al momento il Codice della strada, che sanziona l’uso dei cellulari quando si è al volante, non prevede sanzioni per chi mangia o beve bibite mentre guida, ma si tratta di un comportamento che sarebbe meglio evitare”.

“Ogni giorno sulle nostre strade muoiono 9 persone e il 40% delle vittime sono legate a incidenti che si verificano in città dove la falsa convinzione che nel traffico cittadino sia quasi impossibile farsi male porta a sottovalutare quanto si mangia e quanto si beve, Vorrei poi ricordare – ha concluso Bisogno – che non esiste alcuna tolleranza per chi guida sotto gli effetti degli stupefacenti, nessun tipo di droga è ammessa;

L’unico problema è la procedura troppo complessa prevista dal Codice che ci costringe a essere accompagnati nei controlli da un nostro medico che possa accertare lo stato della persona fermata per i controlli o coinvolta in un incidente”.

Dopo il Comandante Bisogno è intervenuto il cuoco (preferisce questo termine al più pretenzioso “chef”) **Davide Oldani**. “Mangiare e guidare? Del cibo non si può fare a meno, nemmeno in viaggio, e allora io suggerisco – ma il suggerimento vale anche quando non si è al volante – di fare piccoli pasti ma frequenti e a chi gestisce gli Autogrill raccomanderei di proporre più frutta e porzioni più piccole. Per nutrire bene il pianeta bisognerebbe mangiare meno perché nei Paesi evoluti le persone mangiano quattro volte di più del dovuto e del fabbisogno energetico. Ritengo che il cibo in eccesso, quando si è in viaggio, possa essere pericoloso quanto l’alcool. Ai giovani, che rappresentano la maggior parte dei clienti del mio ristorante, raccomando di eleggere sempre il guidatore designato, quello della compagnia che a tavola non beve. Il mio sommelier non spinge mai a bere, anzi, se le bottiglie, a un tavolo, rischiano di diventare troppe, si accerta sempre che ci sia uno che non beve. Certo, se il cliente insiste, lo serviamo, ma ho riscontrato che i giovani sotto questo profilo sono ormai diventati responsabili. Essere Ambassador EXPO2015 è un onore e spero che il tema centrale del grande evento contribuisca a diffondere la cultura della qualità del cibo”.

A confortare il giudizio positivo di Oldani sui giovani è giunto un contributo da parte di **Francesca Sandri**, #FORUMAutoMotive Junior. “Io probabilmente sono fortunata, ma nessuno dei coetanei che frequento va alla ricerca dello sballo, e quando si esce in compagnia c’è sempre uno che non beve per riaccompagnare a casa gli altri. Penso che molti giovani potrebbero essere aiutati a non andare oltre i limiti, se i proprietari dei locali mettessero a disposizione dei clienti degli etilometri per sapere se si sono superati le soglie ed eventualmente fermarsi”.

Secondo **Italo Folonari**, imprenditore che si occupa di noleggio e discendente di una dinastia di produttori di vino “chi guida dopo aver bevuto troppo è indifendibile. Il vino è un alimento e fa bene, ciò che conta è come, quando e quanto se ne consuma, perché in certe ore del giorno anche il vino non è consigliato. Noto con piacere che anche da noi è sempre più frequente la figura dell’amico che non beve e riaccompagna tutti a casa, una regola non scritta nei Paesi del Nord Europa. Un buon vino è comunque sempre un’esperienza positiva che si può fare tranquillamente a casa dove, per fortuna, non è in agguato l’etilometro. Anche in questo caso, però, senza eccessi.”

Nel talk show è poi intervenuto **Marco Guidarini**, medico e presidente dell’associazione Motociclisti Incolumi Onlus. “Io credo che si debba fare molta attenzione a ciò che si mangia, perché verso la quantità dell’alcol consentita motociclisti e automobilisti sono più attenti. Gli zuccheri hanno un ruolo chiave e importante è imparare (sarebbe bello che si cominciasse a insegnarlo a scuola) a distinguere tra quelli semplici e quelli complessi, cioè tra quelli buoni, che ci danno energia immediata, e quelli a lento rilascio di energia. Non dobbiamo dimenticare che nella digestione lo stomaco attira intorno a sé gran parte del sangue che fluisce meno copioso nelle altre parti del corpo, cervello compreso, ed è così che hanno origine le sonnolenze del dopo pranzo. Confermo che gli uomini assimilano una quantità di alcol maggiore rispetto alle donne grazie a un enzima che queste non hanno. Dopo il pasto o in caso di eccessi i motociclisti sono esposti più degli automobilisti e mi fa sorridere quando sento dire che, in moto, il flusso dell’aria tiene svegli”.

Tra i main sponsor dell’evento organizzato da #FORUMAutoMotive c’è **Bosch**, il colosso tedesco che progetta sempre nuovi dispositivi per la sicurezza di chi guida e nel corso del talk show anche **Gabriele Aimone Cat**, Media Relations Manager di Bosch, ha portato il suo contributo. “Le tecnologie di assistenza alla guida sono in costante evoluzione e le auto sono sempre più sicure. Tra i tanti dispositivi che Bosch ha progettato e realizzato c’è anche un sistema che, utilizzando diversi parametri, misura il livello di attenzione del guidatore. Svolge, insomma, la funzione di “anti-colpo di sonno” avvisandolo, quando il livello scende sotto i limiti ottimali, che è arrivato il momento di fare una sosta”.

Direttamente collegato a quello di Gabriele Aimone Cat di Bosch Italia è stato l’intervento di **Paolo Lanzoni**, Press Relations and Communication Manager di **Mercedes-Benz Italia**. “Noi siamo convinti che dotare oggi un’auto di sistemi di protezione e prevenzione abbia un risvolto sociale molto importante e, quindi, che certi dispositivi siano preziosi per salvare delle vite. Nel caso specifico, e cioè in riferimento al rischio di eccessi nel mangiare e nel bere prima di mettersi al volante, c’è un dispositivo sulle nostre auto che segnala il superamento involontario della linea di mezzogiorno – comportamento frequente in chi ha bevuto troppo o tende ad assopirsi – e che, in caso di mancata reazione dell’automobilista, riporta automaticamente l’auto in carreggiata”.

Ricco di humour e di saggezza è stato l’intervento di **Stefano Lorenzetto**, giornalista de **Il Giornale** che detiene il record assoluto di interviste non a personaggi da prima pagina, ma a persone che hanno fatto cose grandi e speciali senza mai assurgere agli onori delle cronache. “Forse non sono nel posto giusto – ha iniziato Lorenzetto – perché io sono di Verona, città orgogliosa di essere definita Grande Osteria dei Popoli. Pesavo, fino a poco tempo fa, 111 chili (ben distribuiti, però) e vivo in una casa circondata da vigneti delle uve che servono per fare l’Amarone. Io l’auto non la uso spesso e mi muovo soltanto per andare a trovare i protagonisti delle mie interviste. L’esperienza mi ha insegnato che a tavola, quando si è in viaggio, il vino è meglio dimenticarselo, con buona pace dei ristoratori che si intristiscono. Ciò non significa che nel cibo si possa eccedere, perché anche il cibo può essere un

killer. Quando mi metto al volante dopo pranzo, per rimanere vigile e non farmi prendere dalla sonnolenza ho collaudato una tecnica: comincio a telefonare, con il viva voce, ovviamente, ad amici, conoscenti e a volte a persone che non sento da molto tempo facendo, in alcuni casi, delle “tristi scoperte”. E’ una tecnica che vi consiglio, anche se capita che non sempre la telefonata sia gradita”.

Dopo Lorenzetto è stata la volta degli istruttori di guida sicura **Giampaolo Tenchini**, pilota, test driver e coach per l’auto, e **Alberto Cecotti**, giornalista e istruttore guida moto presso la **Riding School by Pedersoli** all’autodromo di Franciacorta. “Nei nostri corsi non mancano mai i consigli sull’alimentazione – ha detto Tenchini – suggeriamo, come partenza, una dieta a base di frutta e verdura, poi ognuno, su questa base, costruisce la propria dieta ideale”. Concorda Cecotti, che aggiunge “tanta, tantissima acqua, perché in moto è facile non avvertire la disidratazione, un processo più rapido del normale quando si guida”. Ad appoggiare le tesi degli istruttori è stato **Massimiliano Mucchietto**, Country Manager di **Yamaha**. “L’alimentazione, per il motociclista, deve assolutamente essere corretta, perché si pensa che andando in moto sia improbabile il colpo di sonno che invece è sempre in agguato”. “Per i nostri piloti – ha aggiunto **Paolo Fabiano**, PR & Marketing Manager Italia di **Ktm** – ci rifacciamo alla scienza dell’alimentazione per elaborare le diete più adatte alla loro disciplina sportiva”.

A commento dell’ultimo dei video sulla sicurezza realizzati periodicamente dalla **Fondazione Ania**, è intervenuto **Umberto Guidoni**, segretario generale della fondazione creata dalle compagnie di assicurazioni. “Crediamo fermamente nelle campagne di prevenzione e nell’uso di immagini anche crude, ma efficaci, perché puntiamo ovviamente a raggiungere i giovani. Sono purtroppo loro i più facili agli eccessi anche se, devo dire, la figura del guidatore designato, quello che in discoteca non beve, va fortunatamente diffondendosi sempre di più”.

Un ultimo contributo è giunto dal giovane **Mario Mereghetti**, #FORUMAutoMotive Junior, che oltre all’alcol, ha evidenziato, come pericolo per i giovani, i sempre più diffusi locali “all you can eat”, d’importazione americana, dove a un prezzo fisso ci si può abbuffare a volontà di certi cibi che, normalmente, non sono fra i più salutari.

Nel ricco e intenso programma del primo evento di #FORUMAutoMotive, è stata trasmessa anche un’intervista ad **Alfredo Altavilla**, **Responsabile FCA per i mercati Europa, Africa e Medio Oriente**, realizzata da Pierluigi Bonora. “FCA continuerà a restare in Italia, con le sue fabbriche e i suoi Centri di ricerca e sviluppo; qui, come abbiamo più volte detto, sono progettate e verranno costruite, nella fabbrica di Cassino, tutte le future Alfa Romeo, decisione che, analogamente a quanto è accaduto per Jeep Renegade, prima Jeep costruita fuori dagli Usa, e Fiat 500X, prodotte a Melfi, riguarda modelli destinati all’export che sarà favorito dalla debolezza attuale dell’euro. Voglio però ricordare che noi abbiamo elaborato questa strategia quando la moneta europea era ben più forte”. Ha esordito così il manager sempre protagonista negli anni di trasformazione del gruppo Fiat, stratega dell’alleanza con Chrysler (“uno dei momenti più belli che ho vissuto in questi anni – ricorda Altavilla – è stato l’abbraccio con Sergio Marchionne quando il Presidente Obama annunciò che appoggiava il piano di Fiat per il salvataggio di Chrysler”), ha ricoperto ruoli che gli hanno permesso di passare dallo sviluppo, con la responsabilità degli “FPT” (Fiat Powertrain Technology) ai veicoli industriali (numero uno di IVECO) fino al business di oggi. Ma quale è stato, invece, il percorso di risanamento di Fiat? “All’inizio ci sono stati tanti sacrifici, con tagli ai costi e alla struttura molto aggressivi, con il ricorso alla cassa integrazione anche per gli impiegati – ha ammesso Altavilla – ma adesso la situazione è decisamente molto positiva; l’Europa, comunque, resta molto indietro rispetto ai livelli del 2007 e sta cambiando profondamente, e

mutano i canali di vendita”. Oltre che dell’Europa, Altavilla ha la responsabilità di Africa e Medio Oriente, aree che stanno soffrendo di una grande instabilità, come reagisce FCA? “Innanzitutto monitorando con grande attenzione le tensioni politiche in Nord Africa e nel vicino Medio Oriente, peccato perché c’erano segnali di ripresa in una regione che è molto invitante per i costruttori europei – ha commentato Altavilla – noi stiamo assorbendo abbastanza bene gli up&down di una regione che per FCA vale il 4% delle vendite e puntiamo su una crescita dei veicoli commerciali e su prodotti progettati per quelle aree, dal un nuovo pick-up a una berlina che verrà costruita in Turchia, nuovi modelli che devono rafforzare la fiducia dei nostri dealer”. Voltiamo pagina: come si lavora con gli americani? “E’ una collaborazione che ci arricchisce e che ci è stata offerta spontaneamente: fin dal primo giorno abbiamo potuto lavorare come una sola azienda, l’integrazione è stata facile e per questo decisiva nella costruzione dell’alleanza che ha già portato, per esempio, a piattaforme comuni vincenti”. E a giugno svelerete la prima Alfa Romeo del nuovo corso. “Sì, e avvertiamo una grande responsabilità per la storia di un marchio per il quale c’è ancora tanta attesa in ogni parte del mondo – ha ammesso il numero uno di FCA EMEA – ma le Alfa Romeo saranno migliori delle aspettative dei clienti che, con i nuovi modelli, scopriranno anche una nuova politica di servizio che comincia nel momento stesso in cui entreranno in concessionaria”. E veniamo a un tasto dolente, quello dei sempre più bassi limiti stabiliti in Europa alle emissioni di CO2, come tutti i costruttori, continua a fare grandi investimenti per ridurre le emissioni – ha confermato Altavilla” è uno sviluppo che richiede tecnologie molto costose e ciò che deve preoccupare è se i clienti saranno disposti a pagare di più per questi miglioramenti: è un’equazione irrisolta”. Per chiudere l’intervista, Pierluigi Bonora ha scelto una domanda molto personale: con tutte queste responsabilità le resta il tempo per guidare la sua Harley? “Appena posso sì” – ha risposto senza esitazione Altavilla – “perché la passione non muore mai”.

Nella seconda parte dei lavori di #FORUMAutoMotive si è svolto il talk show, moderato da Pierluigi Bonora, sul tema: “EXPO2015: nutrire il pianeta, energia per la vita. Ma chi ridarà energia al settore dell’Automotive?”

In apertura si sono susseguiti gli interventi degli onorevoli **Daniele Capezzone** (FI), Presidente della Commissione Finanze della Camera e firmatario del “Pacchetto Auto”, e la relatrice del disegno di legge **Silvia Fregolent** (PD).

“Il disegno di legge non è caduto, ma è in sospeso presso la Commissione – ha esordito l’onorevole **Fregolent** – e in attesa di riproporlo, per l’esame e l’approvazione abbiamo preso atto che altri membri della commissione si sono espressi favorevolmente, per esempio, all’abolizione del bollo per le auto ecologiche per favorire il ricambio del parco circolante italiano. La Pianura Padana, per esempio, ha una qualità dell’aria che potrebbe essere molto migliorata se circolassero più auto a gas, metano o GPL, ed elettriche”. Bonora fa poi notare che il Pacchetto ha la peculiarità di essere bipartisan e che questo fatto avrebbe dovuto avvantaggiarlo.

“Fare un disegno di legge con **Daniele Capezzone** è stato facile, perché con lui si trova sempre l’accordo ed è molto difficile litigare. E poi non è vero che il Parlamento sia ostile all’auto, forse ci sono ancora problematiche non abbastanza conosciute da deputati e senatori, e per questo sollecito la filiera dell’automotive a essere più attiva. Lo scenario complessivo è molto cambiato, non c’è da meravigliarsi di provvedimenti bipartisan. Non c’è più contrapposizione, per esempio, fa imprenditori e lavoratori che combattono insieme per uscire dalla crisi. Ho molto apprezzato quello che ha detto **Alfredo Altavilla**, che **FCA** continuerà a investire e a produrre in Italia, e da torinese non posso che provare gratitudine

per quello che la Fiat e gli Agnelli hanno fatto per la città, con le Olimpiadi invernali del 2006 che sono state decisive per cambiare il volto a Torino, per renderla una città moderna e vivibile”.

“Lavoro al pacchetto auto da tempo, e il comitato tecnico di #FORUMAutomotive e la filiera, ai quali sono molto riconoscente per il sostegno ricevuto, lo sanno molto bene.” Ha aperto così il suo intervento **Daniele Capezzone**, che ha poi proseguito: “ringrazio Silvia Fregolent per le sue parole e per il contributo decisivo che ha dato nel tenere fuori il disegno di legge dalla rissa dei partiti. Tuttavia il pacchetto auto è sospeso in commissione dove, come sapete, ho dovuto togliere l’eliminazione della tassa di trascrizione, conservando però i due pilastri dell’abolizione del bollo e della deducibilità maggiorata delle auto per le aziende. Nel frattempo sento spesso deputati e viceministri dichiararsi favorevoli all’abolizione del bollo ma poi quando si va in aula parlano in un altro modo: ecco vorrei che questi colleghi, a cominciare dal vice-ministro Morando, usassero un unico linguaggio. Comunque state certi che io continuerò a proporre il pacchetto, se necessario con coperture finanziarie sempre più dettagliate. Io sono un autentico liberale, credo in certe riforme e combatto fino in fondo le mie battaglie: non importa se siano di moda oppure no”. Capezzone ha poi lanciato un messaggio ai rappresentanti della filiera. “E’ giunto il momento in cui il settore automotive deve muoversi compatto, e visto che parlare alle istituzioni non porta a nessuna modifica è giunto il momento di rivolgersi forte e chiaro all’opinione pubblica. Ho colto in questi mesi numerose istanze delle associazioni perché nel pacchetto si inseriscano altri sgravi, sono integrazioni che potranno essere inserite ma ora il disegno di legge non deve essere cambiato, altrimenti si dovrebbe cominciare tutto l’iter daccapo.

A questo punto è stato mandato in onda un intervento in video di **Massimo Nordio**, Presidente **UNRAE**. “Si sente dire che il programma Quantitative leasing della BCE dovrebbe portare più soldi nelle tasche dei cittadini. Di questo non sono sicuro, ma certamente può far ripartire la fiducia e i consumi reali. Per nutrire il mercato dell’auto, comunque, sono necessarie altre misure, rivolte alle famiglie che vanno aiutate, come propone da tempo UNRAE. Il parco circolante deve essere rinnovato e l’auto continua ad essere usata giornalmente dall’80% dei pendolari. Se una famiglia potesse dedurre una parte del costo dell’auto non avremmo forse una ripresa violenta del mercato, ma una crescita moderata e stabile. Credo che le Case e la filiera abbiano dato il massimo durante la crisi, adesso è giunta l’ora che si muovano i politici, come gli onorevoli Capezzone e Fregolent che ringrazio e ai quali posso assicurare che il loro invito all’unità della filiera è stato recepito”.

Secondo **Gian Marco Giorda**, Direttore dell’**ANFIA**, “è indispensabile che le strade delle associazioni convergano, cominciando dal pacchetto auto che è assolutamente condivisibile. Credo si abbia ragione quando ci si invita ad alzare di più la voce. ANFIA ha incontrato le istituzioni di fronte alle quali ha introdotto il tema di una nuova legislazione per il settore. Produrre, nel caso degli associati di Anfia, significa doversi relazionare con tanti enti che hanno spesso policy diverse. Devo dire che qualcosa abbiamo ottenuto, col nostro faccia a faccia col Governo, ma nulla per quanto riguarda gli aiuti al mercato”.

Rita Caroselli, Direttore di **Assogasliquidi**, ha ribadito l’appoggio a Capezzone ma ha ricordato ancora una volta che metano e Gpl contribuiscono a ridurre le emissioni e quindi, nel caso di abolizione del bollo, andrebbero premiati anche gli automobilisti che trasformano le loro auto a benzina in bifuel.

Pier Francesco Caliarì, Direttore Generale di **Confindustria Ancma**, ha sottolineato che moto e scooter hanno un ruolo nella intermodalità tra i mezzi di trasporto che, come ha evidenziato la ricerca di AlixPartners, sarà sempre più importante nella future mobilità. Sui rapporti con politici e istituzioni

anche Caliri ha raccomandato agli attori della filiera di fare gioco di squadra, ma anche fatto notare che forse è giunto il momento di cambiare il modo di comunicare.

Pietro Teofilatto, Direttore di **Aniasa**, ha confermato il suo pieno sostegno al Pacchetto Auto e ha anche ricordato che il noleggio a lungo termine, rivolto e ben accolto dai privati, e la crescente domanda di PMI e professionisti con Partita Iva, stanno ampliando sempre di più la rappresentatività di Aniasa.

Secondo **Giorgio Boiani**, Vicepresidente di **AsConAuto**, la ripresa c'è, ma ci vuole ancora una spinta perché il Governo deve capire che gli attuali incrementi mensili, anche a doppia cifra, non bastano a svecchiare il circolante perché i giovani e gran parte delle famiglie non riescono a cambiare l'auto. Concordo con Caliri su un nuovo modo di comunicare ma credo che dovremmo forse cambiare anche le strategie di confronto con i politici. Importante è essere positivi, come ci ha raccomandato Gian Primo Quagliano.

Fabio Bertolotti, Direttore di **Assogomma**, ha insistito sulla necessità di sgravi a favore di pneumatici nuovi che hanno richiesto grandi investimenti da parte dei produttori per renderli più ecologici, e l'UE invita a incentivare l'acquisto di queste gomme. In Italia si possono detrarre le spese per una doccia o per un mobile, ma non ci sono detrazioni per i pneumatici sempre più rispettosi dell'ambiente.

Per **Gian Franco Soranna**, Direttore di **Federauto**, i margini dei dealer continuano ad assottigliarsi e dall'inizio della crisi il 40% degli imprenditori ha gettato la spugna e altri sono stati costretti a drastiche ristrutturazioni. E' arrivato il momento di rivedere il rapporto fra concessionarie e Case.

Ha poi ripreso la parola **Daniele Capezzone**: sono preparato a riproporre il pacchetto seguendo anche altre strade perché dobbiamo renderci conto, tutti noi politici, che non importa la casacca che si indossa, che sta passando un treno che non possiamo perdere, che non passerà più quando le condizioni attuali muteranno, e mi riferisco al quantitative leasing, al prezzo del petrolio ai minimi storici e il rapporto di cambio euro/dollaro che favorisce l'esportazione delle Case europee. Il Governo deve agire, la crescita del mercato dell'auto degli ultimi mesi non deve trarre in inganno. Invece il Parlamento ha approvato una delega fiscale omnicomprensiva, vasta come non si era mai visto prima, eppure in 11 mesi non si è fatto praticamente nulla. Invito tutti i membri della filiera automotive ad evitare gli spot e ad essere, di fronte alle istituzioni, meno faziosi. Ringrazio ancora #FORUMAutoMotive e Pierluigi Bonora per il contributo alla visibilità che continuano a dare al mio progetto che, prima di tutto, dovrà essere ricalendarizzato nell'agenda dei lavori parlamentari. Ottenuto questo ci sarà la possibilità di presentare emendamenti che riguardino le istanze che ho raccolto.

A conclusione dei lavori è intervenuto **Marcello Pirovano**, che ha portato un messaggio della **Compagnia dell'Automobile**, un club di giornalisti dell'automotive che affronta quotidianamente i problemi degli automobilisti e striglia politici locali e nazionali. Pirovano ha detto di aver molto apprezzato tutto ciò che è emerso nella prima giornata di #FORUMAutoMotive, ricca di spunti e di novità, e ha annunciato che la Compagnia dell'Automobile ha deciso di coinvolgere gli automobilisti promuovendo la nascita di un movimento che li veda protagonisti, creando qualcosa di simile a un'analogia associazione francese che annovera milioni di membri, una associazione molto attiva nella difesa degli automobilisti che ha già ottenuto importanti risultati.

#FORUMAutoMotive®

La mobilità a motore guarda avanti

Nel corso della giornata c'è stato anche tempo per la solidarietà, con l'intervento di dirigenti della **Fondazione ANT**(**partner etico di #FORUMAutoMotive**) presentati da **Patrizia Sala**, per molti anni Direttore della Comunicazione di Peugeot Italia e attuale Direttore della rivista Federauto Time, volontaria di questa importante associazione fondata 37 anni fa a Bologna dal Prof. Franco Pannuti che assicura l'assistenza medica domiciliare gratuita (24 ore su 24 in ogni giorno dell'anno) ai malati terminali, per consentire loro una buona vita e di viverla con dignità fino all'ultimo istante. E' quella che in ANT chiamano Eubiosia, che, come ha riferito **Maria Rita Tattini**, responsabile della comunicazione di ANT, è un efficace neologismo creato all'interno dell'associazione. **Flavio Battistini**, coordinatore delle delegazioni ANT sparse ormai in tutta Italia, ha fra l'altro sottolineato l'importanza dell'automobile per l'associazione, perché senza auto i suoi 400 operatori sul campo non potrebbero in alcun modo offrire l'assistenza domiciliare ai 4.300 pazienti visitati quotidianamente.

E' tutto. Il nostro prossimo appuntamento è previsto nel corso dell'ultimo trimestre del 2015. Nel frattempo la nostra attività a favore dell'automotive e in difesa della mobilità a motore non si ferma. Ovviamente vi terremo costantemente informati attraverso il nostro sito internet www.forumautomotive.eu, i nostri canali social (Facebook, Twitter, Google+ e YouTube) e le nostre periodiche #FORUMAutoMotive NEWS.