

A #FORUMAutoMotive la terza Eurotribuna politica: nuovi scenari di mercato e il confronto con la filiera della mobilità

Milano, 29 ottobre 2024 – È andato in scena ieri pomeriggio l'evento promosso da #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione che si batte per una mobilità libera da pregiudizi e ideologie. Al centro dell'evento la terza **Automotive Eurotribuna politica** che ha messo a confronto gli europarlamentari dei due schieramenti con i rappresentanti della filiera della mobilità.

Il promotore di #FORUMAutoMotive, il giornalista **Pierluigi Bonora**, ha introdotto i lavori rivolgendosi ai deputati europei, *"il destino del settore è nelle vostre mani, come soprattutto quello di migliaia e migliaia di famiglie"*. *"Le decisioni che saranno prese a Bruxelles - ha proseguito Bonora - saranno fondamentali per scongiurare la desertificazione industriale. Occorre pragmatismo e, soprattutto, devono essere mantenute le promesse fatte in campagna elettorale che indicavano la revisione delle norme green relative al comparto. La presidente Ursula von der Leyen, più che guardare alla stabilità della maggioranza che si basa, paradossalmente, sulla presenza dei Verdi, nonostante il forte ridimensionamento post voto, è chiamata a occuparsi seriamente del futuro dell'industria e dell'occupazione in Europa. I parlamentari UE non devono privilegiare gli interessi politici rispetto alle necessità oggettive del territorio. La probabile chiusura di tre impianti in Germania da parte di Volkswagen rappresenta un drammatico segnale di quello che potrebbe succedere per altri gruppi automobilistici. Gli errori strategici si pagano, in particolare se indotti da politiche ideologiche"*.

Ad aprire gli interventi, cui ha fatto seguito **Dario Duse**, Country Leader Italia ed EMEA Co-Leader of Automotive Industrial Team di AlixPartners, ha presentato un aggiornamento dello scenario automotive, nel contesto di un'industria in piena turbolenza: *"Di qui alla fine della decade non vediamo per l'automotive in Europa e Nord America una ripresa, rimarranno mercati stagnanti; la Cina prosegue con la sua crescita con tassi piuttosto bassi. Nell'Europa, in particolare, la curva dell'elettrico non è in linea con gli obiettivi del FIT for 55, difficile da centrare. Un gap difficile da colmare. A ciò si aggiunge che sono in arrivo le multe per le Case che non riusciranno a ridurre le emissioni di CO2 come richiesto. L'entità delle multe può impattare fortemente sui costruttori che potranno scegliere di trasferire questi importi sulle vendite oppure vendere meno auto con motore a combustione oppure riuscire a ridurre del 15% le emissioni di CO2. A fronte di questo scenario critico, il focus dei produttori si sta spostando sulla riduzione dei costi"*.

Pier Luigi del Visco, Direttore Centro Studi Fleet&Mobility, è poi intervenuto sostenendo che *"grazie alla CO2 è stato diffuso il benessere nelle nostre società, è aumentata l'aspettativa media di vita e la popolazione mondiale è arrivata a toccare quota 8 miliardi di unità. Gran parte della CO2 viene prodotta in Cina ed è in costante aumento, in Europa è addirittura diminuita e oggi pesa l'8% del totale mondo, le auto europee rappresentano la quota dello 0,9%. Asfaltare l'industria dell'auto europea non porterà a una decarbonizzazione globale. L'Europa ha già fatto la sua parte"*.

Sul presente e futuro dell'industria automotive si è concentrato il messaggio del Ministro per le Imprese e il Made in Italy, Adolfo Urso. Spazio, quindi, alla Terza "Automotive Eurotribuna Politica", moderata da Pierluigi Bonora, Giornalista e Promotore di #FORUMAutoMotive, con interventi dei giornalisti **Marco Marelli** e **Umberto Zapelloni**. **Massimiliano Salini**, Forza Italia, Vicepresidente del gruppo PPE e membro Commissione ENVI (Ambiente, Sanità pubblica e Sicurezza alimentare), ha evidenziato: *"Occorre bloccare intanto le penalties al 2025 e poi anticipare la revisione del regolamento, introducendo in modo costruttivo"*

il principio della neutralità tecnologica. Dal clima che oggi si respira nel Parlamento europeo non mi sembra impossibile possa accadere. Qualcosa si sta muovendo. Dobbiamo interrompere il clima di distruzione dell'industria europea".

Carlo Fianza, Capodelegazione di Fratelli d'Italia - ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e Turismo), ha dichiarato: *"In Europa alcuni si sono accorti solo adesso che c'è la crisi del settore automotive. Abbiamo perso una quota di competitività e se nei prossimi 5 anni continueremo a perderne, molte realtà spariranno. La strada intrapresa dalla precedente Commissione UE porta verso un burrone e noi dobbiamo rispettare l'impegno preso in campagna elettorale facendo tutto il possibile per rinviare l'obiettivo dello stop al motore endotermico al 2035. Un obiettivo, quello del tutto elettrico nel giro di poco più di dieci anni, che i fatti stanno dimostrando quanto sia irraggiungibile".*

Pierfrancesco Maran, PD-S&D, membro Commissione IMCO (Mercato interno e Protezione dei consumatori), ha sottolineato: *"Partire da una revisione del 2035 è fuorviante e significa dire il falso a un sistema industriale che ha bisogno di pianificazione. Sulle scadenze intermedie si può e si deve lavorare per raggiungere gli obiettivi definitivi. Si potrebbero usare gli importi che arriveranno dalle multe ai costruttori per supportare la transizione e la riconversione industriale della filiera".*

Ha chiuso gli interventi politici **Isabella Tovaglieri**, Lega - PpE, membro Commissione ITRE (Industria, Ricerca ed Energia): *"Bisogna salvare il salvabile, evitando in primis le multe in arrivo per i costruttori. Va quanto meno procrastinato lo stop ai motori endotermici. È fondamentale che ci sia una maggioranza che porti avanti un cambiamento rispetto ai cinque anni precedenti".*

Spazio poi agli interventi della **filiera della mobilità**. *"Esprimiamo sconcerto per la decisione del Governo di decurtare di oltre 4,6 miliardi di euro il fondo automotive destinato all'adozione di misure a sostegno della riconversione della filiera. L'automotive è l'unico settore a cui è richiesta una trasformazione obbligatoria epocale in pochi anni. Inoltre, le aziende italiane, oltre alle sfide del Green Deal stanno anche affrontando una conclamata crisi industriale a livello nazionale che, se unita al forte calo dei volumi di mercato a livello europeo, sta mettendo seriamente a rischio la sopravvivenza di un'eccellenza italiana",* ha commentato **Gianmarco Giorda**, Direttore generale di ANFIA.

Michele Crisci, Presidente di UNRAE: *"Le Case auto operano in un quadro normativo europeo incerto. Negli ultimi anni hanno effettuato cospicui investimenti in vista del passaggio all'elettrico. La crisi di oggi non è legata al Green Deal, ma al fatto che l'Europa non si è accorta che i cinesi stavano diventando potenza. Il target al 2035 non è il problema, ma lo è come ci si arriva".*

Massimo Artusi, Presidente di Federauto, ha sottolineato: *"C'è bisogno di una forte attenzione della politica anche al modello distributivo. Finalmente nel Parlamento europeo si sta prendendo consapevolezza di una serie di criticità connesse alle decisioni prese in relazione alla transizione ecologica e al mercato".*

Alberto Viano, Presidente di ANIASA, ha poi portato il punto di vista del settore del noleggio e della mobilità pay-per-use: *"Come noleggiatori assecondiamo le preferenze dei nostri clienti, agevolando l'adozione delle tecnologie più innovative. Più che incentivi, chiediamo solo una fiscalità che sia prevedibile e di lungo termine. Servirebbe sicuramente più stabilità. È difficile pianificare con una normativa fiscale non lineare e poco stabile".*

Flavio Merigo, Presidente di Assogasmetano: *"In Italia ci sono circa 1 milione di veicoli a metano. Se il biometano fosse calcolato nel piano, oggi avremmo un bilancio negativo delle emissioni".* In rappresentanza della filiera elettrica è intervenuto **Fabio Pressi**, Presidente di Motus-E: *"I prezzi delle*

batterie sono passati da 700 dollari per kWh a 138. Con queste premesse i prezzi delle auto elettriche, soprattutto quelle cinesi, costeranno sempre meno. Mi sarei aspettato dalla politica indicazioni su come arrivare al 2035”.

Di parere diverso **Gianni Murano**, Presidente di UNEM: *“Per sviluppare nuovi carburanti alternativi/rinnovabili in grado di alimentare i motori a combustione interna in tutti i segmenti del trasporto è previsto un percorso, fino al 2050, con investimenti complessivi a livello europeo stimati tra i 400 e i 650 miliardi di euro. L'obiettivo di un trasporto neutrale dal punto di vista climatico è chiaro, ma il percorso deve essere riadattato per includere tutte le tecnologie di riduzione della CO2 disponibili”.* **Maria Rosa Baroni**, Presidente di NGV: *“C'è sempre stato un pregiudizio nei confronti dei carburanti gassosi, in Lombardia come a livello nazionale, anche a causa della confusione tra emissioni inquinanti e CO2. Ancora oggi questa confusione persiste”.*

“In Italia 1 vettura su 10 è alimentata a metano. Molte sfruttano il biometano, con un impatto ridotto al minimo in termini di emissioni. È difficile spiegare al consumatore perché queste auto abbiano meno diritto di cittadinanza rispetto a quelle elettriche”, ha dichiarato **Matteo Cimenti**, Presidente Federchimica-Assogasliquidi.

Spazio poi a **Mario Verna**, General Manager di Queen Car Torino: *“Non si parla del cliente, sul quale va il peso finale dell'acquisto. Con la prevista futura contrazione produttiva nei prossimi anni si prevede un mercato concentrato soprattutto sull'usato, con effetti sulle emissioni di CO2 ben diversi da quelli previsti”.*