

Indice Articoli ANIASA

20 Marzo 2025

ANIASA

19/03/2025	MOTORIONLINE.COM	#FORUMAUTOMOTIVE 2025 VIANO (ANIASA): "IL NOLEGGIO AUTO È IN DIFFICOLTÀ, MA LA FLOTTA TIENE" [INTERVISTA VIDEO]	Pag. 2
19/03/2025	REPUBBLICA.IT	BORASCHI: "RIFORMA AUTO AZIENDALI OK, MA LA TASSAZIONE VA DECISA GUARDANDO LE EMISSIONI"	Pag. 4
18/03/2025	TIMEMAGAZINE.IT	NO ALLA CONVERSIONE MILITARE DELL'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA: POLITICA, SINDACATI E FILIERA CHIEDONO STRATEGIE MIRATE PER RILANCIARE IL SETTORE AUTOMOTIVE	Pag. 7
19/03/2025	NUOVO MOLISE	COSA DIRÀ ELKANN SU TERMOLI?	Pag. 13
18/03/2025	AUTOLOGIA.NET	EVENTI – AUTO, CRISI E GREEN DEAL: QUANDO IL MOTORE EUROPEO FA FUMO	Pag. 17
18/03/2025	QUOTIDIANO.NET	#FORUMAUTOMOTIVE: CRISI DEL SETTORE AUTO ITALIANO, RICONVERSIONE MILITARE, GREEN DEAL. SINDACATI E AZIENDE LANCIANO ALLARME	Pag. 22
19/03/2025	ADRIAECO.EU	A #FORUMAUTOMOTIVE L'APPELLO DI POLITICA, SINDACATI E FILIERA AUTOMOTIVE: NO ALLA CONVERSIONE MILITARE, MA SCELTE STRATEGICHE	Pag. 25
18/03/2025	MOTORINOLIMITS.COM	A #FORUMAUTOMOTIVE L'APPELLO DI POLITICA, SINDACATI E FILIERA AUTOMOTIVE	Pag. 30
19/03/2025	FLOTTEFINANZAWEB.IT	A #FORUMAUTOMOTIVE L'APPELLO DI POLITICA, SINDACATI E FILIERA AUTOMOTIVE	Pag. 36
19/03/2025	INTERAUTONEWS.COM	L'AUTO AL TAVOLO DELLA INCONCLUDENZA	Pag. 41
18/03/2025	LULOP.COM	A #FORUMAUTOMOTIVE L'APPELLO DI POLITICA, SINDACATI E FILIERA AUTOMOTIVE	Pag. 43
19/03/2025	MISSIONLINE.IT	AUTO A NOLEGGIO SEMPRE PIÙ VECCHIE, IN ITALIA: NON È QUELLO IL PROBLEMA	Pag. 47

#FORUMAutoMotive 2025 | Viano (ANIASA): “Il noleggio auto è in difficoltà, ma la flotta tiene” [INTERVISTA VIDEO]

L'immatricolato rallenta e si allungano i tempi per consentire un periodo di ammortamento più lungo



Anche il settore del **noleggio** e delle **flotte aziendali** sta attraversando una fase complicata e di questo ne abbiamo parlato, in occasione dell'edizione del decennale di **#FORUMAutoMotive**, con **Alberto Viano**, presidente di **ANIASA** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital).

Rallenta l'immatricolato, tengono le flotte

Premettendo che è il mercato a comandare, analizzando le criticità del comparto nel 2024, Viano spiega: “La difficoltà che noi abbiamo registrato è sulle immatricolazioni. Il noleggio si

può leggere in due modi: sia come preferenza, per cui market share sull'immatricolato, sia come crescita assoluta della flotta. Su quest'ultimo aspetto, la flotta in noleggio è ancora in crescita. Sicuramente c'è un **rallentamento sull'immatricolato**, che è stato anche acuito dalla normativa sul fringe benefit. **La flotta invece tiene**, ma è chiaro che nel lungo termine dovremo preoccuparci anche di riassicurare una ripresa delle matricolazioni".

Si allungano i termini per fronteggiare i costi più alti

Parlando invece dell'**innalzamento dei costi**, Viano sottolinea: "Il noleggio è nato per rendere accessibili le auto e per svincolare dall'investimento gli utilizzatori di auto, soprattutto gli utilizzatori più intensivi, ragione per cui non siamo impreparati a gestire quelle sfide. Quello che stiamo vedendo noi oggi, sia nella nostra proposizione e sia nelle richieste dei nostri clienti, è un **allungamento dei termini**, proprio per consentire un periodo di ammortamento più lungo e quindi di poter assorbire con più tempo il deprezzamento delle vetture e in definitiva avere quindi dei canoni, a parità di oggetto locato, a parità di vettura, tendenzialmente più bassi. Questo proprio perché il prezzo delle vetture è andato crescendo, e al quale si è aggiunto, per effetto l'inflazione, anche un aumento del costo del denaro".

Boraschi: “Riforma auto aziendali ok, ma la tassazione va decisa guardando le emissioni”



Il direttore di Transport & Environment: “Prima delle nuove norme in Italia lo sconto fiscale per le termiche era di 16 miliardi, il più alto d’Europa”

ROMA – Prima della nuova tassazione sulle auto aziendali date in uso ai dipendenti, che favorisce le elettriche e le ibride plug-in e penalizza le termiche, in Italia le auto inquinanti godevano di uno sconto fiscale di 16 miliardi di euro, il più alto d’Europa. “Questo quindi è un passo avanti” e “non è certo una stangata”. Ma c’è ancora “un ampio margine di miglioramento”. Il direttore di Transport & Environment Italia, Andrea Boraschi, promuove la riforma introdotta dal governo Meloni, ma rilancia su due punti in particolare, “l’adozione delle emissioni di CO2 come parametro regolatorio della pressione fiscale” e la necessità di “ridurre presto, fino ad azzerarlo, l’attuale sconto fiscale del 50%” ancora previsto per le auto termiche.

Andrea Boraschi, direttore T&E Italia

Quindi non condivide l’allarme lanciato da **Aniasa**, l’associazione delle aziende di noleggio a lungo termine, che parla di una stangata fiscale di 1.600 euro all’anno che starebbe per abbattersi su 1 milione di italiani.

“La riforma introdotta dal governo Meloni è tutto fuorché una “stangata”. Semmai, è la rimodulazione di un vantaggio fiscale, che peraltro non viene affatto annullato. A tutte le auto endotermiche è ancora garantito uno sconto fiscale del 50%, quindi per aziende e dipendenti sarà ancora estremamente conveniente utilizzare come forma integrativa al salario l’auto in benefit. Ricordiamo che le auto endotermiche per le quali è prevista una riduzione dell’esenzione fiscale sono quelle che emettono fino a 160 g di CO2 per km. Per tutte le altre, o la tassazione rimane come prima o addirittura, per auto particolarmente emmissive con oltre 190 g di CO2 per km, si assiste a una riduzione della pressione fiscale. Certo ora sarà nettamente più conveniente passare all’elettrico o all’ibrido plug-in, ma la scelta spetterà sempre ad aziende e dipendenti. I conti li faremo alla fine. In Portogallo, una riforma con lo stesso indirizzo ha portato le elettriche al 20% dell’immatricolato delle aziende, mentre in Italia sono al 4%. La fallacia del ragionamento di **Aniasa** e di altri sta proprio nel ritenere che la rimodulazione dei parametri di esenzione fiscale non finirà per riorientare i consumatori. Comunque, la riforma era necessaria, perché il nostro sistema di tassazione per le auto aziendali era ampiamente insostenibile, come testimonia lo studio che lo scorso autunno avevamo commissionato a Erm”.

E che cosa diceva questo studio?

“Che in Italia il livello di esenzione fiscale sulle auto aziendali inquinanti era il più alto tra i cinque maggiori mercati europei. Analizzando in ogni Paese le diverse leve fiscali utilizzate, la tassazione delle auto date in fringe benefit, l’ammortamento del costo dei veicoli, le detrazioni Iva, le carte carburanti, è venuto fuori che in Italia lo sconto fiscale per le auto inquinanti ammontava a 16 miliardi di euro all’anno. Per esempio, per il noleggio in leasing di una BMW diesel di alta gamma azienda e dipendente beneficiavano di esenzioni fiscali di oltre 21 mila euro l’anno. E c’erano addirittura casi in cui noleggiare un’auto endotermica a benzina o diesel costava significativamente meno dell’adozione di un’auto più pulita con pari volume e prestazioni. Ora, invece, con la riforma Meloni sono state introdotte tre aliquote di tassazione, il 10% per le auto elettriche, il 20% per le ibride plug-in e il 50% per tutte le altre. Il problema è che si tratta di aliquote piatte, che non fanno distinzione tra una piccola utilitaria e un’auto di alta gamma, esercitando su entrambe la stessa pressione fiscale”.

E voi ritenete che questo vada modificato?

“Nella riforma c’è ancora un ampio margine di miglioramento. Una tassazione regolata sul livello emissivo, per esempio, adottando come parametro regolatorio della pressione fiscale le emissioni di CO2, come tra l’altro avviene nella maggior parte dei sistemi fiscali europei, garantirebbe maggiore progressività ed equità. E si eviterebbero incongruenze come quella di adottare la stessa aliquota per una piccola Panda e per una Porsche Cayenne. Altra modifica da fare sarebbe la riduzione, e col tempo l’annullamento, dello sconto fiscale del 50% ancora garantito alle auto endotermiche”.

La Commissione Ue ha annunciato entro l’anno un regolamento per elettrificare le flotte aziendali, che rappresentano il 60% del mercato Ue. Anche voi avevate presentato una proposta in tal senso.

“Questa scelta della Commissione ci rende felici e, secondo le nostre analisi, finirà per premiare l’industria automotive europea rispetto alla competizione globale. Nel canale aziendale, infatti, c’è una maggiore presenza dei costruttori europei rispetto a quelli stranieri e le aziende, di norma, seguono un trend di fidelizzazione. Riguardo alla nostra proposta, pensiamo che la cosa più semplice sia anticipare gli obiettivi di decarbonizzazione per le grandi flotte aziendali al 2030. Da quell’anno le auto che le aziende acquisteranno o prenderanno in leasing dovrebbero essere a zero emissioni”.

No alla conversione militare dell'industria automobilistica: politica, sindacati e filiera chiedono strategie mirate per rilanciare il settore automotive



L'industria automobilistica italiana, protagonista di una crisi produttiva sempre più acuta, necessita di misure concrete per il rilancio, lontane da approcci ideologici. La recente discussione organizzata da #FORUMAutoMotive ha visto la partecipazione di esponenti della politica, dei sindacati e dei rappresentanti della filiera automotive, che hanno sollevato il tema della possibile riconversione militare del settore. Il messaggio emerso è chiaro: è necessario un sostegno strategico per il settore, non un orientamento ideologico che metta a rischio il futuro dell'industria.

Il ruolo di #FORUMAutoMotive: un appello alla politica per soluzioni concrete

Pierluigi Bonora, promotore di #FORUMAutoMotive, ha ricordato come molte delle

problematiche evidenziate dieci anni fa, come il rinnovo del parco circolante e la razionalizzazione della fiscalità, siano ancora lontane da una risoluzione. Bonora ha inoltre sottolineato come la pandemia abbia aggravato la situazione, aggiungendo nuove complessità legate a scelte politiche influenzate da fattori ideologici. In questo contesto, il settore automotive si trova oggi a dover fare i conti con pressioni geopolitiche che spingono verso una riconversione della filiera per la produzione bellica. Il Piano dell'Unione Europea e la revisione del Green Deal sono tra i temi centrali del dibattito, insieme alle difficoltà di un settore che si trova a fronteggiare una competizione globale sempre più feroce.

Le preoccupazioni della politica: un settore in bilico

Il confronto tra i rappresentanti politici ha evidenziato posizioni diverse riguardo il futuro dell'automotive. Carlo Fidanza, capodelegazione di Fratelli d'Italia, ha sottolineato che parlare di riconversione del settore è prematuro, invitando invece a concentrarsi sulla salvaguardia di una filiera cruciale per l'Italia e per l'Europa. Fidanza ha richiamato l'attenzione sulla necessità di prendere decisioni strategiche per sostenere l'industria automobilistica, evitando soluzioni affrettate che potrebbero danneggiare ulteriormente il settore.

Una crisi economica che può avere conseguenze

Marco Rizzo, coordinatore di Democrazia Sovrana Popolare, ha messo in guardia contro l'inadeguatezza della politica europea nel rispondere ai rapidi cambiamenti in atto. Rizzo ha espresso preoccupazione per le potenziali conseguenze di un fallimento della proposta Green e per una crisi economica che rischia di compromettere ulteriormente l'industria automobilistica europea. L'intervento di Isabella Tovaglieri, eurodeputata e membro della Commissione Industria, ha evidenziato i progressi parziali ottenuti finora, ma ha ribadito che le sanzioni previste per i produttori di automobili restano un tema caldo da risolvere.

Sindacati e occupazione: difesa dei posti di lavoro e transizione giusta

I sindacati hanno posto al centro del dibattito la protezione dell'occupazione e la necessità di una transizione ecologica che non metta a rischio i posti di lavoro. Stefano Boschini, responsabile del settore automotive FIM-CISL, ha sottolineato che l'economia militare non può sostituire quella civile e che la transizione verso un'economia sostenibile richiede risorse adeguate per garantire la tutela dei lavoratori. Samuele Lodi, segretario nazionale FIOM-CGIL, ha espresso preoccupazione per la sostenibilità sociale ed economica della transizione ecologica, in particolare per quanto riguarda il disimpegno graduale di Stellantis in Italia e

l'incertezza sulla realizzazione di progetti strategici come la gigafactory a Termoli.

Promesse disattese nel settore automotive

Rocco Palombella, segretario generale della UILM, ha criticato la reticenza dei politici a prendere una posizione chiara, ricordando come molte delle promesse fatte in passato, come la crescita dell'occupazione nel settore, siano rimaste disattese. Ha anche sottolineato come l'industria italiana stia subendo un grave danno, sacrificando il proprio mercato e la propria componente industriale a favore di produttori stranieri, in particolare cinesi.

La filiera automotive: proposte per un rilancio sostenibile del settore

Il dibattito ha incluso anche le voci della filiera automotive, che hanno avanzato proposte per far fronte alla crisi del settore. Gianmarco Giorda, direttore generale di ANFIA, ha evidenziato la perdita di tre milioni di veicoli venduti negli ultimi anni, sottolineando come le proposte avanzate per risollevare il settore siano state largamente ignorate. Secondo Giorda, la competitività dell'Italia è in calo rispetto ad altri Paesi dove la produzione automobilistica è ancora forte e in crescita. Andrea Cardinali, direttore generale di UNRAE, ha confermato le previsioni negative per le immatricolazioni nel 2025 e ha sottolineato che la transizione ecologica deve essere accompagnata da politiche concrete che sostengano l'occupazione e la domanda di mercato.

Le posizioni delle aziende: necessità di neutralità tecnologica e flessibilità

Plinio Vanini, vicepresidente di Federauto, ha ribadito la necessità di favorire la neutralità tecnologica nel settore automobilistico. Secondo Vanini, la politica e i sindacati non hanno tenuto conto delle necessità dei consumatori, e le politiche restrittive stanno ostacolando il rinnovo del parco circolante e penalizzando i consumatori. Alberto Viano, presidente di ANIASA, ha fatto riferimento alla crescente difficoltà del mercato del noleggio. Ha sottolineato come le politiche fiscali sulle vetture aziendali stiano frenando il ricambio del parco auto e appesantendo le buste paga dei dipendenti.

Il futuro della mobilità elettrica: tra incertezze e opportunità per il rilancio del settore automotive

Anche il settore della mobilità elettrica è stato al centro della discussione. Fabio Pressi, presidente di **Motus-E**, ha osservato che il calo delle vendite di auto elettriche non dipende dalla tecnologia stessa, ma da fattori legati alla sensibilizzazione degli utenti e alla disponibilità di infrastrutture di ricarica. Tuttavia, ha sottolineato che l'incertezza normativa rischia di frenare gli investimenti in ricerca e sviluppo nel settore.

La neutralità tecnologica: un concetto cruciale

Il Presidente di Confcommercio Mobilità-Federmotorizzazione, Simonpaolo Buongiardino, ha evidenziato un aspetto fondamentale del dibattito riguardante la transizione energetica nel settore automotive. Buongiardino osserva con favore come tale scetticismo stia raccogliendo consenso. L'industria automobilistica non può ignorare le esigenze dei consumatori, che devono avere la possibilità di scegliere tra diverse opzioni di mobilità, in base alle proprie necessità. Per questo motivo, l'associazione ha lavorato a stretto contatto con il Parlamento Europeo per portare avanti la voce del mercato. Viene sottolineato come ogni decisione deve tener conto di chi, alla fine, acquisterà o noleggerà i veicoli.

L'importanza di una neutralità tecnologica con lo scopo di rilanciare il settore automotive

Anche Michele Moretti, Responsabile del settore Moto di Confindustria **ANCMA**, ha ribadito l'importanza della neutralità tecnologica per il settore delle due ruote. Il mercato delle due ruote, in crescita da oltre dieci anni, necessita di un approccio politico che sia più aperto e flessibile. Si deve permettere la coesistenza di diverse soluzioni, tra cui quella della mobilità dolce, che sta trovando grande apprezzamento presso le amministrazioni locali per combattere il problema del traffico.

La difesa dei carburanti alternativi

Maria Rosa Baroni, Presidente di NGV, ha portato avanti una posizione importante, rappresentando gli interessi del trasporto con carburanti alternativi. La sua associazione è favorevole alla neutralità tecnologica. Ha evidenziato che è necessario un approccio che non imponga una sola soluzione, ma che consenta alle diverse tecnologie di coesistere. Per questo motivo, NGV ha creato un Osservatorio che parteciperà ai tavoli di confronto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e il Ministero dello Sviluppo Economico (MISE), con

l'obiettivo di sostenere questa visione.

Una varietà di soluzioni per rilanciare il settore automotive

Matteo Cimenti, Presidente di Federchimica-Assogasliquidi, ha sottolineato come i consumatori, quando possono scegliere, prediligano l'opzione più vantaggiosa, come dimostrano i dati sulla diffusione del GPL. La posizione di Federchimica-Assogasliquidi è a favore di una pluralità di soluzioni e contraria agli obblighi di una sola strada, sottolineando che la varietà di opzioni rappresenta un vantaggio per il mercato.

La critica al diktat green deal e la sfida della gomma

Le critiche alla Commissione Europea non sono mancate. Fabio Bertolotti, Direttore di **Assogomma**, ha evidenziato le difficoltà tecniche legate alle normative che impongono l'utilizzo di materiali riciclati, come la gomma. Secondo Bertolotti, un pneumatico non può contenere il 20% di gomma riciclata, poiché ciò non è tecnicamente possibile. L'industria, dunque, sta lanciando un messaggio chiaro: le scelte future devono essere ponderate, sostenibili sia dal punto di vista tecnico che economico. Tutto ciò senza compromettere la qualità e la sicurezza dei veicoli.

Le difficoltà dell'industria europea

Il settore **automotive** sta vivendo un periodo di grande incertezza. Mario Verna, manager del settore, ha osservato che gli ultimi dieci anni sono stati particolarmente intensi per l'industria. Le posizioni dei professionisti del settore sono oggi più realistiche, e le performance in termini di riduzione delle emissioni sono fra le più avanzate a livello industriale.

Gestione delle politiche europee per il rilancio del settore automotive

Pier Luigi Del Visco, Direttore del Centro Studi Fleet & Mobility, ha sollevato preoccupazioni riguardo alla gestione delle politiche europee. Secondo Del Visco, chi ha preso decisioni sbagliate a livello europeo dovrebbe assumersi la responsabilità. Un'accusa alla Commissione di non aver valutato adeguatamente le conseguenze per l'industria. Del Visco ha messo in evidenza come le case automobilistiche siano costrette a produrre veicoli

con margini sempre più elevati, a causa delle normative vincolanti.

Le principali sfide per il rilancio del settore automotive

Andrea Taschini, Manager e Advisor Automotive, ha sostenuto che il Green Deal europeo è uno dei principali fattori alla base della crisi industriale che sta interessando il continente. Gli Stati Uniti hanno registrato una crescita del 5% negli ultimi cinque anni, mentre l'Europa si trova in stagnazione. La difficoltà di fabbricare batterie in Europa in modo economicamente sostenibile è una delle principali sfide per il settore.

Conclusioni: il rilancio del settore automotive italiano tra sfide e opportunità

Il settore automotive italiano si trova ad affrontare sfide complesse che richiedono una risposta articolata e pragmatica. La transizione ecologica, il rallentamento della produzione e la crescente concorrenza internazionale sono solo alcuni dei fattori che minacciano la sostenibilità del settore. Tuttavia, il dibattito promosso da #FORUMAutoMotive ha evidenziato l'urgenza di una strategia chiara e condivisa, che vada oltre le ideologie e si concentri su soluzioni concrete per rilanciare l'industria automobilistica, tutelare l'occupazione e mantenere alta la competitività.

L'ATTESA AUDIZIONE OGGI IN PARLAMENTO SUL FUTURO DELL'AUTOMOTIVE

Cosa dirà Elkann su Termoli?

Il presidente Stellantis davanti alle commissioni Attività produttive e Industria di Camera e Senato. Urso avrà il coraggio di inchiodarlo al tavolo che ha promesso sul Molise per la gigafactory e i motori?

Sono passati tre mesi dall'annuncio del gruppo - era il 18 dicembre - e oggi il presidente di Stellantis, John Elkann, siederà finalmente in Parlamento - davanti alle commissioni Attività produttive e Industria di Camera e Senato - per la tanto attesa audizione sul futuro industriale del gruppo in Italia. Un appuntamento "doveroso" per il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, che si aspetta la dimostrazione di "un nuovo corso in cui sia centrale il ruolo degli stabilimenti italiani in questa grande processo". L'invito rivolto a Elkann da Luigi Gusmeroli, presidente della commissione Attività produttive, Commercio e Turismo della Camera era stato inizialmente declinato, ma era chiaro, allora, che i tempi non erano maturi. Il ceo, Carlos Tavares, aveva appena annunciato le sue dimissioni e il tavolo al Mimit del 17 dicembre scorso era già stato fissato. Un tavolo durante il quale era stato delineato il nuovo piano industriale per l'Italia con l'aumento dei modelli in produzione, elettrici e ibridi, e la salvaguardia dei livelli occupazionali. Un progetto da 2 miliardi di investimenti nel solo 2025, oltre a 6 miliardi di acquisti da fornitori che operano nel nostro Paese. Il governo aveva messo a disposizione del comparto auto 1,6 miliardi

fino al 2026, per supportare le imprese nella transizione in corso. Risorse destinate alle imprese della filiera, dal momento che Stellantis ha rinunciato ai contributi pubblici. In questi mesi il gruppo ha più volte rassicurato sull'intenzione di proseguire con gli investimenti nel nostro Paese e se è vero, come aveva ricordato proprio Elkann presentando i dati economici, che il 2024 è stato un "anno di forti contrasti per l'azienda, con risultati al di sotto del nostro potenziale", l'obiettivo per il 2025 è una guidance finanziaria "di crescita positiva dei ricavi netti". Con gli utili in calo del 70% a 5,5 miliardi di euro e i ricavi giù del 17%, Stellantis punta ora sul lancio di dieci nuovi prodotti, di "nuove piattaforme e modelli multi-energy" e sulla "produzione di batterie per veicoli elettrici attraverso le nostre joint venture". Naturalmente, molto dipenderà anche dal prossimo amministratore delegato: le procedure di selezione, assicura il gruppo, sono in corso con "eccellenti candidati", sia esterni sia interni e la nomina dovrebbe arrivare entro la prima metà dell'anno. Soltanto ieri è stato annunciato un investimento da 38 milioni di euro nello stabilimento di Verone, in provincia di Biella, per la produzione di componenti

essenziali per la costruzione di moduli di propulsione elettrica (Edm) che vengono attualmente realizzati in vari impianti di Stellantis in Europa. Un progetto che "rientra nelle attività propedeutiche alla realizzazione del Piano Italia". L'obiettivo dell'impianto è produrre a regime oltre 400 mila pezzi all'anno ma è già in corso la valutazione, in base a quello che sarà l'andamento del mercato automobilistico europeo, per ipotizzare un aumento negli anni successivi di ulteriori 200 mila componenti oltre a quelli attuali. A Mirafiori, intanto, all'inizio di aprile cominceranno i lavori per l'avvio della produzione della nuova 500 ibrida previsto a novembre, con l'obiettivo di 100mila vetture all'anno. Stellantis punta a costruire i primi prototipi già nel mese di maggio e iniziare così le attività sviluppo propedeutiche alla messa in produzione. A Termoli, invece, a partire dal 2026, inizierà la produzione dei cambi per veicoli ibridi con un obiettivo a regime di 300mila unità all'anno. Un obiettivo che solo in parte soddisfa le aspettative del Molise per la crisi che sta attraversando lo stabilimento di termoli, dove i cambi daranno lavoro solo a 300 dei 2mila lavoratori e dove resta in bilico la realizzazione della gigafactory, come ha recente-

mente ricordato l'assessore regionale molisano Di Lucente al ministro Urso in un incontro avuto a Roma: per l'occasione il ministro aveva fatto l'ennesima promessa di istituire un tavolo dedicato solo al Molise; oggi vedremo se riuscirà anche ad apparecchiarvi qualcosa.

Mentre nel pomeriggio di ieri è andato in scena l'evento promosso da #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione che si batte per una mobilità libera da pregiudizi e ideologie, in occasione dei primi dieci anni di attività. Al centro dell'evento il Piano UE sull'auto, la revisione del Green Deal, l'attuale stato di salute del settore autoMotive, in particolare quello italiano, alle prese con una crisi produttiva che non si arresta e che sta facendo i conti con i mutevoli scenari geopolitici. Il promotore di #FORUMAutoMotive, il giornalista Pierluigi Bonora, ha detto: "#FORUMAutoMotive oggi celebra i suoi primi 10 anni e molti dei problemi rilevati nel 2015 si stanno riproponendo ora, come quello dell'esigenza di svecchiare il parco circolante e quello della razionalizzazione della fiscalità. A tutto questo, complice la lunga pausa causata dalla pandemia, si sono aggiunti seri problemi di carattere ideologico che hanno condizionato importanti scelte politiche in Europa, purtroppo con il colpevole silenzio di buona parte del settore. Noi di #FORUMAutoMotive abbiamo messo subito in guardia sui rischi e sulle pesanti conseguenze che ne sarebbero derivati e che puntualmente si sono manifestati in tutta la loro drammaticità occupazionale. Ed eccoci ora a discutere su come rimediare e rilanciare il sistema autoMotive Ue anche alla luce delle attuali discutibili volontà di riconvertire la filiera nel-

la produzione di materiale bellico allo scopo di rafforzare militarmente l'Europa. Questi i temi dibattuti nel Tavolo d #FORUMAutoMotive". In apertura si è tenuto il confronto anche alla luce degli annunci del Presidente americano Trump e del Piano di azione UE, moderata da Pierluigi Bonora, Promotore di #FORUMAutoMotive. Carlo Fidanza, Capodelegazione di Fratelli d'Italia - ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e turismo), ha dichiarato: "Credo che il tema della riconversione del settore autoMotive sia prematuro. Bisogna prima cercare di salvare ciò che dell'autoMotive è possibile salvare, grazie a decisioni strategiche in grado di sostenere una filiera strategica per il nostro Paese e per l'Europa".

Marco Rizzo, Coordinatore di Democrazia Sovrana Popolare, ha sottolineato: "È un periodo di veloce cambiamento con la politica che si sta mostrando inadeguata ad assecondare questo passaggio. Oggi siamo vicini alla tempesta perfetta con il fallimento dell'Europa e della proposta green. Non ritengo credibile una riconversione militare della nostra industria dell'auto. Al massimo l'Italia potrebbe assemblare mezzi". Isabella Tovaglieri, Eurodeputata Membro Titolare della Commissione Industria ha detto: "Riteniamo già un primo successo che si sia riaperto un dibattito sull'auto su un tema che sembrava chiuso, ma non siamo ancora soddisfatti. In primis riguardo alle sanzioni previste per le Case automotive che sono state solo rinviate e non eliminate, come invece avevamo auspicato. Quindi solo una parziale vittoria. Abbiamo poi chiesto che i biocarburanti rientrino nell'agenda della Commissione europea". Stefano Boschini, Responsa-

bile Nazionale Settore Automotive FIM-CISL ha detto: "L'economia militare non deve sostituire quella civile, dobbiamo difendere l'industria automotive. Una transizione giusta non si può fare senza risorse in grado di salvaguardare il lavoro, anche attraverso ammortizzatori sociali straordinari e la riconversione dei lavoratori". Sulla stessa linea Samuele Lodi, Segretario nazionale FIOM Cgil, responsabile automotive: "Abbiamo chiesto alla Commissione europea politiche industriali che partano dall'Europa. Abbiamo bisogno di risposte concrete e risorse. La scelta dello stop alle immatricolazioni diesel e benzina al 2035 è corretta, ma va accompagnata con misure che tengano conto della tenuta economica e sociale. Il processo di transizione verso l'elettrico è inarrestabile. Temiamo moto per il progetto della gigafactory a Termoli, con il lento graduale disimpegno di Stellantis in Italia".

Rocco Palombella, Segretario Generale UILM: "Nessun politico che ha sostenuto il passaggio al tutto elettrico al 2035 oggi rivendica questa scelta. Molte Associazioni solo pochi anni fa parlavano di grandi opportunità con addirittura una previsione di crescita dell'occupazione nel settore. Oggi il quadro è chiaro: abbiamo sacrificato il nostro mercato e l'eccellenza della nostra componentistica per la Cina. L'annuncio di 1 milione di veicoli prodotti in Italia è rimasto tale e siamo lontanissimi da tale obiettivo. Gli stabilimenti nazionali sono quasi tutti fermi". "La situazione nell'ultimo anno e mezzo è diventata ancora più drammatica. Abbiamo lavorato con il Governo per affrontare questa crisi e per portare il nostro Paese ad avere una forte competitività rispetto ai Paesi in cui si con-

tinuano a produrre le auto. Purtroppo le nostre proposte sono rimaste inascoltate, se si fa eccezione per il tema delle spese per ricerca e sviluppo assoggettate a credito d'imposta. In Europa abbiamo perso in pochi anni 3 milioni di veicoli venduti e oggi anche i progetti dei costruttori cinesi nel vecchio Continente sono stati messi in stand by", ha commentato Gianmarco Giorda, Direttore Generale Anfia. Andrea Cardinali, Direttore Generale di UNRAE ha dichiarato che: "Le previsioni per le immatricolazioni auto nel 2025 restano molto negative. Aver spalmato le multe per i costruttori in un lasso temporale dilatato non produrrà effetti positivi per i car maker. Pensare che il Green Deal sia la causa della crisi del mercato è illogico. Il settore sta investendo centinaia di miliardi sulle auto elettriche. L'Unione Europea ha sbagliato quando, avendo come obiettivo la transizione ecologica, ha parlato di sostegno economico, alla domanda e all'occupazione senza però mettere in campo misure concrete. E in merito alla riconversione bellica, mi chiedo quanto ci vorrebbe per poterla mettere in piedi?".

Plinio Vanini, Vicepresidente di Federauto con delega al Settore Auto, ha sottolineato: "Politica e sindacati non hanno fatto i conti con le esigenze dei clienti, non hanno preso in considerazione i consumatori. Noi siamo sempre stati a favore della neutralità tecnologica. È stato ucciso un settore, stiamo uccidendo la distribuzione, il cliente è totalmente confuso. Abbiamo 20 milioni auto ante Euro4 e i proprietari non le cambiano perché non sono economicamente in grado di farlo. Bisogna tenerne conto. Gli incentivi non servono. Lo slittamento delle

multe è solo lo spostamento in avanti di una condanna. Dobbiamo iniziare a pensare a promuovere iniziative di protesta in piazza". Alberto Viano, Presidente di Aniasa, ha poi portato il punto di vista del settore del noleggio e della mobilità pay-per-use: "Il nostro obiettivo è rendere i servizi di mobilità sempre più flessibili in modo competitivo; siamo cresciuti in un mercato che si stava riducendo per ragioni demografiche e per la minore necessità di avere un'auto di proprietà. Da due anni registriamo un rallentamento della domanda di nuove immatricolazioni, con una flotta che però continua a crescere. Con la stretta sulle vetture in fringe benefit si è scelto di penalizzare il comparto delle auto aziendali, frenando il ricambio del circolante e appesantendo le buste paga dei dipendenti delle imprese". In rappresentanza della filiera elettrica è intervenuto Fabio Pressi, Presidente di Motus-E: "Il calo delle vendite di auto non è collegato alla svolta elettrica. A fare da contraltare rispetto ai bassi numeri di e-car vendute in Italia, c'è una struttura di ricarica più consistente rispetto ad altri Paesi. Bisogna lavorare sulla sensibilizzazione delle persone sull'utilizzo delle colonnine di ricarica. Nel settore elettrico c'è un problema di incertezza che rischia di frenare gli investimenti, anche quelli in ricerca e sviluppo".

Gianni Murano, Presidente di UNEM, ha rimarcato come: "La Commissione ha finalmente riconosciuto la necessità di una revisione del percorso sinora intrapreso dall'Europa per la decarbonizzazione dei trasporti. Tuttavia il piano d'azione UE insiste sulla monocrazia tecnologica e non c'è traccia di soluzioni pragmatiche e reali per una crisi, come quella

dell'autoMotive, che si avvia a diventare irreversibile. Bisogna lavorare affinché la Commissione si convinca ad aprire a tutte le tecnologie disponibili calcolando le emissioni di CO2 non solo allo scarico ma sull'intero ciclo di vita". Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Confcommercio Mobilità-Federmotorizzazione ha poi evidenziato: "Sono felice di vedere che il mio scetticismo espresso qualche anno fa nei confronti del diktat sul tutto elettrico oggi raccolga consenso. Ci siamo accreditati come Associazione presso il Parlamento Europeo per portare la voce del mercato. Come si fa parlare di prodotto, senza tener conto di chi lo deve acquistare o noleggiare?". Michele Moretti, Responsabile del settore Moto di Confindustria ANCMA ha aperto un focus sulle due ruote: "Il mercato delle due ruote cresce da più di dieci anni. Il tema della neutralità tecnologica è anche per noi centrale. Dal nostro Osservatorio 'Focus 2 R' emerge che tutte le amministrazioni locali parlano di mobilità dolce e di misure che possano arginare il problema del traffico. Il tema dei dazi ci preoccupa non poco, soprattutto nell'eventualità in cui gli Stati Uniti decidessero di porli sulle moto provenienti dal nostro Paese". Maria Rosa Baroni, Presidente di NGV ha poi osservato: "Rappresentiamo il trasporto con carburanti alternativi e siamo a favore della neutralità tecnologica e per questo abbiamo creato un Osservatorio che sarà presente ai tavoli di confronto al MIT e al MISE per affermare questo principio". "I numeri dicono che quando il consumatore può scegliere, predilige l'opzione più vantaggiosa e i dati sulla diffusione del GPL lo testimoniano. Siamo favorevoli alla

pluralità di scelta e non agli obblighi di una sola strada”, ha dichiarato Matteo Cimenti, Presidente Federchimica-Assogasliquidi. “L’approccio del legislatore UE deve essere realistico, frutto della consultazione e della condivisione con l’industria di riferimento e gli stakeholder tecnici. Ad esempio: un pneumatico come pure un articolo tecnico non possono contenere il 20% di gomma riciclata perché non è tecnicamente possibile. In un’auto ci sono 70kg di gomma di cui 35 kg di pneumatici: senza la gomma il mondo dell’autoMotive si ferma. L’industria lancia un messaggio chiaro: costruiamo insieme il nostro futuro con scelte ponderate, sostenibili sia tecnicamente sia economicamente, come pure ambientalmente”, ha osservato Fabio Bertolotti - Direttore Assogomma. Mario Verna - manager autoMotive ha detto: ‘Gli ultimi dieci anni sono stati per il settore autoMotive particolarmente intensi. Oggi le posizioni degli addetti ai lavori del mercato autoMotive sembrano decisamente più realistiche. Le performance del settore autoMotive in termini di riduzione delle emissioni sono uniche dal punto di vista industriale’.

EVENTI - Auto, crisi e green deal: quando il motore europeo fa fumo



Il #FORUMAutoMotive celebra 10 anni con politica, sindacati e industria che affermano: “No alla conversione militare dell’industria, ma sostegno e investimenti sul settore, con scelte strategiche e non ideologiche”

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, in occasione dei primi dieci anni di attività. Al centro dell’evento il Piano UE sull’auto, la revisione del Green Deal, l’attuale stato di salute del settore automotive, in particolare quello italiano, alle prese con una crisi produttiva che non si arresta e che sta facendo i conti con i mutevoli scenari geopolitici.

Il promotore di #FORUMAutoMotive, il giornalista Pierluigi Bonora, ha introdotto i lavori sottolineando che “oggi celebriamo i suoi primi 10 anni e molti dei problemi rilevati nel 2015 si stanno riproponendo ora, come quello dell’esigenza di svecchiare il parco circolante e quello della razionalizzazione della fiscalità. A tutto questo, complice la lunga pausa causata dalla

pandemia, si sono aggiunti seri problemi di carattere ideologico che hanno condizionato importanti scelte politiche in Europa, purtroppo con il colpevole silenzio di buona parte del settore. Noi di #FORUMAutoMotive abbiamo messo subito in guardia sui rischi e sulle pesanti conseguenze che ne sarebbero derivati e che puntualmente si sono manifestati in tutta la loro drammaticità occupazionale. Ed eccoci ora a discutere su come rimediare e rilanciare il sistema automotive Ue anche alla luce delle attuali discutibili volontà di riconvertire la filiera nella produzione di materiale bellico allo scopo di rafforzare militarmente l'Europa. Questi i temi dibattuti nel tavolo di #FORUMAutoMotive”.

In apertura di evento si è tenuto il confronto tra i rappresentanti di schieramenti diversi del mondo della politica sugli scenari presenti e futuri del settore automotive, anche alla luce degli annunci del Presidente americano Trump e del Piano di azione UE, moderata da Pierluigi Bonora, con interventi dei giornalisti David Giudici e Umberto Zapelloni.

Carlo Fidanza, Capodelegazione di Fratelli d'Italia – ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e turismo), ha dichiarato: “Credo che il tema della riconversione del settore automotive sia prematuro. Bisogna prima cercare di salvare ciò che dell'automotive è possibile salvare, grazie a decisioni strategiche in grado di sostenere una filiera strategica per il nostro Paese e per l'Europa”.

Marco Rizzo, Coordinatore di Democrazia Sovrana Popolare, ha sottolineato: “È un periodo di veloce cambiamento con la politica che si sta mostrando inadeguata ad assecondare questo passaggio. Oggi siamo vicini alla tempesta perfetta con il fallimento dell'Europa e della proposta green. Non ritengo credibile una riconversione militare della nostra industria dell'auto. Al massimo l'Italia potrebbe assemblare mezzi”.

Ha chiuso gli interventi politici Isabella Tovaglieri, Eurodeputata Membro Titolare della Commissione Industria: “Riteniamo già un primo successo che si sia riaperto un dibattito sull'auto su un tema che sembrava chiuso, ma non siamo ancora soddisfatti. In primis riguardo alle sanzioni previste per le Case automotive che sono state solo rinviate e non eliminate, come invece avevamo auspicato. Quindi solo una parziale vittoria. Abbiamo poi chiesto che i biocarburanti rientrino nell'agenda della Commissione europea”.

È toccato poi intervenire alle tre sigle sindacali. Stefano Boschini, Responsabile Nazionale Settore Automotive FIM-CISL: “L'economia militare non deve sostituire quella civile, dobbiamo difendere l'industria automotive. Una transizione giusta non si può fare senza risorse in grado di salvaguardare il lavoro, anche attraverso ammortizzatori sociali straordinari e la riconversione dei lavoratori”.

Sulla stessa linea Samuele Lodi, Segretario nazionale FIOM Cgil, responsabile automotive: “Abbiamo chiesto alla Commissione europea politiche industriali che partano dall'Europa. Abbiamo bisogno di risposte concrete e risorse. La scelta dello stop alle immatricolazioni diesel e benzina al 2035 è corretta, ma va accompagnata con misure che tengano conto della tenuta economica e sociale. Il processo di transizione verso l'elettrico è inarrestabile. Temiamo moto per il progetto della gigafactory a Termoli, con il lento graduale disimpegno di Stellantis in Italia”.

Rocco Palombella, Segretario Generale UILM: “Nessun politico che ha sostenuto il passaggio al tutto elettrico al 2035 oggi rivendica questa scelta. Molte Associazioni solo pochi anni fa parlavano di grandi opportunità con addirittura una previsione di crescita dell’occupazione nel settore. Oggi il quadro è chiaro: abbiamo sacrificato il nostro mercato e l’eccellenza della nostra componentistica per la Cina. L’annuncio di 1 milione di veicoli prodotti in Italia è rimasto tale e siamo lontanissimi da tale obiettivo. Gli stabilimenti nazionali sono quasi tutti fermi”.

Al cospetto del mondo della politica europea i diversi rappresentanti della filiera della mobilità presenti hanno potuto condividere il proprio contributo sul tema “Produzione italiana, stato di salute della filiera, impegni del Governo, situazione UE”.

“La situazione nell’ultimo anno e mezzo è diventata ancora più drammatica – ha commentato Gianmarco Giorda, Direttore Generale ANFIA – Abbiamo lavorato con il Governo per affrontare questa crisi e per portare il nostro Paese ad avere una forte competitività rispetto ai Paesi in cui si continuano a produrre le auto. Purtroppo le nostre proposte sono rimaste inascoltate, se si fa eccezione per il tema delle spese per ricerca e sviluppo assoggettate a credito d’imposta. In Europa abbiamo perso in pochi anni 3 milioni di veicoli venduti e oggi anche i progetti dei costruttori cinesi nel vecchio Continente sono stati messi in stand by”.

Andrea Cardinali, Direttore Generale di UNRAE ha dichiarato che “le previsioni per le immatricolazioni auto nel 2025 restano molto negative. Aver spalmato le multe per i costruttori in un lasso temporale dilatato non produrrà effetti positivi per i car maker. Pensare che il Green Deal sia la causa della crisi del mercato è illogico. Il settore sta investendo centinaia di miliardi sulle auto elettriche. L’Unione Europea ha sbagliato quando, avendo come obiettivo la transizione ecologica, ha parlato di sostegno economico, alla domanda e all’occupazione senza però mettere in campo misure concrete. E in merito alla riconversione bellica, mi chiedo quanto ci vorrebbe per poterla mettere in piedi?”.

Plinio Vanini, Vicepresidente di Federauto con delega al Settore Auto, ha sottolineato: “Politica e sindacati non hanno fatto i conti con le esigenze dei clienti, non hanno preso in considerazione i consumatori. Noi siamo sempre stati a favore della neutralità tecnologica. È stato ucciso un settore, stiamo uccidendo la distribuzione, il cliente è totalmente confuso. Abbiamo 20 milioni auto ante Euro4 e i proprietari non le cambiano perché non sono economicamente in grado di farlo. Bisogna tenerne conto. Gli incentivi non servono. Lo slittamento delle multe è solo lo spostamento in avanti di una condanna. Dobbiamo iniziare a pensare a promuovere iniziative di protesta in piazza”.

Alberto Viano, Presidente di **ANIASA**, ha poi portato il punto di vista del settore del noleggio e della mobilità pay-per-use: “Il nostro obiettivo è rendere i servizi di mobilità sempre più flessibili in modo competitivo; siamo cresciuti in un mercato che si stava riducendo per ragioni demografiche e per la minore necessità di avere un’auto di proprietà. Da due anni registriamo un rallentamento della domanda di nuove immatricolazioni, con una flotta che però continua a crescere. Con la stretta sulle vetture in fringe benefit si è scelto di penalizzare il comparto delle auto aziendali, frenando il ricambio del circolante e appesantendo le buste paga dei dipendenti delle imprese”.

In rappresentanza della filiera elettrica è intervenuto Fabio Pressi, Presidente di Motus-E: “Il calo delle vendite di auto non è collegato alla svolta elettrica. A fare da contraltare rispetto ai bassi numeri di e-car vendute in Italia, c’è una struttura di ricarica più consistente rispetto ad altri Paesi. Bisogna lavorare sulla sensibilizzazione delle persone sull’utilizzo delle colonnine di ricarica. Nel settore elettrico c’è un problema di incertezza che rischia di frenare gli investimenti, anche quelli in ricerca e sviluppo”.

Gianni Murano, Presidente di UNEM, ha rimarcato come: “La Commissione ha finalmente riconosciuto la necessità di una revisione del percorso sinora intrapreso dall’Europa per la decarbonizzazione dei trasporti. Tuttavia il piano d’azione UE insiste sulla monocrazia tecnologica e non c’è traccia di soluzioni pragmatiche e reali per una crisi, come quella dell’automotive, che si avvia a diventare irreversibile. Bisogna lavorare affinché la Commissione si convinca ad aprire a tutte le tecnologie disponibili calcolando le emissioni di CO2 non solo allo scarico ma sull’intero ciclo di vita”.

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Confcommercio Mobilità-Federmotorizzazione ha poi evidenziato: “Sono felice di vedere che il mio scetticismo espresso qualche anno fa nei confronti del diktat sul tutto elettrico oggi raccolga consenso. Ci siamo accreditati come Associazione presso il Parlamento Europeo per portare la voce del mercato. Come si fa parlare di prodotto, senza tener conto di chi lo deve acquistare o noleggiare?”.

Michele Moretti, Responsabile del settore Moto di Confindustria ANCMA ha aperto un focus sulle due ruote: “Il mercato delle due ruote cresce da più di dieci anni. Il tema della neutralità tecnologica è anche per noi centrale. Dal nostro Osservatorio ‘Focus 2 R’ emerge che tutte le amministrazioni locali parlano di mobilità dolce e di misure che possano arginare il problema del traffico. Il tema dei dazi ci preoccupa non poco, soprattutto nell’eventualità in cui gli Stati Uniti decidessero di porli sulle moto provenienti dal nostro Paese”.

Maria Rosa Baroni, Presidente di NGV ha poi osservato: “Rappresentiamo il trasporto con carburanti alternativi e siamo a favore della neutralità tecnologica e per questo abbiamo creato un Osservatorio che sarà presente ai tavoli di confronto al MIT e al MISE per affermare questo principio”.

“I numeri dicono che quando il consumatore può scegliere, predilige l’opzione più vantaggiosa e i dati sulla diffusione del GPL lo testimoniano. Siamo favorevoli alla pluralità di scelta e non agli obblighi di una sola strada”, ha dichiarato Matteo Cimenti, Presidente Federchimica-Assogasliquidi.

“L’approccio del legislatore UE deve essere realistico, frutto della consultazione e della condivisione con l’industria di riferimento e gli stakeholder tecnici. Ad esempio: un pneumatico come pure un articolo tecnico non possono contenere il 20% di gomma riciclata perché non è tecnicamente possibile. In un’auto ci sono 70kg di gomma di cui 35 kg di pneumatici: senza la gomma il mondo dell’automotive si ferma. L’industria lancia un messaggio chiaro: costruiamo insieme il nostro futuro con scelte ponderate, sostenibili sia tecnicamente sia economicamente, come pure ambientalmente”, ha osservato Fabio Bertolotti - Direttore Assogomma.

Spazio poi a Mario Verna – manager automotive: “Gli ultimi dieci anni sono stati per il settore automotive particolarmente intensi. Oggi le posizioni degli addetti ai lavori del mercato automotive sembrano decisamente più realistiche. Le performance del settore automotive in termini di riduzione delle emissioni sono uniche dal punto di vista industriale”.

Tra gli interventi di interesse anche quelli di due esperti Pier Luigi Del Visco, Direttore del Centro Studi Fleet & Mobility e Andrea Taschini, Manager e Advisor Automotive. Del Visco ha indicato come: “Chi ha sbagliato a livello europeo oggi dovrebbe non chiedere scusa, ma dimettersi. Chi ha votato la Commissione europea e ora la critica, deve assumersi le proprie responsabilità. Oggi si vendono macchine su cui le case automobilistiche producono maggiori margini”.

Gli ha fatto eco Taschini: “ormai è condivisa l’idea che il Green Deal sia causa della crisi industriale europea. Gli Stati Uniti sono cresciuti negli ultimi 5 anni del 5%, l’Europa sostanzialmente è in stagnazione. È impossibile fabbricare batterie in Europa in modo economicamente sostenibile”.

#FORUMAutoMotive: crisi del settore auto italiano, riconversione militare, Green Deal. Sindacati e aziende lanciano allarme



Dieci anni di #FORUMAutoMotive evidenziano problemi irrisolti. L'evento ha **discusso del Piano UE sull'auto**. Si è parlato anche della revisione del Green Deal. La **fragile** condizione del settore automotive italiano preoccupa. Una crisi produttiva persiste a causa di scenari geopolitici instabili.

Dubbi sulla riconversione militare

Pierluigi Bonora, promotore di #FORUMAutoMotive, ha aperto i lavori. Egli ha ricordato le passate segnalazioni sui rischi. Ora si discute di una possibile svolta militare della filiera. Carlo Fidanza (Fratelli d'Italia) ritiene prematura tale conversione. Prima bisogna salvare il salvabile nell'automotive. Serve un sostegno con scelte strategiche.

Marco Rizzo (Democrazia Sovrana Popolare) vede inadeguate le politiche attuali. L'Europa e la proposta green appaiono in fallimento. Non reputa fattibile una riconversione militare per l'industria italiana. Isabella Tovaglieri (Lega) segnala una vittoria parziale sul rinvio delle sanzioni. Chiede inoltre l'inclusione dei biocarburanti nell'agenda europea.

Pierluigi Bonora

Sindacati preoccupati per l'occupazione

Stefano Boschini (FIM-CISL) afferma a **#FORUMAutoMotive** che l'economia militare non deve sostituire quella civile. Occorre difendere il comparto automotive. Una transizione equa richiede risorse per tutelare l'impiego. **Samuele Lodi** (FIOM Cgil) chiede politiche industriali europee concrete. Lo stop alle immatricolazioni di diesel e benzina al 2035 necessita misure di supporto.

Rocco Palombella (UILM) critica chi ha sostenuto il passaggio all'elettrico. Molte associazioni prevedevano crescita occupazionale. Oggi il quadro è diverso: il mercato italiano è stato sacrificato. Gli stabilimenti nazionali risultano quasi fermi. L'obiettivo di un milione di veicoli prodotti in Italia è lontano.

La filiera chiede ascolto

Gianmarco Giorda (ANFIA) descrive una situazione drammatica a **#FORUMAutoMotive**. Le proposte per la competitività sono rimaste inascoltate. **Andrea Cardinali** (UNRAE) giudica negative le previsioni per le immatricolazioni 2025. Spalmare le multe non aiuterà i costruttori. Il Green Deal non è la causa della crisi secondo UNRAE.

Plinio Vanini (Federauto) critica la politica e i sindacati per non aver considerato i consumatori. Sostiene la neutralità tecnologica. Un settore è stato penalizzato e la clientela è confusa. **Alberto Viano** (**ANIASA**) segnala un rallentamento della domanda nel noleggio. La stretta sulle auto aziendali frena il ricambio.

Plinio Vanini, Presidente di Autotorino

Transizione e incertezze

Fabio Pressi (Motus-E) ritiene che il calo delle vendite non sia legato all'elettrico. La struttura di ricarica è più sviluppata che in altri paesi. Nel settore elettrico persiste incertezza sugli investimenti. **Gianni Murano** (UNEM) riconosce una revisione necessaria del percorso europeo. Critica però la monocrazia tecnologica del piano UE.

Simonpaolo Buongiardino (Confcommercio Mobilità-Federmotorizzazione) esprime a **#FORUMAutoMotive** soddisfazione per il consenso sullo scetticismo verso il solo elettrico. **Michele Moretti** (Confindustria ANCMA) evidenzia la crescita del mercato delle due ruote. Preoccupano eventuali dazi statunitensi. **Maria Rosa Baroni** (NGV) sostiene la neutralità tecnologica nei carburanti alternativi.

Scelte realistiche e sostenibili

Matteo Cimenti (Federchimica-Assogasliquidi) è favorevole alla pluralità di scelta nei carburanti. **Fabio Bertolotti** (Assogomma) chiede un approccio legislativo realistico e

condiviso con l'industria. Un pneumatico non può contenere il 20% di gomma riciclata. L'industria chiede scelte ponderate e sostenibili.

Mario Verna (manager automotive) osserva a **#FORUMAutoMotive** come le posizioni del settore siano più realistiche oggi. Le performance ambientali dell'automotive sono notevoli. Pier Luigi Del Visco (Centro Studi Fleet & Mobility) critica chi ha sbagliato a livello europeo. Andrea Taschini (Manager e Advisor Automotive) indica il Green Deal come causa della crisi industriale europea.

FORUMAutoMotive 2025 in pillole

- **Evento:** Decimo anniversario di #FORUMAutoMotive, 18 marzo 2025
- **Tema centrale:** Crisi del settore automotive italiano ed europeo
- **Principali preoccupazioni:** Crisi produttiva, riconversione militare, impatto del Green Deal, futuro occupazionale
- **Richieste:** Sostegno al settore, investimenti strategici, revisione del Green Deal, neutralità tecnologica
- **Protagonisti:** Rappresentanti politici, sindacali e della filiera automotive
- **Citazioni rilevanti:**
 - Pierluigi Bonora: "abbiamo messo subito in guardia sui rischi".
 - Carlo Fidanza: "Bisogna prima cercare di salvare ciò che dell'automotive è possibile salvare".
 - Samuele Lodi: "La scelta dello stop alle immatricolazioni diesel e benzina al 2035 è corretta, ma va accompagnata con misure".
 - Rocco Palombella: "abbiamo sacrificato il nostro mercato e l'eccellenza della nostra componentistica per la Cina".
 - Andrea Cardinali: "Pensare che il Green Deal sia la causa della crisi del mercato è illogico".
 - Plinio Vanini: "È stato ucciso un settore".
 - Andrea Taschini: "ormai è condivisa l'idea che il Green Deal sia causa della crisi industriale europea".

Leggi ora: **le news motori**

Ultima modifica: 18 Marzo 2025

A #FORUMAutoMotive l'appello di politica, sindacati e filiera automotive: no alla conversione militare, ma scelte strategiche



Il promotore di #FORUMAutoMotive, il giornalista Pierluigi Bonora, ha introdotto i lavori sottolineando che: “#FORUMAutoMotive oggi celebra i suoi primi 10 anni e molti dei problemi rilevati nel 2015 si stanno riproponendo ora, come quello dell’esigenza di svecchiare il parco circolante e quello della razionalizzazione della fiscalità. A tutto questo, complice la lunga pausa causata dalla pandemia, si sono aggiunti seri problemi di carattere ideologico che hanno condizionato importanti scelte politiche in Europa, purtroppo con il colpevole silenzio di buona parte del settore. Noi di #FORUMAutoMotive abbiamo messo subito in guardia sui rischi e sulle pesanti conseguenze che ne sarebbero derivati e che puntualmente si sono manifestati in tutta la loro drammaticità occupazionale. Ed eccoci ora a discutere su come rimediare e rilanciare il sistema automotive Ue anche alla luce delle attuali discutibili volontà di riconvertire la filiera nella produzione di materiale bellico allo scopo di rafforzare militarmente l’Europa. Questi i temi dibattuti nel Tavolo d #FORUMAutoMotive”.

In apertura si è tenuto il confronto tra i rappresentanti di schieramenti diversi del mondo della politica sugli scenari presenti e futuri del settore automotive, anche alla luce degli annunci del Presidente americano Trump e del Piano di azione UE, moderata da Pierluigi Bonora,

Promotore di #FORUMAutoMotive, con interventi dei giornalisti David Giudici e Umberto Zapelloni.

Carlo Fianza, Capodelegazione di Fratelli d'Italia - ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e turismo), ha dichiarato: "Credo che il tema della riconversione del settore automotive sia prematuro. Bisogna prima cercare di salvare ciò che dell'automotive è possibile salvare, grazie a decisioni strategiche in grado di sostenere una filiera strategica per il nostro Paese e per l'Europa."

Marco Rizzo, Coordinatore di Democrazia Sovrana Popolare, ha sottolineato: "E' un periodo di veloce cambiamento con la politica che si sta mostrando inadeguata ad assecondare questo passaggio. Oggi siamo vicini alla tempesta perfetta con il fallimento dell'Europa e della proposta green. Non ritengo credibile una riconversione militare della nostra industria dell'auto. Al massimo l'Italia potrebbe assemblare mezzi".

Ha chiuso gli interventi politici Isabella Tovaglieri, Eurodeputata Membro Titolare della Commissione Industria: "Riteniamo già un primo successo che si sia riaperto un dibattito sull'auto su un tema che sembrava chiuso, ma non siamo ancora soddisfatti. In primis riguardo alle sanzioni previste per le Case automotive che sono state solo rinviate e non eliminate, come invece avevamo auspicato. Quindi solo una parziale vittoria. Abbiamo poi chiesto che i biocarburanti rientrino nell'agenda della Commissione europea".

È toccato poi intervenire alle tre sigle sindacali. Stefano Boschini, Responsabile Nazionale Settore Automotive FIM-CISL: "L'economia militare non deve sostituire quella civile, dobbiamo difendere l'industria automotive. Una transizione giusta non si può fare senza risorse in grado di salvaguardare il lavoro, anche attraverso ammortizzatori sociali straordinari e la riconversione dei lavoratori".

Sulla stessa linea Samuele Lodi, Segretario nazionale FIOM Cgil, responsabile automotive: "Abbiamo chiesto alla Commissione europea politiche industriali che partano dall'Europa. Abbiamo bisogno di risposte concrete e risorse. La scelta dello stop alle immatricolazioni diesel e benzina al 2035 è corretta, ma va accompagnata con misure che tengano conto della tenuta economica e sociale. Il processo di transizione verso l'elettrico è inarrestabile. Temiamo moto per il progetto della gigafactory a Termoli, con il lento graduale disimpegno di Stellantis in Italia".

Rocco Palombella, Segretario Generale UILM: "Nessun politico che ha sostenuto il passaggio al tutto elettrico al 2035 oggi rivendica questa scelta. Molte Associazioni solo pochi anni fa parlavano di grandi opportunità con addirittura una previsione di crescita dell'occupazione nel settore. Oggi il quadro è chiaro: abbiamo sacrificato il nostro mercato e l'eccellenza della nostra componentistica per la Cina. L'annuncio di 1 milione di veicoli prodotti in Italia è rimasto tale e siamo lontanissimi da tale obiettivo. Gli stabilimenti nazionali sono quasi tutti fermi."

Al cospetto del mondo della politica europea i diversi rappresentanti della filiera della mobilità presenti hanno potuto condividere il proprio contributo sul tema "Produzione italiana, stato di salute della filiera, impegni del Governo, situazione UE".

"La situazione nell'ultimo anno e mezzo è diventata ancora più drammatica. Abbiamo lavorato con il Governo per affrontare questa crisi e per portare il nostro Paese ad avere una forte

competitività rispetto ai Paesi in cui si continuano a produrre le auto. Purtroppo le nostre proposte sono rimaste inascoltate, se si fa eccezione per il tema delle spese per ricerca e sviluppo assoggettate a credito d'imposta. In Europa abbiamo perso in pochi anni 3 milioni di veicoli venduti e oggi anche i progetti dei costruttori cinesi nel vecchio Continente sono stati messi in stand by", ha commentato Gianmarco Giorda, Direttore Generale ANFIA.

Andrea Cardinali, Direttore Generale di UNRAE ha dichiarato che: "Le previsioni per le immatricolazioni auto nel 2025 restano molto negative. Aver spalmato le multe per i costruttori in un lasso temporale dilatato non produrrà effetti positivi per i car maker. Pensare che il Green Deal sia la causa della crisi del mercato è illogico. Il settore sta investendo centinaia di miliardi sulle auto elettriche. L'Unione Europea ha sbagliato quando, avendo come obiettivo la transizione ecologica, ha parlato di sostegno economico, alla domanda e all'occupazione senza però mettere in campo misure concrete. E in merito alla riconversione bellica, mi chiedo quanto ci vorrebbe per poterla mettere in piedi?".

Plinio Vanini, Vicepresidente di Federauto con delega al Settore Auto, ha sottolineato: "Politica e sindacati non hanno fatto i conti con le esigenze dei clienti, non hanno preso in considerazione i consumatori. Noi siamo sempre stati a favore della neutralità tecnologica. È stato ucciso un settore, stiamo uccidendo la distribuzione, il cliente è totalmente confuso. Abbiamo 20 milioni auto ante Euro4 e i proprietari non le cambiano perché non sono economicamente in grado di farlo. Bisogna tenerne conto. Gli incentivi non servono. Lo slittamento delle multe è solo lo spostamento in avanti di una condanna. Dobbiamo iniziare a pensare a promuovere iniziative di protesta in piazza".

Alberto Viano, Presidente di ANIASA, ha poi portato il punto di vista del settore del noleggio e della mobilità pay-per-use: "Il nostro obiettivo è rendere i servizi di mobilità sempre più flessibili in modo competitivo; siamo cresciuti in un mercato che si stava riducendo per ragioni demografiche e per la minore necessità di avere un'auto di proprietà. Da due anni registriamo un rallentamento della domanda di nuove immatricolazioni, con una flotta che però continua a crescere. Con la stretta sulle vetture in fringe benefit si è scelto di penalizzare il comparto delle auto aziendali, frenando il ricambio del circolante e appesantendo le buste paga dei dipendenti delle imprese".

In rappresentanza della filiera elettrica è intervenuto Fabio Pressi, Presidente di Motus-E: "Il calo delle vendite di auto non è collegato alla svolta elettrica. A fare da contraltare rispetto ai bassi numeri di e-car vendute in Italia, c'è una struttura di ricarica più consistente rispetto ad altri Paesi. Bisogna lavorare sulla sensibilizzazione delle persone sull'utilizzo delle colonnine di ricarica. Nel settore elettrico c'è un problema di incertezza che rischia di frenare gli investimenti, anche quelli in ricerca e sviluppo".

Gianni Murano, Presidente di UNEM, ha rimarcato come: "La Commissione ha finalmente riconosciuto la necessità di una revisione del percorso sinora intrapreso dall'Europa per la decarbonizzazione dei trasporti. Tuttavia il piano d'azione UE insiste sulla monocrazia tecnologica e non c'è traccia di soluzioni pragmatiche e reali per una crisi, come quella dell'automotive, che si avvia a diventare irreversibile. Bisogna lavorare affinché la Commissione si convinca ad aprire a tutte le tecnologie disponibili calcolando le emissioni di

CO2 non solo allo scarico ma sull'intero ciclo di vita.”.

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Confcommercio Mobilità-Federmotorizzazione ha poi evidenziato: “Sono felice di vedere che il mio scetticismo espresso qualche anno fa nei confronti del diktat sul tutto elettrico oggi raccolga consenso. Ci siamo accreditati come Associazione presso il Parlamento Europeo per portare la voce del mercato. Come si fa parlare di prodotto, senza tener conto di chi lo deve acquistare o noleggiare?”.

Michele Moretti, Responsabile del settore Moto di Confindustria ANCMA ha aperto un focus sulle due ruote: “Il mercato delle due ruote cresce da più di dieci anni. Il tema della neutralità tecnologica è anche per noi centrale. Dal nostro Osservatorio ‘Focus 2 R’ emerge che tutte le amministrazioni locali parlano di mobilità dolce e di misure che possano arginare il problema del traffico. Il tema dei dazi ci preoccupa non poco, soprattutto nell'eventualità in cui gli Stati Uniti decidessero di porli sulle moto provenienti dal nostro Paese”.

Maria Rosa Baroni, Presidente di NGV ha poi osservato: “Rappresentiamo il trasporto con carburanti alternativi e siamo a favore della neutralità tecnologica e per questo abbiamo creato un Osservatorio che sarà presente ai tavoli di confronto al MIT e al MISE per affermare questo principio”.

“I numeri dicono che quando il consumatore può scegliere, predilige l'opzione più vantaggiosa e i dati sulla diffusione del GPL lo testimoniano. Siamo favorevoli alla pluralità di scelta e non agli obblighi di una sola strada”, ha dichiarato Matteo Cimenti, Presidente Federchimica-Assogasliquidi.

“L'approccio del legislatore UE deve essere realistico, frutto della consultazione e della condivisione con l'industria di riferimento e gli stakeholder tecnici. Ad esempio: un pneumatico come pure un articolo tecnico non possono contenere il 20% di gomma riciclata perché non è tecnicamente possibile. In un'auto ci sono 70kg di gomma di cui 35 kg di pneumatici: senza la gomma il mondo dell'automotive si ferma. L'industria lancia un messaggio chiaro: costruiamo insieme il nostro futuro con scelte ponderate, sostenibili sia tecnicamente sia economicamente, come pure ambientalmente”, ha osservato Fabio Bertolotti - Direttore Assogomma.

Spazio poi a Mario Verna - manager automotive: “Gli ultimi dieci anni sono stati per il settore automotive particolarmente intensi. Oggi le posizioni degli addetti ai lavori del mercato automotive sembrano decisamente più realistiche. Le performance del settore automotive in termini di riduzione delle emissioni sono uniche dal punto di vista industriale”.

Tra gli interventi di interesse anche quelli di due esperti Pier Luigi Del Viscovo, Direttore del Centro Studi Fleet & Mobility e Andrea Taschini, Manager e Advisor Automotive. Del Viscovo ha indicato come: “Chi ha sbagliato a livello europeo oggi dovrebbe non chiedere scusa, ma dimettersi. Chi ha votato la Commissione europea e ora la critica, deve assumersi le proprie responsabilità. Oggi si vendono macchine su cui le case automobilistiche producono maggiori margini”.

Gli ha fatto eco Taschini: “ormai è condivisa l'idea che il Green Deal sia causa della crisi

industriale europea. Gli Stati Uniti sono cresciuti negli ultimi 5 anni del 5%, l'Europa sostanzialmente è in stagnazione. È impossibile fabbricare batterie in Europa in modo economicamente sostenibile.”.

A #FORUMAutoMotive l'appello di politica, sindacati e filiera automotive



È andato in scena l'evento promosso da **#FORUMAutoMotive**, il movimento di opinione che si batte per una mobilità libera da pregiudizi e ideologie, in occasione dei primi dieci anni di attività. Al centro dell'evento il Piano UE sull'auto, la revisione del Green Deal, l'attuale stato di salute del settore automotive, in particolare quello italiano, alle prese con una crisi produttiva che non si arresta e che sta facendo i conti con i mutevoli scenari geopolitici.



Il promotore di **#FORUMAutoMotive**, il giornalista **Pierluigi Bonora**, ha introdotto i lavori sottolineando che: *"#FORUMAutoMotive oggi celebra i suoi primi 10 anni e molti dei problemi rilevati nel 2015 si stanno riproponendo ora, come quello dell'esigenza di svecchiare il parco circolante e quello della razionalizzazione della fiscalità. A tutto questo, complice la lunga pausa causata dalla pandemia, si sono aggiunti seri problemi di carattere ideologico che hanno condizionato importanti scelte politiche in Europa, purtroppo con il colpevole silenzio di buona parte del settore. Noi di #FORUMAutoMotive abbiamo*

messo subito in guardia sui rischi e sulle pesanti conseguenze che ne sarebbero derivati e che puntualmente si sono manifestati in tutta la loro drammaticità occupazionale. Ed eccoci ora a discutere su come rimediare e rilanciare il sistema automotive Ue anche alla luce delle attuali discutibili volontà di riconvertire la filiera nella produzione di materiale bellico allo scopo di rafforzare militarmente l'Europa. Questi i temi dibattuti nel Tavolo d #FORUMAutoMotive”.

In apertura si è tenuto il confronto tra i rappresentanti di schieramenti diversi del mondo della politica sugli scenari presenti e futuri del settore automotive, anche alla luce degli annunci del Presidente americano Trump e del Piano di azione UE, moderata da **Pierluigi Bonora**, Promotore di #FORUMAutoMotive, con interventi dei giornalisti **David Giudici** e **Umberto Zapelloni**.

Carlo Fianza, Capodelegazione di Fratelli d'Italia – ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e turismo), ha dichiarato: *“Credo che il tema della riconversione del settore automotive sia prematuro. Bisogna prima cercare di salvare ciò che dell'automotive è possibile salvare, grazie a decisioni strategiche in grado di sostenere una filiera strategica per il nostro Paese e per l'Europa.”.*



Marco Rizzo, Coordinatore di Democrazia Sovrana Popolare, ha sottolineato: *“E’ un periodo di veloce cambiamento con la politica che si sta mostrando inadeguata ad assecondare questo passaggio. Oggi siamo vicini alla tempesta perfetta con il fallimento dell'Europa e della proposta green. Non ritengo credibile una riconversione militare della nostra industria dell'auto. Al massimo l'Italia potrebbe assemblare mezzi”.* Ha chiuso gli interventi politici **Isabella Tovaglieri**, Eurodeputata Membro Titolare della Commissione Industria: *“Riteniamo già un primo successo che si sia riaperto un dibattito sull'auto su un tema che sembrava chiuso, ma non siamo ancora soddisfatti. In primis riguardo alle sanzioni previste per le Case automotive che sono state solo rinviate e non eliminate, come invece avevamo auspicato. Quindi solo una parziale vittoria. Abbiamo poi chiesto che i biocarburanti rientrino nell'agenda della Commissione europea”.*

È toccato poi intervenire alle tre sigle sindacali. **Stefano Boschini**, Responsabile Nazionale Settore Automotive FIM-CISL: *“L'economia militare non deve sostituire quella civile, dobbiamo difendere l'industria automotive. Una transizione giusta non si può fare senza risorse in grado di*

salvaguardare il lavoro, anche attraverso ammortizzatori sociali straordinari e la riconversione dei lavoratori". Sulla stessa linea **Samuele Lodi**, Segretario nazionale Fiom Cgil, responsabile automotive: "Abbiamo chiesto alla Commissione europea politiche industriali che partano dall'Europa. Abbiamo bisogno di risposte concrete e risorse. La scelta dello stop alle immatricolazioni diesel e benzina al 2035 è corretta, ma va accompagnata con misure che tengano conto della tenuta economica e sociale. Il processo di transizione verso l'elettrico è inarrestabile. Temiamo molto per il progetto della gigafactory a Termoli, con il lento graduale disimpegno di Stellantis in Italia".

Rocco Palombella, Segretario Generale UILM: "Nessun politico che ha sostenuto il passaggio al tutto elettrico al 2035 oggi rivendica questa scelta. Molte Associazioni solo pochi anni fa parlavano di grandi opportunità con addirittura una previsione di crescita dell'occupazione nel settore. Oggi il quadro è chiaro: abbiamo sacrificato il nostro mercato e l'eccellenza della nostra componentistica per la Cina. L'annuncio di 1 milione di veicoli prodotti in Italia è rimasto tale e siamo lontanissimi da tale obiettivo. Gli stabilimenti nazionali sono quasi tutti fermi."



Al cospetto del mondo della politica europea i diversi rappresentanti della filiera della mobilità presenti hanno potuto condividere il proprio contributo sul tema "**Produzione italiana, stato di salute della filiera, impegni del Governo, situazione UE**". "La situazione nell'ultimo anno e mezzo è diventata ancora più drammatica. Abbiamo lavorato con il Governo per affrontare questa crisi e per portare il nostro Paese ad avere una forte competitività rispetto ai Paesi in cui si continuano a produrre le auto. Purtroppo le nostre proposte sono rimaste inascoltate, se si fa eccezione per il tema delle spese per ricerca e sviluppo assoggettate a credito d'imposta. In Europa abbiamo perso in pochi anni 3 milioni di veicoli venduti e oggi anche i progetti dei costruttori cinesi nel vecchio Continente sono stati messi in stand by", ha commentato **Gianmarco Giorda**, Direttore Generale ANFIA.

Andrea Cardinali, Direttore Generale di UNRAE ha dichiarato che: "Le previsioni per le immatricolazioni auto nel 2025 restano molto negative. Aver spalmato le multe per i costruttori in un lasso temporale dilatato non produrrà effetti positivi per i car maker. Pensare che il Green Deal sia la causa della crisi del mercato è illogico. Il settore sta investendo centinaia di miliardi sulle auto elettriche. L'Unione Europea ha sbagliato quando, avendo come obiettivo la transizione ecologica, ha parlato di sostegno economico, alla domanda e all'occupazione senza però mettere in campo misure

concrete. E in merito alla riconversione bellica, mi chiedo quanto ci vorrebbe per poterla mettere in piedi?”.

Plinio Vanini, Vicepresidente di Federauto con delega al Settore Auto, ha sottolineato: *“Politica e sindacati non hanno fatto i conti con le esigenze dei clienti, non hanno preso in considerazione i consumatori. Noi siamo sempre stati a favore della neutralità tecnologica. È stato ucciso un settore, stiamo uccidendo la distribuzione, il cliente è totalmente confuso. Abbiamo 20 milioni auto ante Euro4 e i proprietari non le cambiano perché non sono economicamente in grado di farlo. Bisogna tenerne conto. Gli incentivi non servono. Lo slittamento delle multe è solo lo spostamento in avanti di una condanna. Dobbiamo iniziare a pensare a promuovere iniziative di protesta in piazza”.*



Alberto Viano, Presidente di **ANIASA**, ha poi portato il punto di vista del settore del noleggio e della mobilità pay-per-use: *“Il nostro obiettivo è rendere i servizi di mobilità sempre più flessibili in modo competitivo; siamo cresciuti in un mercato che si stava riducendo per ragioni demografiche e per la minore necessità di avere un’auto di proprietà. Da due anni registriamo un rallentamento della domanda di nuove immatricolazioni, con una flotta che però continua a crescere. Con la stretta sulle vetture in fringe benefit si è scelto di penalizzare il comparto delle auto aziendali, frenando il ricambio del circolante e appesantendo le buste paga dei dipendenti delle imprese”.*

In rappresentanza della filiera elettrica è intervenuto **Fabio Pressi**, Presidente di Motus-E: *“Il calo delle vendite di auto non è collegato alla svolta elettrica. A fare da contraltare rispetto ai bassi numeri di e-car vendute in Italia, c’è una struttura di ricarica più consistente rispetto ad altri Paesi. Bisogna lavorare sulla sensibilizzazione delle persone sull’utilizzo delle colonnine di ricarica. Nel settore elettrico c’è un problema di incertezza che rischia di frenare gli investimenti, anche quelli in ricerca e sviluppo”.*

Gianni Murano, Presidente di UNEM, ha rimarcato come: *“La Commissione ha finalmente riconosciuto la necessità di una revisione del percorso sinora intrapreso dall’Europa per la decarbonizzazione dei trasporti. Tuttavia il piano d’azione UE insiste sulla monocrazia tecnologica e non c’è traccia di soluzioni pragmatiche e reali per una crisi, come quella dell’automotive, che si avvia a diventare irreversibile. Bisogna lavorare affinché la Commissione si convinca ad aprire a tutte le tecnologie disponibili calcolando le emissioni di CO2 non solo allo scarico ma sull’intero ciclo di vita.”.*

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Confcommercio Mobilità-Federmotorizzazione ha

poi evidenziato: *“Sono felice di vedere che il mio scetticismo espresso qualche anno fa nei confronti del diktat sul tutto elettrico oggi raccolga consenso. Ci siamo accreditati come Associazione presso il Parlamento Europeo per portare la voce del mercato. Come si fa parlare di prodotto, senza tener conto di chi lo deve acquistare o noleggiare?”.*



Michele Moretti, Responsabile del settore Moto di Confindustria ANCMA ha aperto un focus sulle due ruote: *“Il mercato delle due ruote cresce da più di dieci anni. Il tema della neutralità tecnologica è anche per noi centrale. Dal nostro Osservatorio ‘Focus 2 R’ emerge che tutte le amministrazioni locali parlano di mobilità dolce e di misure che possano arginare il problema del traffico. Il tema dei dazi ci preoccupa non poco, soprattutto nell’eventualità in cui gli Stati Uniti decidessero di porli sulle moto provenienti dal nostro Paese”.*

Maria Rosa Baroni, Presidente di NGV ha poi osservato: *“Rappresentiamo il trasporto con carburanti alternativi e siamo a favore della neutralità tecnologica e per questo abbiamo creato un Osservatorio che sarà presente ai tavoli di confronto al MIT e al MISE per affermare questo principio”.* *“I numeri dicono che quando il consumatore può scegliere, predilige l’opzione più vantaggiosa e i dati sulla diffusione del GPL lo testimoniano. Siamo favorevoli alla pluralità di scelta e non agli obblighi di una sola strada”*, ha dichiarato **Matteo Cimenti**, Presidente Federchimica-Assogasliquidi.

“L’approccio del legislatore UE deve essere realistico, frutto della consultazione e della condivisione con l’industria di riferimento e gli stakeholder tecnici. Ad esempio: un pneumatico come pure un articolo tecnico non possono contenere il 20% di gomma riciclata perché non è tecnicamente possibile. In un’auto ci sono 70kg di gomma di cui 35 kg di pneumatici: senza la gomma il mondo dell’automotive si ferma. L’industria lancia un messaggio chiaro: costruiamo insieme il nostro futuro con scelte ponderate, sostenibili sia tecnicamente sia economicamente, come pure ambientalmente”, ha osservato **Fabio Bertolotti** – Direttore Assogomma. Spazio poi a **Mario Verna** – manager automotive: *“Gli ultimi dieci anni sono stati per il settore automotive particolarmente intensi. Oggi le posizioni degli addetti ai lavori del mercato automotive sembrano decisamente più realistiche. Le performance del settore automotive in termini di riduzione delle emissioni sono uniche dal punto di vista industriale”.*



Tra gli interventi di interesse anche quelli di due esperti **Pier Luigi Del Viscovo**, Direttore del Centro Studi Fleet & Mobility e **Andrea Taschini**, Manager e Advisor Automotive. Del Viscovo ha indicato come: *“Chi ha sbagliato a livello europeo oggi dovrebbe non chiedere scusa, ma dimettersi. Chi ha votato la Commissione europea e ora la critica, deve assumersi le proprie responsabilità. Oggi si vendono macchine su cui le case automobilistiche producono maggiori margini”*. Gli ha fatto eco Taschini: *“ormai è condivisa l’idea che il Green Deal sia causa della crisi industriale europea. Gli Stati Uniti sono cresciuti negli ultimi 5 anni del 5%, l’Europa sostanzialmente è in stagnazione. È impossibile fabbricare batterie in Europa in modo economicamente sostenibile.”*.

Tweet

A #FORUMAutoMotive l'appello di politica, sindacati e filiera automotive

#FORUMAutoMotive ha celebrato dieci anni di attività, in occasione del quale si è parlato del Piano UE sull'auto, della revisione del Green Deal, e dell'attuale stato di salute del settore automotive. All'evento hanno presenziato i rappresentanti di schieramenti diversi del mondo della politica che si sono confrontati sugli scenari presenti e futuri del settore automotive, anche alla luce degli annunci del Presidente americano Trump e del Piano di azione UE, moderata da Pierluigi Bonora, Promotore di #FORUMAutoMotive, con interventi dei giornalisti David Giudici e Umberto Zapelloni.



Ad aprire il lavoro il promotore di #FORUMAutoMotive, il giornalista **Pierluigi Bonora**: *"#FORUMAutoMotive oggi celebra i suoi primi 10 anni e molti dei problemi rilevati nel 2015 si stanno riproponendo ora, come quello dell'esigenza di svecchiare il parco circolante e quello della razionalizzazione della fiscalità. A tutto questo, complice la lunga pausa causata dalla pandemia, si sono aggiunti seri problemi di carattere ideologico che hanno condizionato importanti scelte politiche in Europa, purtroppo con il colpevole silenzio di buona parte del settore. Noi di #FORUMAutoMotive abbiamo messo subito in guardia sui rischi e sulle pesanti conseguenze che ne sarebbero derivati e che puntualmente si sono manifestati in tutta la loro drammaticità occupazionale. Ed eccoci ora a discutere su come rimediare e rilanciare il sistema automotive Ue anche alla luce delle attuali discutibili volontà di riconvertire la filiera nella produzione di materiale*

bellico allo scopo di rafforzare militarmente l'Europa. Questi i temi dibattuti nel Tavolo d #FORUMAutoMotive".

Carlo Fidanza, Capodelegazione di Fratelli d'Italia - ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e turismo), ha dichiarato: *"Credo che il tema della riconversione del settore automotive sia prematuro. Bisogna prima cercare di salvare ciò che dell'automotive è possibile salvare, grazie a decisioni strategiche in grado di sostenere una filiera strategica per il nostro Paese e per l'Europa."*

Marco Rizzo, Coordinatore di Democrazia Sovrana Popolare, ha sottolineato: *"E' un periodo di veloce cambiamento con la politica che si sta mostrando inadeguata ad assecondare questo passaggio. Oggi siamo vicini alla tempesta perfetta con il fallimento dell'Europa e della proposta green. Non ritengo credibile una riconversione militare della nostra industria dell'auto. Al massimo l'Italia potrebbe assemblare mezzi"*.

Ha chiuso gli interventi politici **Isabella Tovaglieri, Eurodeputata Membro Titolare della Commissione Industria**: *"Riteniamo già un primo successo che si sia riaperto un dibattito sull'auto su un tema che sembrava chiuso, ma non siamo ancora soddisfatti. In primis riguardo alle sanzioni previste per le Case automotive che sono state solo rinviate e non eliminate, come invece avevamo auspicato. Quindi solo una parziale vittoria. Abbiamo poi chiesto che i biocarburanti rientrino nell'agenda della Commissione europea"*.

Stefano Boschini, Responsabile Nazionale Settore Automotive FIM-CISL: *"L'economia militare non deve sostituire quella civile, dobbiamo difendere l'industria automotive. Una transizione giusta non si può fare senza risorse in grado di salvaguardare il lavoro, anche attraverso ammortizzatori sociali straordinari e la riconversione dei lavoratori"*.

Samuele Lodi, Segretario nazionale Fiom Cgil, responsabile automotive: *"Abbiamo chiesto alla Commissione europea politiche industriali che partano dall'Europa. Abbiamo bisogno di risposte concrete e risorse. La scelta dello stop alle immatricolazioni diesel e benzina al 2035 è corretta, ma va accompagnata con misure che tengano conto della tenuta economica e sociale. Il processo di transizione verso l'elettrico è inarrestabile. Temiamo moto per il progetto della gigafactory a Termoli, con il lento graduale disimpegno di Stellantis in Italia"*.



Rocco Palombella, Segretario Generale UILM: *"Nessun politico che ha sostenuto il passaggio al tutto elettrico al 2035 oggi rivendica questa scelta. Molte Associazioni solo pochi anni fa parlavano di grandi opportunità con addirittura una previsione di crescita dell'occupazione nel settore. Oggi il quadro è chiaro: abbiamo sacrificato il nostro mercato e l'eccellenza della nostra componentistica per la Cina. L'annuncio di 1 milione di veicoli prodotti in Italia è rimasto tale e siamo lontanissimi da tale obiettivo. Gli stabilimenti nazionali sono quasi tutti fermi."*

"La situazione nell'ultimo anno e mezzo è diventata ancora più drammatica. Abbiamo lavorato con il Governo per affrontare questa crisi e per portare il nostro Paese ad avere una forte competitività rispetto ai Paesi in cui si continuano a produrre le auto. Purtroppo le nostre proposte sono rimaste inascoltate, se si fa eccezione per il tema delle spese per ricerca e sviluppo assoggettate a credito d'imposta. In Europa abbiamo perso in pochi anni 3 milioni di veicoli venduti e oggi anche i progetti dei costruttori cinesi nel vecchio Continente sono stati messi in stand by", ha commentato **Gianmarco Giorda, Direttore Generale ANFIA.**

Andrea Cardinali, Direttore Generale di UNRAE ha dichiarato: *"Le previsioni per le immatricolazioni auto nel 2025 restano molto negative. Aver spalmato le multe per i costruttori in un lasso temporale dilatato non produrrà effetti positivi per i car maker. Pensare che il Green Deal sia la causa della crisi del mercato è illogico. Il settore sta investendo centinaia di miliardi sulle auto elettriche. L'Unione Europea ha sbagliato quando, avendo come obiettivo la transizione ecologica, ha parlato di sostegno economico, alla domanda e all'occupazione senza però mettere in campo misure concrete. E in merito alla riconversione bellica, mi chiedo quanto ci vorrebbe per poterla mettere in piedi?"*.

Plinio Vanini, Vicepresidente di Federauto con delega al Settore Auto, ha sottolineato: *"Politica e sindacati non hanno fatto i conti con le esigenze dei clienti, non hanno preso in considerazione i consumatori. Noi siamo sempre stati a favore della neutralità tecnologica. È stato ucciso un settore, stiamo uccidendo la distribuzione, il cliente è totalmente confuso. Abbiamo 20 milioni auto ante Euro4 e i proprietari non le cambiano perché non sono economicamente in grado di farlo. Bisogna tenerne conto. Gli incentivi non servono. Lo slittamento delle multe è solo lo spostamento in avanti di una condanna. Dobbiamo iniziare a pensare a promuovere iniziative di protesta in piazza".*

Alberto Viano, Presidente di ANIASA: *"Il nostro obiettivo è rendere i servizi di mobilità sempre più flessibili in modo competitivo; siamo cresciuti in un mercato che si stava riducendo per ragioni demografiche e per la minore necessità di avere un'auto di proprietà. Da due anni registriamo un rallentamento della domanda di nuove immatricolazioni, con una flotta che però continua a crescere. Con la stretta sulle vetture in fringe benefit si è scelto di penalizzare il comparto delle auto aziendali, frenando il ricambio del circolante e appesantendo le buste paga dei dipendenti delle imprese".*

Fabio Pressi, Presidente di Motus-E: *"Il calo delle vendite di auto non è collegato alla svolta elettrica. A fare da contraltare rispetto ai bassi numeri di e-car vendute in Italia, c'è una struttura di ricarica più consistente rispetto ad altri Paesi. Bisogna lavorare sulla sensibilizzazione delle persone sull'utilizzo delle colonnine di ricarica. Nel settore elettrico c'è un problema di incertezza che rischia di frenare gli investimenti, anche quelli in ricerca e sviluppo".*

Gianni Murano, Presidente di UNEM, ha rimarcato: *"La Commissione ha finalmente riconosciuto la necessità di una revisione del percorso sinora intrapreso dall'Europa per la decarbonizzazione dei trasporti. Tuttavia il piano d'azione UE insiste sulla monocrazia tecnologica e non c'è traccia di soluzioni pragmatiche e reali per una crisi, come quella dell'automotive, che si avvia a diventare irreversibile. Bisogna lavorare affinché la Commissione si convinca ad aprire a tutte le tecnologie disponibili calcolando le emissioni di CO2 non solo allo scarico ma sull'intero ciclo di vita."*

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Confcommercio Mobilità-Federmotorizzazione ha poi evidenziato: *"Sono felice di vedere che il mio scetticismo espresso qualche anno fa nei confronti del diktat sul tutto elettrico oggi raccolga consenso. Ci siamo accreditati come Associazione presso il Parlamento Europeo per portare la voce del mercato. Come si fa parlare di prodotto, senza tener conto di chi lo deve acquistare o noleggiare?"*

Michele Moretti, Responsabile del settore Moto di Confindustria ANCMA ha aperto un focus sulle due ruote: *"Il mercato delle due ruote cresce da più di dieci anni. Il tema della neutralità tecnologica è anche per noi centrale. Dal nostro Osservatorio 'Focus 2 R' emerge che tutte le amministrazioni locali parlano di mobilità dolce e di misure che possano arginare il problema del traffico. Il tema dei dazi ci preoccupa non poco, soprattutto nell'eventualità in cui gli Stati Uniti decidessero di porli sulle moto provenienti dal nostro Paese".*

Maria Rosa Baroni, Presidente di NGV ha osservato: *"Rappresentiamo il trasporto con carburanti alternativi e siamo a favore della neutralità tecnologica e per questo abbiamo creato un*

Osservatorio che sarà presente ai tavoli di confronto al MIT e al MISE per affermare questo principio".

"I numeri dicono che quando il consumatore può scegliere, predilige l'opzione più vantaggiosa e i dati sulla diffusione del GPL lo testimoniano. Siamo favorevoli alla pluralità di scelta e non agli obblighi di una sola strada", ha dichiarato **Matteo Cimenti, Presidente Federchimica-Assogasliquidi**.

"L'approccio del legislatore UE deve essere realistico, frutto della consultazione e della condivisione con l'industria di riferimento e gli stakeholder tecnici. Ad esempio: un pneumatico come pure un articolo tecnico non possono contenere il 20% di gomma riciclata perché non è tecnicamente possibile. In un'auto ci sono 70kg di gomma di cui 35 kg di pneumatici: senza la gomma il mondo dell'automotive si ferma. L'industria lancia un messaggio chiaro: costruiamo insieme il nostro futuro con scelte ponderate, sostenibili sia tecnicamente sia economicamente, come pure ambientalmente", ha commentato **Fabio Bertolotti - Direttore Assogomma**.

Mario Verna, manager automotive: "Gli ultimi dieci anni sono stati per il settore automotive particolarmente intensi. Oggi le posizioni degli addetti ai lavori del mercato automotive sembrano decisamente più realistiche. Le performance del settore automotive in termini di riduzione delle emissioni sono uniche dal punto di vista industriale".

Pier Luigi Del Viscovo, Direttore del Centro Studi Fleet & Mobility e Andrea Taschini, Manager e Advisor Automotive. Del Viscovo ha indicato come: "Chi ha sbagliato a livello europeo oggi dovrebbe non chiedere scusa, ma dimettersi. Chi ha votato la Commissione europea e ora la critica, deve assumersi le proprie responsabilità. Oggi si vendono macchine su cui le case automobilistiche producono maggiori margini".

Taschini ha aggiunto: "ormai è condivisa l'idea che il Green Deal sia causa della crisi industriale europea. Gli Stati Uniti sono cresciuti negli ultimi 5 anni del 5%, l'Europa sostanzialmente è in stagnazione. È impossibile fabbricare batterie in Europa in modo economicamente sostenibile".

L'Auto al tavolo della inconcludenza



Perché se i biocarburanti e l'idrogeno rappresentano davvero un'alternativa non li usiamo da subito?

Non paper, anche noto come *aide-mémoire*, è un documento che viene fatto circolare in maniera ufficiosa a scopo esplorativo, per tastare il terreno su potenziali accordi senza che chi lo presenta debba pronunciarsi ufficialmente sulle questioni in discussione.

Per l'Auto, dunque, in Italia il Governo tasta, si informa, mette in cantiere il processo di riforma delle politiche europee. Proprio come se fossimo in procinto di dare un nuovo corso al piano operativo che guiderà l'intero comparto negli anni a venire. Salvo scoprire che l'Auto si barcamena da un pezzo nella transizione più complessa di sempre. E non è una questione di punti di vista, si parla soprattutto di tempo.

Il tavolo automotive del 14 marzo, dopo due rinvii, è stato presieduto dal ministro del Made in Italy, Adolfo Urso. Hanno partecipato le Regioni, le imprese, le organizzazioni di settore e i sindacati.

In apertura, Urso ha trovato parole di elogio per sé e per il Governo, sostenendo quando fondamentale sia stato il supporto del settore in sede europea portando l'Ue al rinvio delle sanzioni del '25 e all'anticipo della revisione del regolamento sui veicoli leggeri.

Poi il mantra: "Bisogna aprire a tutte le tecnologie disponibili, dai biocarburanti all'idrogeno", ha sottolineato Urso. Su questo punto il dubbio è lo stesso di sempre: perché se i biocarburanti e l'idrogeno rappresentano davvero un'alternativa non li usiamo da subito? Perché non si principia a coltivare il ricino nel nostro Paese? Perché non si certifica che il biocarburante è a emissioni zero? Dove sono gli impianti per produrre e distribuire idrogeno? Ma Urso ha poi sottolineato l'importanza di garantire l'autonomia strategica sul fronte delle batterie elettriche e incentivare la produzione Made in Europe. Strategia chiara ai più, ormai. Resta il fatto che in termini pratici, la fabbrica a Berlino è di Tesla, quella di Northvolt è in bancarotta, in Ungheria c'è Catl, in Polonia LG, Acc (13+13 GWh in Francia) ha sospeso il progetto italiano in attesa di una nuova tecnologia da adottare. Poi c'è Faam: per Taverola 2 (dove si mira a raggiungere gli 8 GWh di capacità produttiva) sono stati erogati 506 milioni a novembre 2024, ieri mattina.

Di seguito sono state illustrate le risorse messe in campo a supporto della filiera e quel che si prevede per interventi mirati sulla domanda.

Poi il colpo di alleggerimento, Urso ha confermato che l'Ecobonus non sarà rinnovato: "Abbiamo chiesto all'Europa che un piano incentivi alla domanda sia realizzato, invece, a livello continentale". Quindi prima o poi qualcuno si metterà in attesa di incentivi europei a quanto pare.

Al tavolo c'erano anche le organizzazioni di settore. Cercando di cogliere i punti salienti degli

interventi, procediamo in ordine alfabetico.

Il Presidente di **Aniasa**, Alberto Viano, ha sottolineato come “il piano di rilancio dell’industria dell’auto evidenzia il ruolo chiave giocato dalle flotte a livello europeo, sollecitando l’Italia a un riequilibrio della fiscalità dell’auto aziendale. Ma la modifica al regime delle auto aziendali in fringe benefit va nella direzione opposta”.

Anfia ha ribadito la sintonia con il Mimit sulle azioni da proseguire in Europa. Mitigazione delle sanzioni e revisione delle regolamentazioni per veicoli leggeri e pesanti in ottica di neutralità tecnologica, temi prioritari del lavoro dei prossimi mesi...

Per Massimo Artusi, Presidente di Federauto: “Rendere anche i carburanti rinnovabili (in primis, biofuels, Hvo e biometano) vettori determinanti per la decarbonizzazione dei trasporti”.

Per Andrea Cardinali, Direttore generale di Unrae, quello europeo (di cui riportiamo ampio commento a pagina 6) “sembra più un piano d’attesa che un piano d’azione”, in quanto privo della chiarezza necessaria per le Case auto. Cardinali, parlando della transizione energetica, oltre a ricordare l’elevato costo dell’energia e la mancanza di incentivi, ha ribadito che “Le flotte aziendali, da sole, possono rilanciare la transizione energetica nel nostro Paese”, sottolineando l’urgenza di misure concrete a sostegno.

A #FORUMAutoMotive l'appello di politica, sindacati e filiera automotive

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, in occasione dei primi dieci anni di attività. Al centro dell'evento il Piano UE sull'auto, la revisione del Green Deal, l'attuale stato di salute del settore automotive, in particolare quello italiano, alle prese con una crisi produttiva che non si arresta e che sta facendo i conti con i mutevoli scenari geopolitici.

Il promotore di #FORUMAutoMotive, il giornalista Pierluigi Bonora, ha introdotto i lavori sottolineando che: "#FORUMAutoMotive oggi celebra i suoi primi 10 anni e molti dei problemi rilevati nel 2015 si stanno riproponendo ora, come quello dell'esigenza di svecchiare il parco circolante e quello della razionalizzazione della fiscalità. A tutto questo, complice la lunga pausa causata dalla pandemia, si sono aggiunti seri problemi di carattere ideologico che hanno condizionato importanti scelte politiche in Europa, purtroppo con il colpevole silenzio di buona parte del settore. Noi di #FORUMAutoMotive abbiamo messo subito in guardia sui rischi e sulle pesanti conseguenze che ne sarebbero derivati e che puntualmente si sono manifestati in tutta la loro drammaticità occupazionale. Ed eccoci ora a discutere su come rimediare e rilanciare il sistema automotive Ue anche alla luce delle attuali discutibili volontà di riconvertire la filiera nella produzione di materiale bellico allo scopo di rafforzare militarmente l'Europa. Questi i temi dibattuti nel Tavolo di #FORUMAutoMotive".

In apertura si è tenuto il confronto tra i rappresentanti di schieramenti diversi del mondo della politica sugli scenari presenti e futuri del settore automotive, anche alla luce degli annunci del Presidente americano Trump e del Piano di azione UE, moderata da Pierluigi Bonora, Promotore di #FORUMAutoMotive, con interventi dei giornalisti David Giudici e Umberto Zapelloni.

Carlo Fidanza, Capodelegazione di Fratelli d'Italia - ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e turismo), ha dichiarato: "Credo che il tema della riconversione del settore automotive sia prematuro. Bisogna prima cercare di salvare ciò che dell'automotive è possibile salvare, grazie a decisioni strategiche in grado di sostenere una filiera strategica per il nostro Paese e per l'Europa".

Marco Rizzo, Coordinatore di Democrazia Sovrana Popolare, ha sottolineato: "E' un periodo di veloce cambiamento con la politica che si sta mostrando inadeguata ad assecondare questo passaggio. Oggi siamo vicini alla tempesta perfetta con il fallimento dell'Europa e della proposta green. Non ritengo credibile una riconversione militare della nostra industria dell'auto. Al massimo l'Italia potrebbe assemblare mezzi".

Ha chiuso gli interventi politici Isabella Tovaglieri, Eurodeputata Membro Titolare della Commissione Industria: "Riteniamo già un primo successo che si sia riaperto un dibattito sull'auto su un tema che sembrava chiuso, ma non siamo ancora soddisfatti. In primis riguardo alle sanzioni previste per le Case automotive che sono state solo rinviate e non eliminate, come invece avevamo auspicato. Quindi solo una parziale vittoria. Abbiamo poi chiesto che i biocarburanti rientrino nell'agenda della Commissione europea".

È toccato poi intervenire alle tre sigle sindacali. Stefano Boschini, Responsabile Nazionale Settore Automotive FIM-CISL: "L'economia militare non deve sostituire quella civile, dobbiamo difendere l'industria automotive. Una transizione giusta non si può fare senza risorse in grado di salvaguardare il lavoro, anche attraverso ammortizzatori sociali straordinari e la riconversione dei lavoratori".

Sulla stessa linea Samuele Lodi, Segretario nazionale FIOM Cgil, responsabile automotive: "Abbiamo chiesto alla Commissione europea politiche industriali che partano dall'Europa. Abbiamo bisogno di risposte concrete e risorse. La scelta dello stop alle immatricolazioni diesel e benzina al 2035 è corretta, ma va accompagnata con misure che tengano conto della tenuta economica e sociale. Il processo di transizione verso l'elettrico è inarrestabile. Temiamo moto per il progetto della gigafactory a Termoli, con il lento graduale disimpegno di Stellantis in Italia".

Rocco Palombella, Segretario Generale UILM: "Nessun politico che ha sostenuto il passaggio al tutto elettrico al 2035 oggi rivendica questa scelta. Molte Associazioni solo pochi anni fa parlavano di grandi opportunità con addirittura una previsione di crescita dell'occupazione nel settore. Oggi il quadro è chiaro: abbiamo sacrificato il nostro mercato e l'eccellenza della nostra componentistica per la Cina. L'annuncio di 1 milione di veicoli prodotti in Italia è rimasto tale e siamo lontanissimi da tale obiettivo. Gli stabilimenti nazionali sono quasi tutti fermi".

Al cospetto del mondo della politica europea i diversi rappresentanti della filiera della mobilità presenti hanno potuto condividere il proprio contributo sul tema "Produzione italiana, stato di salute della filiera, impegni del Governo, situazione UE".

"La situazione nell'ultimo anno e mezzo è diventata ancora più drammatica. Abbiamo lavorato con il Governo per affrontare questa crisi e per portare il nostro Paese ad avere una forte competitività rispetto ai Paesi in cui si continuano a produrre le auto. Purtroppo le nostre proposte sono rimaste inascoltate, se si fa eccezione per il tema delle spese per ricerca e sviluppo assoggettate a credito d'imposta. In Europa abbiamo perso in pochi anni 3 milioni di veicoli venduti e oggi anche i progetti dei costruttori cinesi nel vecchio Continente sono stati messi in stand by", ha commentato Gianmarco Giorda, Direttore Generale ANFIA.

Andrea Cardinali, Direttore Generale di UNRAE ha dichiarato che: "Le previsioni per le immatricolazioni auto nel 2025 restano molto negative. Aver spalmato le multe per i costruttori in un lasso temporale dilatato non produrrà effetti positivi per i car maker. Pensare che il Green Deal sia la causa della crisi del mercato è illogico. Il settore sta investendo centinaia di miliardi sulle auto elettriche. L'Unione Europea ha sbagliato quando, avendo come obiettivo la transizione ecologica, ha parlato di sostegno economico, alla domanda e all'occupazione senza però mettere in campo misure concrete. E in merito alla riconversione bellica, mi chiedo quanto ci vorrebbe per poterla mettere in piedi?".

Plinio Vanini, Vicepresidente di Federauto con delega al Settore Auto, ha sottolineato: "Politica e sindacati non hanno fatto i conti con le esigenze dei clienti, non hanno preso in considerazione i consumatori. Noi siamo sempre stati a favore della neutralità tecnologica. È stato ucciso un settore, stiamo uccidendo la distribuzione, il cliente è totalmente confuso. Abbiamo 20 milioni auto ante Euro4 e i proprietari non le cambiano perché non sono economicamente in grado di farlo. Bisogna tenerne conto. Gli incentivi non servono. Lo

slittamento delle multe è solo lo spostamento in avanti di una condanna. Dobbiamo iniziare a pensare a promuovere iniziative di protesta in piazza".

Alberto Viano, Presidente di ANIASA, ha poi portato il punto di vista del settore del noleggio e della mobilità pay-per-use: "Il nostro obiettivo è rendere i servizi di mobilità sempre più flessibili in modo competitivo; siamo cresciuti in un mercato che si stava riducendo per ragioni demografiche e per la minore necessità di avere un'auto di proprietà. Da due anni registriamo un rallentamento della domanda di nuove immatricolazioni, con una flotta che però continua a crescere. Con la stretta sulle vetture in fringe benefit si è scelto di penalizzare il comparto delle auto aziendali, frenando il ricambio del circolante e appesantendo le buste paga dei dipendenti delle imprese".

In rappresentanza della filiera elettrica è intervenuto Fabio Pressi, Presidente di Motus-E: "Il calo delle vendite di auto non è collegato alla svolta elettrica. A fare da contraltare rispetto ai bassi numeri di e-car vendute in Italia, c'è una struttura di ricarica più consistente rispetto ad altri Paesi. Bisogna lavorare sulla sensibilizzazione delle persone sull'utilizzo delle colonnine di ricarica. Nel settore elettrico c'è un problema di incertezza che rischia di frenare gli investimenti, anche quelli in ricerca e sviluppo".

Gianni Murano, Presidente di UNEM, ha rimarcato come: "La Commissione ha finalmente riconosciuto la necessità di una revisione del percorso sinora intrapreso dall'Europa per la decarbonizzazione dei trasporti. Tuttavia il piano d'azione UE insiste sulla monocrazia tecnologica e non c'è traccia di soluzioni pragmatiche e reali per una crisi, come quella dell'automotive, che si avvia a diventare irreversibile. Bisogna lavorare affinché la Commissione si convinca ad aprire a tutte le tecnologie disponibili calcolando le emissioni di CO2 non solo allo scarico ma sull'intero ciclo di vita".

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Confcommercio Mobilità-Federmotorizzazione ha poi evidenziato: "Sono felice di vedere che il mio scetticismo espresso qualche anno fa nei confronti del diktat sul tutto elettrico oggi raccolga consenso. Ci siamo accreditati come Associazione presso il Parlamento Europeo per portare la voce del mercato. Come si fa parlare di prodotto, senza tener conto di chi lo deve acquistare o noleggiare?".

Michele Moretti, Responsabile del settore Moto di Confindustria ANCMA ha aperto un focus sulle due ruote: "Il mercato delle due ruote cresce da più di dieci anni. Il tema della neutralità tecnologica è anche per noi centrale. Dal nostro Osservatorio 'Focus 2 R' emerge che tutte le amministrazioni locali parlano di mobilità dolce e di misure che possano arginare il problema del traffico. Il tema dei dazi ci preoccupa non poco, soprattutto nell'eventualità in cui gli Stati Uniti decidessero di porli sulle moto provenienti dal nostro Paese".

Maria Rosa Baroni, Presidente di NGV ha poi osservato: "Rappresentiamo il trasporto con carburanti alternativi e siamo a favore della neutralità tecnologica e per questo abbiamo creato un Osservatorio che sarà presente ai tavoli di confronto al MIT e al MISE per affermare questo principio".

"I numeri dicono che quando il consumatore può scegliere, predilige l'opzione più vantaggiosa

e i dati sulla diffusione del GPL lo testimoniano. Siamo favorevoli alla pluralità di scelta e non agli obblighi di una sola strada", ha dichiarato Matteo Cimenti, Presidente Federchimica-Assogasliquidi.

"L'approccio del legislatore UE deve essere realistico, frutto della consultazione e della condivisione con l'industria di riferimento e gli stakeholder tecnici. Ad esempio: un pneumatico come pure un articolo tecnico non possono contenere il 20% di gomma riciclata perché non è tecnicamente possibile. In un'auto ci sono 70kg di gomma di cui 35 kg di pneumatici: senza la gomma il mondo dell'automotive si ferma. L'industria lancia un messaggio chiaro: costruiamo insieme il nostro futuro con scelte ponderate, sostenibili sia tecnicamente sia economicamente, come pure ambientalmente", ha osservato Fabio Bertolotti - Direttore Assogomma.

Spazio poi a Mario Verna - manager automotive: "Gli ultimi dieci anni sono stati per il settore automotive particolarmente intensi. Oggi le posizioni degli addetti ai lavori del mercato automotive sembrano decisamente più realistiche. Le performance del settore automotive in termini di riduzione delle emissioni sono uniche dal punto di vista industriale".

Tra gli interventi di interesse anche quelli di due esperti Pier Luigi Del Visco, Direttore del Centro Studi Fleet & Mobility e Andrea Taschini, Manager e Advisor Automotive. Del Visco ha indicato come: "Chi ha sbagliato a livello europeo oggi dovrebbe non chiedere scusa, ma dimettersi. Chi ha votato la Commissione europea e ora la critica, deve assumersi le proprie responsabilità. Oggi si vendono macchine su cui le case automobilistiche producono maggiori margini".

Gli ha fatto eco Taschini: "ormai è condivisa l'idea che il Green Deal sia causa della crisi industriale europea. Gli Stati Uniti sono cresciuti negli ultimi 5 anni del 5%, l'Europa sostanzialmente è in stagnazione. È impossibile fabbricare batterie in Europa in modo economicamente sostenibile".

Auto a noleggio sempre più vecchie, in Italia: non è quello il problema



È cominciata la frenata di immatricolazioni del noleggio italiano, fenomeno che aveva invece caratterizzato il mercato auto Italia negli ultimi anni per la vigoresità. Non cala la flotta, per ora, ma peggiorano le aspettative del settore

In occasione di **ForumAutomotive 2025** il presidente **Aniasa**, **Alberto Viano**, ha ricordato come il mondo del Noleggio sia risorto dopo la pandemia e abbia letteralmente saputo rimbalzare, nei volumi e nelle immatricolazioni, per vari anni. Una spinta utile, nel mercato auto tricolore.

Oggi però, anche le auto a noleggio, a lungo termine per la maggiore, "invecchiano". Accade per via delle situazioni politico fiscali che privilegiano le auto con spina, che lasciano incerti molti attori e ancor più dubbiosi i driver. Come più volte argomentato qui e a MissionForum, nella "tecnica" fiscale e di sostenibilità, la situazione attuale non facilita il Bel Paese ma anzi, frena le immatricolazioni di nuove auto. Ora, anche per i noleggiatori.

"Non so se sia un cinismo voluto, contro certe scelte, ma così facendo le immatricolazioni frenano. Un'auto di qualche anno oggi è paragonabile a una nuova (come quelle a termine di primo noleggio, ndr) per vari aspetti e se si inasprisce la tassazione, sui dipendenti con auto aziendali, si calano le immatricolazioni".

Pur evidenziando il tema, **Aniasa** in senso stretto non soffre come associazione, anzi, qualche noleggiatore può ben gestire chi nella fase odierna vuole estendere i contratti, per auto aziendali, ma Viano oggettivamente segnala il “freno messo” a chi ha trainato il mercato automotive tricolore negli ultimi anni, il Noleggio, appunto.

Di riflesso, ricorda sempre il presidente **ANIASA**, si mette in potenziale e ulteriore invecchiamento il circolante, con tutto quanto ne consegue. Per sicurezza di tutti e magari anche per oneri manutenzione nel fleet, rispetto a quanto si era abituati, oltre che mutare un recente equilibrio che si era ottenuto nel “business” della filiera.

“Oggi purtroppo la politica è alla ricerca di un consenso accelerato, perdendo i riferimenti di un quadro a lungo termine: quello di cui invece le aziende hanno bisogno, per investire”.

Come vivono i noleggiatori questa fase storica, preoccupazioni ed eventuali gratificazioni?

“La preoccupazione è che siamo ancora largamente B2B, integrando molte catene del valore. Il carico sull’auto, che sposta anche le competenze, ora viene inasprito e alla lunga penalizza il nostro mercato. La cosa gradita è che il noleggio, dimostra pur in un momento di calo generale, come la nostra flotta stia salendo”.

Spaventano le alternative che qualcuno potrebbe mettere in atto, forzato a trovarle?

“Dove la popolazione si concentra, dai nostri studi, può lavorare bene il car-sharing e l’utente ha delle esigenze che sposano alternative all’auto propria. Serviranno però vetture progettate e dedicate a quell’uso di sharing. Nel resto d’Italia, dove non ci sono grandi centri, l’auto per uso esclusivo rimane. Il problema è che il nuovo costa troppo e il noleggio ha un ruolo anche per il flusso di vetture usate. Il nostro obiettivo, è rendere i servizi di mobilità sempre più flessibili in modo competitivo”.

Vedremo allora se di fronte a questa rigidità ancora imposta, scelte politiche mutanti a parte, davvero le aziende sceglieranno di fare altre proposte ai dipendenti, papabili di nuova auto aziendale e come questi gestiranno, il proseguire di un noleggio o il passare ad altro, per qualcuno il veicolo proprio, con rimborso spese secondo nuove Tabelle ACI in vigore.