

## **“Missione Mobilità”: dagli incontri a Milano proposte e provocazioni per risvegliare il settore e rispondere alle vessazioni**

**Massimo Ghenzer:** "Non é certo un segreto che nel 2020 il livello medio di emissione della intera gamma debba essere inferiore a 95 gr di CO2 a km. Per arrivarci non sarà facile e l'Esecutivo non può non prendere rapidamente provvedimenti che indirizzino i produttori e il mercato. I Consumatori esprimono grande e crescente interesse per la trazione a Metano e GPL e da un po' di tempo anche per l'Ibrido. Allora cosa si attende ad incentivare gli acquisti di prodotti a basse emissioni, far riprendere il mercato, favorire il ricambio e programmare un ordinato processo per rispettare la legislazione europea che pone il riferimento al 2020. Stiamo parlando ad un Esecutivo che finora non ha ascoltato. Allora facciamoci sentire a livello mediatico mobilitando tutto il variegato Mondo dell'Auto."

**Bernaldo Bertoldi:** *“Le strade cittadine sono state pensate in un'altra epoca per altre auto. Di fronte a questo scenario si aprono due possibilità: continuare nella strada della limitazione dello spostamento dell'automobilista, aumentando costi e limitando accessibilità oppure ripensare in modo intelligente le infrastrutture di spostamento cittadino. Perché non pensare allora alla realizzazione di ampi parcheggi sotterranei nei centri delle città, parcheggi che colleghino i punti vitali del centro e alla costruzione di autostrade cittadine sotterranee che permettano di accedere alle città decongestionando la superficie e permettendo la mobilità”.*

Sono poi saliti sul palco amministratori locali ed esperti dell'automotive e di comunicazione che si sono confrontati sul tema: “Uno spot per l'automotive – Idee per rilanciare immagine e passione”. **Federico del Prete**, scrittore e blogger (autore del libro “Compratevi una bicicletta”): *“Rispetto all'Europa siamo molto indietro in tema di gestione del traffico. Basti pensare che Londra ha investito quasi un miliardo di euro per creare un sistema a favore dei ciclisti. E' necessario favorire la crescita della 'nuova mobilità' che alla fine va a vantaggio dell'intero sistema automotive”.*

**Franco Floris**, sindaco di Andora, vincitore del **Premio Amoer** come “esempio di amministrazione ‘contro corrente’ in cui gli utenti della mobilità a motore non sono considerati alla stregua di una ‘cassa continua’ da cui attingere: *“Non ho utilizzato nessuna bacchetta magica per risolvere i problemi. I parcheggi nella mia cittadina sono gratuiti per tutti e abbiamo evitato di fare cassa con le multe e gli Autovelox grazie a tagli di bilancio. Un sindaco può fare molto nel suo piccolo per migliorare le cose”.*

**Klaus Davi**, massmediologo: *“Per molti versi mi sembra un dibattito di dieci anni fa, quando il concetto di Smart nacque proprio per venire incontro ai problemi del traffico nei centri urbani che oggi sono rimasti tali o sono peggiorati. Da allora in poi l'auto è diventata un oggetto demonizzato e ha perso il ruolo di status symbol. In gran parte è colpa della politica che colpisce le auto per avere i voti di chi non le sopporta o le vede male. Ma anche le Case hanno commesso un grande errore: dovevano entrare nel dibattito politico per difendersi”.*

**Antonio Ghini**, direttore Museo Ferrari Maranello: *“Abbiamo davanti due soluzioni per affrontare la crisi: usare il silenzio che è una straordinaria arma comunicativa o al contrario utilizzare tutte le parole come carburante per la mobilità. Per esempio, penso a un “manifesto” su cui ogni giorno si ricordino i punti fondamentali su cui lavorare. E poi creare provocazioni come offrire un parcheggio privilegiato alle auto di lusso, vere espressioni dell'arte moderna che non vanno ghezzate bensì esaltate e protette all'interno delle città”.*

**Vittorio Feltri**, editorialista de Il Giornale: *“L’auto è odiata perché è sinonimo di libertà. E io per sostenerla ne possiedo due ingombranti che utilizzo con piacere appena posso. Trovo assurda questa guerra all’auto, cercando di ucciderla con le tasse quando rappresenta un mezzo fondamentale. E non sopporto l’ecologismo quando diventa una religione talebana: purtroppo i sindaci lo seguono, con i risultati che vediamo ogni giorno”.*

**Marco Makaus**, Amministratore Delegato 1000miglia: *“Oltre che al trasporto delle persone su gomma, è importante prestare attenzione anche a quello delle merci. Si tratta di un processo industriale che può e deve essere programmato e integrato con le altre modalità di trasporto, in modo da ridurre l’incidenza, oggi significativa, sul traffico delle nostre strade e realtà cittadine”.*

E’ toccato poi alle Associazioni di categoria della filiera dell’auto illustrare alle istituzioni lo scenario di forte difficoltà vissuto dal comparto e le ricadute negative su occupazione e aziende.

**Massimo Nordio**, Presidente Unrae: *“La situazione è molto chiara ed è bloccata da due problemi. Il primo: è sempre più costoso poter godere della mobilità individuale. Il secondo: il settore industriale sta vivendo un gravissimo stato di crisi Il Governo deve capire che aiutando l’auto, aiuta sia le famiglie sia l’economia italiana in generale. Ecco perché bisogna lavorare tutti insieme per far sentire la nostra voce in maniera più ampia che in passato”.*

**Gianmarco Giorda**, Direttore Anfia: *“In Italia ormai mancano le condizioni per fare industria. Non bastasse la crisi delle auto vere e proprie, abbiamo perso un intero settore, quale la produzione di autobus mentre boccheggiano i camper, i veicoli commerciali leggeri e i rimorchi. Bisogna intervenire rapidamente per evitare la fine totale”.*

**Cesare De Lorenzi**, vice-presidente Federauto: *“Dal 2011 è iniziata una crisi drammatica di cui non si vede la fine, si è perso il conto di quante concessionarie hanno chiuso e di quante persone hanno perso il posto di lavoro. Siamo stati lasciati a noi stessi quando Fiat ha abbandonato il ruolo di capocordata. Per ridare ossigeno al settore, si dovrebbe partire dal sostenere la sostituzione dei circa 14 milioni di veicoli del parco auto euro zero, qualcosa che non ha più senso e non ha paragoni in Europa”.*

**Pier Francesco Caliarì**, direttore generale Ancma: *“Il settore motociclistico ha subito vessazioni feroci, non solo dal punto di vista del Fisco: basti pensare che in dieci anni le assicurazioni sono aumentate del 400%. E si è data pochissima attenzione alla sicurezza delle strade. Per quanto riguarda le biciclette è il caso di investire molto di più sia per incrementarne l’utilizzo turistico sia per trovare un sistema di integrazione con la mobilità automobilistica”.*

**Paolo Ghinolfi**, Presidente Aniasa: *“Sono anni che non abbiamo risposte dal Governo sui temi che ci riguardano, con un danno incredibile per l’erario: un milione di automobili che manca dal mercato porta quattro miliardi in meno di Iva per l’Erario e se aggiungiamo l’indotto, raggiungiamo circa otto-nove miliardi, quasi quanto una Finanziaria. Se l’auto non venisse punita con regolarità e con un po’ di lungimiranza, si potrebbero recuperare un bel po’ di soldi”.*

E’ toccato quindi ai due rappresentanti delle istituzioni nazionali replicare.

**Luigi Casero**, Vice ministro dell’Economia: *“Inutile nascondere che la situazione economica è complessa, con due settori fondamentali come l’edilizia e le auto che vanno molto male. In più, c’è una finanza pubblica che non permette di agire con la dovuta energia. Senza dimenticare che ogni qualvolta si cerca di intervenire in un settore, questo non accetta cambiamenti. Il clima di fondo verso l’automobile è negativo. E molte misure del precedente Governo sono figlie di un atteggiamento punitivo a partire dal superbollo che ha dato gli effetti contrari a quelli per cui era stato creato: del resto una politica fiscale di tipo ideologico porta regolarmente disastri. E’ il tempo di intervenire per un sostegno reale al settore, in modo complessivo e non a favore di una singola azienda come è successo in passato. Il primo elemento resta un’inversione di tendenza nella cultura generale verso l’auto che deve coinvolgere le amministrazioni locali e chi ci lavora. Il nostro*

*impegno è in primis quello di evitare gli errori del passato e riuscire a dare una mano a questo settore vitale per l'intera economica italiana".*

**Daniele Capezzone**, Presidente Commissione Finanze della Camera: *"I problemi sono sotto gli occhi di tutti. In pratica, dopo 30-40 anni di errori sono arrivati i nodi al pettine per due elementi fondamentali, come la casa e l'auto. La cattiva politica, unita alla grande stampa e all'industria automobilistica, ha portato a questa situazione. Penso che insieme possiamo agire su due fronti: non possiamo limitarci a pensare a una politica di piccole correzioni, 'dello zero virgola', ma bisogna realmente aggredire le situazioni e dobbiamo batterci contro il politically correct basato più che altro sulla demagogia contro l'utilizzo delle auto e non sulle situazioni reali. Da parte mia, mi batterò perché le spese legate alle auto siano considerate come quelle di altri settori e quindi con un trattamento fiscale ben più favorevole di quello attuale. L'automobilista è troppo vessato dallo Stato".*

Sui dati illustrati dall'Ing. **Giacomo Mori** – Director di AlixParters nel corso della presentazione della ricerca su "La mobilità elettrica: sogno o realtà" si sono poi focalizzati i commenti dei relatori intervenuti nella prima sessione pomeridiana, moderata da **Gian Primo Quagliano**, Presidente del Centro Studi Promotor.

**Giacomo Corti**, Project manager e-mobility Bosch: *"La crescita dei sistemi di propulsione alternativa è continua, ma sicuramente lenta. Per Bosch le auto elettriche devono sembrare auto vere e proprie, non giocattoli. Il nodo per lo sviluppo resta sempre quello legato al costo delle batterie".*

**Alessandro Toffanin**, Product communication Bmw: *"Per Bmw una vettura elettrica deve essere perfetta tecnologicamente, comoda e di forte impatto emotivo. Per la Serie I, i progettisti hanno dovuto pensare sin dal primo disegno alla sostenibilità totale. Per questo è stata costruita una fabbrica particolare a Lipsia in cui l'energia è solo eolica e ogni aspetto è ecologico".*

**Michele d'Argenzio**, Project manager Bertone: *"Noi crediamo che l'auto elettrica possa essere anche molto differente dall'archetipo di auto classica. Stiamo lavorando su un concetto esteticamente originale, ad alto grado di sicurezza e divertente per tutti. Lo stiamo facendo in accordo con le Regioni, in attesa di un ragionamento in chiave nazionale".*

L'ultima tavola rotonda è stata dedicata al confronto, molto partecipato, tra la Task Force della Mobilità e i rappresentanti delle Pubbliche Amministrazioni che hanno potuto illustrare le proprie ricette per migliorare la mobilità cittadina. Gli interventi sono stati preceduti da un'introduzione di **Marcello Pirovano**, della Compagnia dell'Automobile, che ha invitato i 34 milioni di automobilisti a prendere coscienza e mobilitarsi in difesa dei propri diritti dai continui attacchi ideologici dei detrattori delle quattro ruote che stanno favorendo un vero e proprio processo di deindustrializzazione del comparto.

**Pierfrancesco Maran**, Assessore Mobilità a Milano: *"Tutte le grandi città europee stanno andando verso la limitazione dell'utilizzo delle auto: io preferisco dire che è necessario ricreare il contesto dell'automobile in un Paese dove c'è sempre stato un numero alto di vetture e un utilizzo eccessivo, E in questo senso va la nostra proposta di car sharing, primi in Italia dopo che da tre anni è partita all'estero. Il problema dei parcheggi va affrontato in modo lucido, non come è stato fatto per anni ignorando che la richiesta era inferiore all'offerta: ecco perché spesso non vengono finiti. E' sbagliato pensare che il bilancio di un Comune come Milano dipenda dagli introiti legati all'auto: l'Area C dà circa 20 milioni, le multe un centinaio e le strisce blu 5. Su un bilancio da tre miliardi di euro, sono 125 milioni di euro. Il nostro obiettivo è lavorare su un sistema in cui i trasporti pubblici diventino ancora più importanti e organizzati, con le automobili private, lasciate nei parcheggi di interscambio, in parte nuovi e da rendere più sicuri. Invito poi i ciclisti milanesi a osservare con scrupolo di Codice dell'autostrada".*

**Claudio Lubatti**, Assessore Mobilità a Torino: *“E’ ora di finirla con la battaglia tutti contro tutti. Bisogna lavorare tutti insieme per far capire che ogni mezzo ha diritto al suo spazio, a partire dalle auto che non è certo nemica della nuova mobilità. E’ tempo di proposte intelligenti e non demagogiche da discutere senza preclusioni. A me spiace quando vedo che le possibilità di creare un sistema integrato è limitato dalle singole lobby”*.

Il Presidente Bonora ha chiuso i lavori dando appuntamento all’intera filiera con i nuovi incontri e provocazioni di Missione Mobilità.