



Dalla dipendenza dal gas russo a quella dai produttori di auto cinesi?



Home



News



AttualitàAttualità

“La revisione del Codice della Strada per una maggiore sicurezza sulle strade e la riapertura del dibattito sullo stop ai motori endotermici al 2035”.

Sono stati questi i due temi principali al centro della seconda giornata dell'evento #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista Pierluigi Bonora, in programma ieri e oggi a Milano e in diretta streaming.

Il promotore di #FORUMAutoMotive Pierluigi Bonora ha introdotto i lavori, consegnando a Massimo Di Risio, fondatore e presidente del Gruppo DR Automobiles, il premio il “Personaggio dell'anno 2023 per FORUMAutoMotive “. Il riconoscimento, consegnato oggi anche dalla giornalista Roberta Pasero, viene assegnato dal Movimento di opinione sui temi della mobilità e del settore automotive alla personalità che nel corso dell'anno precedente si è distinta nel portare avanti iniziative tangibili a beneficio della mobilità nel suo complesso con possibili ricadute positive sul Sistema Italia.

Di Risio ha commentato il Premio, affermando: “Siamo partiti da un'ipotesi di realizzazione di auto nei primi anni 2000. Poi abbiamo avviato la collaborazione con la migliore tecnologia cinese, con circa 500 posti di lavoro in Molise. Grande successo ha avuto l'idea di commercializzare auto in centri commerciali, e le abbiamo realmente



vendute alla cassa del supermercato. Oggi la nostra offerta è decisamente competitiva non perché buona parte del prodotto arriva dalla Cina, ma grazie alle sinergie con altre aziende. Il cliente oggi è meno influenzato dal marchio, l'acquisto è sempre più razionale. Il nostro prodotto è in linea con la concorrenza, con un prezzo decisamente più contenuto”.

Di seguito i principali spunti sollevati dai relatori dei talk show.

“Codice della strada: dalle parole si passi ai fatti.

La sicurezza non dev'essere una questione politica”

Il talk show, moderato dal giornalista Umberto Zapelloni, ha visto gli interventi di diversi manager ed esperti del mondo della sicurezza.

Gabriele Aimone Cat, di Bosch Iralia, ha osservato: “Oggi siamo nella terza fase della sicurezza: dopo ABS, sistemi in grado di interagire tra loro, ora le auto parlano con le infrastrutture e dialogano tra di loro. Ma la tecnologia non può sostituire il comportamento corretto e il rispetto delle norme”.

Sull'esigenza di aumentare la guardia sulla sicurezza su strada è intervenuta Valentina Borgogni, Presidente Associazione Gabriele Borgogni Onlus: “Servono risorse, e i risultati non saranno immediati, ma sono soddisfatta delle proposte avanzate dal Governo. La legge sull'omicidio stradale non è perfetta, ha inserito il nuovo concetto, ma deve essere rivista perché la mobilità è cambiata. Ci sono lacune sul tema delle lesioni gravi e manca un'aggravante legata all'uso del cellulare, nuova droga di questi anni”.

Gli ha fatto eco Paolo Ciuffi, Ceo e Fondatore di D6 Drive Responsibly: “Cerchiamo di collaborare per l'obiettivo che è prezioso per tutti. Se pensiamo a un bambino di 3 anni, che entra in auto e si mette la cintura, vuol dire che è ben stato educato. Le stragi devono essere azzerate”.

Luigi Di Matteo, Coordinatore Centrale Area Tecnica ACI, ha ricordato: “Il nuovo Codice nasceva 30 anni fa, oggi c'è la necessità di rinnovarlo, perché una strada non è più solo una strada, ma un insieme di infrastrutture che dialogano con il veicolo. Non sono previste normative per la revisione del veicolo elettrico. Serve un Codice stradale attento a innovazioni e comportamenti”.

È poi toccato a Carlotta Gallo, Dirigente Compartimento Polizia Stradale Lombardia, evidenziare che “dobbiamo contrastare il fenomeno dell'incidentalità. Ma l'approccio non può essere limitato a controllo e repressione. Ci stiamo impegnando su educazione a sicurezza stradale nelle scuole, progetti importanti finalizzati a individuare forme di linguaggio che intercettino i giovani”.

Sul tema delle regole si è soffermato Toni Purcaro, Chairman DEKRA Italia e Executive Vice President DEKRA Group, Head of Region CEEME: “Mi aspetto un'evoluzione del Codice della strada che abbia un impianto dinamico e appendici per ricevere tutti gli aggiornamenti in funzione dello sviluppo, per evitare continue rivoluzioni del testo”.

Emilio Patella, Segretario Nazionale UNASCA, ha poi osservato: “Sento un grande



senso di responsabilità. Vanno introdotte novità, non si può insegnare all'interno delle scuole di formazione come 50 anni fa e vanno esaminati gli esaminatori. Il superamento dell'esame è nozionistico, quello di guida è fatto ancora in modo superficiale e non è omogeneo".

Carlo Zanoni, dell'Accademia formativa Martesana, ha rilevato: "È cambiato il modo di fare didattica e contemporaneamente sta cambiando anche l'auto. La professione di mecatronico (o autotronico) sta nascendo alla rincorsa di norme e tecnologia".

Geronimo La Russa, Presidente dell'Automobile Club Milano: "Le nostre città si evolvono ad altissima velocità, non sempre in meglio. Bisogna sanzionare i comportamenti scorretti di tutti utenti; si sanzionano gli automobilisti, molto meno chi non è considerato un cattivo della strada".

"Barcolla l'input Ue del tutto elettrico dal 2035. Riprendono quota gli ecocarburanti. Ambientalisti infuriati. E adesso?

Il talk show moderato dal giornalista Luca Talotta, si è soffermato sugli ultimi sviluppi del dibattito relativo allo stop dei motori endotermici al 2035.

Il primo intervento è stato di Pierpaolo Biffali, Head of Powertrain Product Engineering, Iveco Group: "Stiamo sviluppando varie soluzioni con differenti propulsioni per rendere più sostenibili mezzi di lavoro che oggi non rientrano nelle limitazioni di emissioni. Tutti i mezzi devono rispondere a esigenze di riduzione di CO2".

Parola poi a Marco Do, Direttore comunicazione e relazioni esterne di Michelin Italiana: "Michelin ha lanciato il primo pneumatico verde nel 1992, con alta percentuale di silice per ridurre significativamente la resistenza al rotolamento. Un elemento che serve ad aumentare indirettamente l'autonomia della batteria".

Sempre in rappresentanza dei mezzi pesanti ha parlato Enrique Enrich, Presidente e Amministratore Delegato di Italscania: "Dobbiamo fare la nostra parte per ridurre l'effetto serra e lo stiamo facendo: siamo pronti con biocarburanti, biometano e abbiamo modelli elettrici, anche se questi ultimi hanno un'autonomia ridotta. Abbiamo anche ibrido plug-in e idrogeno, ma trovare l'idrogeno verde è difficile".

Spazio poi a Camillo Piazza, Presidente di Class Onlus: "La sostenibilità non può essere imposta, deve essere desiderata. Stiamo aspettando che il mercato faccia il suo percorso. Fino a quando lo Stato offrirà incentivi, i prezzi delle auto resteranno alti. Se non ci fossero, sarebbe il mercato a far calare i prezzi, perché costa meno produrre una 500 elettrica che una con motore termico".

Sulle novità del mercato e sui punti di forza degli e-vehicle si è soffermato Gustavo de Cicco, Fleet & Remarketing Director, Gruppo Koelliker: "Abbiamo un'offerta innovativa elettrica che viene proposta ad aziende che hanno esigenze diverse. Le aziende si stanno aprendo, fanno prove e inseriscono in flotte auto elettriche e difficilmente torneranno indietro, soprattutto quando scoprono che i vantaggi superano gli svantaggi".

Sulle incognite della transizione all'elettrico si è soffermato Andrea Taschini, Manager



Automotive: "L'80 per cento delle materie prime sono controllate dalla Cina, l'Europa non sarà in grado di essere competitiva su questo piano. Potremmo trovarci in una situazione di embargo, che con le batterie sarebbe impossibile da aggirare. Il Governo deve lavorare sugli specifici contesti e fare gli interessi dell'Italia".

Il dibattito si è poi spostato sul nucleare con Massimiliano Tacconelli, Responsabile del Settore Nucleare del Gruppo Tosto: "Parlare di nucleare è già un successo, abbiamo superato un tabù. La produzione europea da nucleare è pari al 25 per cento. E noi ne importiamo il 12 per cento. Dobbiamo scegliere se vogliamo produrre componenti per le centrali francesi dalle quali poi acquistiamo elettricità".

Transizione green, svolta in vista, tra nuovi scenari e necessità di chiarezza

Il dibattito, moderato da Pierluigi Bonora, promotore di [#FORUMAutoMotive](#), si è spostato di nuovo sul tema della transizione green e su come investire e programmare tra nuovi scenari e necessità di chiarezza.

L'intervento del Viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Galeazzo Bignami, ha aperto i lavori di questa sessione: "Non crediamo sia scaltro passare dalla dipendenza dal gas russo a quella dall'auto elettrica cinese. È necessario affiancare alla sostenibilità ambientale anche quella economica e sociale. Siamo contro l'ecologismo radical chic che rischia di condannare il nostro Paese a un effetto Cuba in cui l'auto diventi appannaggio solo di classi più abbienti. Il Governo crede nella neutralità tecnologica e nella pluralità di tecnologie in grado di assicurare emissioni zero al 2035. Va considerato l'intero ciclo di vita, dalla produzione dell'auto al suo fine vita e riciclo. Il rischio è che si faccia ecologismo in Europa, inquinando in altri Paesi del mondo".

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Federmotizzazione, ha poi replicato: "L'aria sta cambiando e lo si avverte nel dibattito nazionale ed europeo sul tema. Ci si interroga finalmente sulla bontà delle scelte assunte a livello europeo, privilegiando una tecnologia, quella elettrica, ancora non ben conosciuta, il cui ciclo di vita prevede una produzione di CO2 superiore a quelle generate da vetture con motore endotermico".

Marco Bonometti, Presidente di Gruppo OMR, ha condiviso l'approccio di Buongiardino, sottolineando: "La macchina elettrica è una macchina per soli ricchi. Va fatta un'operazione verità. Va rivisto il green deal, senza energia rinnovabile non si capisce come potremo generare l'energia pulita necessaria ad alimentarle. L'elettrico mette a rischio un'intera filiera con decine di migliaia di lavoratori interessati in Italia e centinaia di migliaia in tutta Europa, senza contare il rischio della deindustrializzazione alle porte".

"Ci sono due parti lese in questa transizione", ha commentato Rocco Palombella, Segretario Generale, UILM, "imprese e lavoratori. È impossibile mettere in discussione l'Euro7 dopo così pochi anni. È mancata nel nostro Paese una politica industriale degna di questo nome, con tutto il sistema della componentistica a rischio. Il processo di transizione al 2035 va bloccato".

La parola è poi passata a Paolo Borchia, Europarlamentare: "Abbiamo portato le istanze del territorio a Bruxelles. Con questa normativa gli Europei pagano, gli altri inquinano.



Non c'è sostenibilità ambientale senza tenere conto anche di quella sociale ed economica. Gli impatti negativi sull'occupazione sono sotto gli occhi di tutti, senza dimenticare che stiamo alimentando la dipendenza dal mercato cinese. Non è possibile sacrificare tutto sull'altare dell'elettrico”.

Guido Guidesi, Vicepresidente dell'Alleanza tra le Regioni Europee Automotive e Assessore alla Sviluppo Economico della Regione Lombardia, ha sostenuto che “esiste un'alleanza tra 28 Regioni italiane ed europee per una transizione più equa e razionale anche dal punto di vista sociale. Sugli obiettivi ambientali di decarbonizzazione siamo tutti d'accordo, ma tenendo aperte più strade all'insegna della neutralità tecnologica”.

In chiusura di evento ha preso la parola Marco Stella, Vicepresidente di ANFIA: “Finalmente si guarda con grande realismo il processo di transizione ecologica e verso l'elettrico che non può rappresentare l'unica soluzione. Siamo convinti che ci sarà una fase in questa conviverà con altre tecnologie attente all'ambiente. Siamo il secondo Paese per l'industria della componentistica. Sprecare questo valore e queste competenze sarebbe un errore terribile. Non va abbandonato l'elettrico, ma portato insieme al motore endotermico”.

