



Michele Crisci

Presidente

Bologna Motor Show

1 dicembre 2017

Michele Crisci, Presidente UNRAE

Bologna, 1 dicembre 2017

Un cordiale buon pomeriggio a tutti e un ringraziamento all'Ing. Razelli e all'Ing. Sticchi Damiani per averci invitato a questo evento.

Molti di voi conoscono bene l'UNRAE e la sua lunga storia; ricordo solo a beneficio degli altri chi siamo: UNRAE rappresenta tutti costruttori esteri di veicoli, si tratta di 43 aziende in rappresentanza di 60 marchi che in Italia coprono il 70% del mercato auto e oltre il 50% degli altri settori.

Vengo subito al tema di oggi per riaffermare che l'auto è, e resterà centrale nel bisogno di mobilità dei cittadini. Lo dicono le ricerche (ricordo l'ultima del CENSIS), lo conferma lo studio sugli insediamenti abitativi degli italiani, molti dei quali hanno trasferito la loro residenza dai centri urbani delle città, alle nuove periferie, influenzando quindi sensibilmente i dati del pendolarismo, anche e soprattutto in rapporto alle difficoltà croniche del trasporto pubblico locale che, voglio dirlo subito, non è nemico della mobilità, ma anzi va visto in una forma integrata.

In questo contesto, i temi ambientali sono altrettanto importanti perché riguardano la salute dei cittadini e, insieme ai bisogni dei cittadini, sono la cosa più importante che una classe politica deve considerare.

E se la mobilità è un bisogno, sacrificare l'auto è solo una soluzione semplicistica.

È, infatti, difficile ipotizzare una politica di contenimento della mobilità, anzi troviamo che sia raccomandabile lavorare per agevolare la mobilità, come gli incroci, gli svincoli, la velocità di scorrimento del traffico, perché meno una vettura è ferma nel traffico e meno emette.

Quindi, bisogna lavorare sulle infrastrutture e sullo smaltimento del parco anziano.

Lo smaltimento del parco anziano è una chiave per risolvere il tema ambientale.



La velocità di uscita delle auto vecchie è troppo lenta. Guardate questa slide: alla velocità di radiazioni attuali impiegheremmo 30 anni per eliminare tutte le vetture ante direttiva euro, 25 anni per le Euro 1 e 10 per eliminare tutte le auto Euro 2.

La situazione è ancora più complicata nei veicoli commerciali: 44 anni per eliminare tutti i veicoli ante Euro 2.

Allora come fare? Intanto è realistico pensare che vetture così datate siano nel possesso di famiglie con limitata disponibilità economica.

Formule fiscali che si sono dimostrate efficaci in altri settori, sono state, ad esempio, le detrazioni per ristrutturazione e allora, perché non estendere il principio della detraibilità dei costi di acquisto a chi compra un'auto ecologica rottamandone una vecchia?

Oppure, per mutuare una idea francese, estendere la detraibilità anche all'acquisto di un usato fresco Euro 5 o Euro 6?

Infine, con un'età media del parco anziano così alta come l'avete vista, è come se stessimo vendendo le auto nuove sempre alle stesse persone. E in gran parte è così perché il 44% del mercato (ossia le vendite Noleggio e Società) si rinnovano con massimo 3 anni di anzianità.

Le Case automobilistiche con le loro Reti stanno mettendo in campo risorse ingenti per accelerare il rinnovo del Parco e lo vedete dalle Promozioni in corso, le più forti di sempre.

Andrebbero aggiunti provvedimenti che inibiscano la circolazione delle auto vecchie?

Può essere una soluzione, sempreché questi provvedimenti siano armonizzati tra loro. E invece assistiamo ad una balcanizzazione di provvedimenti, estemporanei, non coordinati e sovente improntati a caratteristiche d'urgenza.

Questa che vedete è la mappa dei provvedimenti che inibiscono il traffico nella stagione 2017/2018, con particolare riferimento alle motorizzazioni Diesel.

Si colgono subito le differenze negli indirizzi tra le Regioni come l'accordo del Bacino Padano, ma soprattutto, balza all'occhio che Roma è l'unica città che bandirà il Diesel Euro 6, nelle giornate emergenziali di blocco della circolazione.

Eppure a Roma il Diesel Euro 6, con le sue caratteristiche positive di cui avete già sentito, pesa meno del 4% sul totale di 2,7 milioni di auto circolanti in città e questo significa



penalizzare la tecnologia di ultima generazione, richiesta dal Decisore Europeo, e i cittadini che hanno da poco acquistato un'auto nuova.

UNRAE è disponibile a parlare con tutti gli Enti Locali prima che vengano presi provvedimenti con impatti sul mondo dell'auto. Le operazioni di marketing lasciamole fare alle Case!

Allora, e concludo, la nostra richiesta, in stretta ottica di neutralità tecnologica, è di promuovere efficacemente le politiche di stimolo al rinnovo del parco circolante, non criminalizzare il prodotto più fresco, segnatamente l'Euro 6 che come avete sentito è la tecnologia al momento più efficace per accompagnare la transizione, realizzare un coordinamento tra i provvedimenti presi a base locale e nazionale attraverso una Cabina di Regia di alto profilo istituzionale capace di guidare, nel rispetto delle autonomie locali, anche l'adeguamento infrastrutturale per prepararsi ad accogliere il nuovo che avanza, con l'adeguata autorevolezza.

Il futuro della mobilità è già qui, davanti a noi.