

“Contrariamente a quanto potreste aver immaginato dati i tempi, oggi desidero parlarvi dell'orgoglio dell'automobile, di tutto ciò che l'automobile ha ancora in serbo, di tutto ciò che l'automobile può e vuole dare, del ruolo che l'automobile deve avere in una società moderna e proiettata verso il futuro”. Con queste parole il Presidente dell'UNRAE, Loris Casadei, ha aperto l'annuale Conferenza Stampa che l'Associazione che rappresenta le Case estere operanti sul mercato italiano dell'auto organizza, per tradizione, nella parte finale dell'anno a Milano, alla presenza di una foltissima rappresentanza della stampa italiana, di esponenti delle Istituzioni, di manager del mondo dell'automobile.

Una scelta, quella dell'UNRAE, destinata a sottolineare gli intatti valori che la motorizzazione privata esprime ancora oggi, a restituire centralità ad un settore industriale di grande rilievo nel contesto mondiale, a confermarsi, infine, come portabandiera della ricerca tecnologica per idee e soluzioni pratiche tese a ridurre le emissioni inquinanti a vantaggio dell'aria che respiriamo, a conferire all'utente motorizzato livelli sempre più elevati di sicurezza attiva e passiva.

L'appuntamento di Milano è servito a fare il punto sui molteplici ruoli che l'automobile, nelle sue diverse declinazioni, ricopre nell'ambito dell'industria, della società civile, del contributo allo Stato, dell'uso quotidiano.

100 auto di oggi inquinano meno di 1 auto del 1970

“Consentitemi un paio di dati – ha detto il Presidente dell'UNRAE – per capire meglio quanto l'automobile ha già dato e può ancora dare alla comunità mondiale: 100 automobili di oggi inquinano meno di una del 1970; una vettura di oggi ha un tasso di sicurezza superiore dell'80% rispetto ad un'auto di appena 10 anni fa. Sono valori fantastici – ha aggiunto – che testimoniano quanto i Costruttori hanno fatto per rendere l'auto sempre più sicura e sempre meno inquinante”.

In questa ottica, ha invitato a riflettere Casadei, se l'industria ha fatto passi da gigante, non si può dire altrettanto per chi avrebbe dovuto rendere facile l'uso del mezzo motorizzato. “In sostanza – ha detto – qual è la colpa addebitabile all'automobile per il traffico caotico, per i parcheggi “selvaggi”, per il prezzo crescente dei carburanti, per gli esosi premi di assicurazione, per i costosi passaggi di proprietà, per una fiscalità molto aggressiva?”

67 miliardi all'Erario, quanti ne tornano all'automobilista?

Nel 2009 il gettito fiscale versato dall'automobile all'Erario è stato di ben 67 miliardi – ha commentato Casadei – e sarebbe interessante fare di conto per sapere quanti di quei

miliardi sono tornati agli utenti motorizzati in termini di servizi, di infrastrutture, di semplificazione fiscale. Casadei ha anche ricordato che il Presidente del Consiglio, in campagna elettorale, promise l'abolizione della tassa di possesso, tutt'ora vigente. Altro aspetto importantissimo è quello della fiscalità e della burocrazia, che richiedono ambedue di essere snellite e semplificate.

Fiscalità delle auto aziendali, un tema "caldo"

La fiscalità delle auto aziendali non riguarda solo il dare-avere della tassazione di settore. L'europeizzazione delle misure fiscali andrebbe non solo a vantaggio delle aziende italiane, ma anche e soprattutto della loro competitività internazionale, oggi divenuta una priorità nell'ambito della globalizzazione che mette a confronto diretto le aziende dei diversi Paesi, favorendo quelle che godono di un più equo sistema fiscale.

Il Centro Studi dell'UNRAE, d'intesa con Assilea (l'Associazione delle società di leasing), ha realizzato un prodotto che consente di simulare in tempo reale gli effetti sulle entrate fiscali delle modifiche alla normativa vigente in materia di auto aziendali, consentendo alle Istituzioni competenti di valutare con immediatezza le diverse opzioni ed adottare le possibili soluzioni. L'UNRAE, unitamente alle altre Associazioni coinvolte, organizzerà una Conferenza Stampa all'inizio del prossimo anno per la presentazione di tale strumento.

Le politiche proposte dall'UNRAE

Condividendo alcune delle sfide prioritarie indicate a livello europeo dall'Acea, l'Associazione dei Costruttori del settore automotive continentale, Casadei ha concluso il suo intervento ricordando che in Europa 12 milioni di famiglie dipendono dall'industria dell'automotive, che con i suoi 300 siti produttivi fattura ogni anno ben oltre 500 miliardi di euro, e indicando i tre punti sui quali l'UNRAE intende concentrare le proprie forze:

- adozione di politiche integrate per il miglioramento continuo in materia di ambiente e di sicurezza;
- promozione del continuo sviluppo delle infrastrutture stradali e delle altre infrastrutture che le nuove tecnologie impongono;
- armonizzazione fiscale per quanto riguarda le auto e i carburanti, con fiscalità basata sulla formula pay-per-use.

La tecnologia al servizio dell'uomo motorizzato

Gianni Filipponi, Direttore Generale dell'UNRAE, ha portato all'attenzione dei presenti una serie di elementi legati allo sviluppo tecnologico dell'automobile, per testimoniare con dati concreti quanto l'industria del settore ha fatto, avendo come obiettivo il sostanziale miglioramento del prodotto automobile sui fronti della sicurezza, dell'ecologia, del comfort, obiettivi prioritari per garantire all'utente motorizzato l'elevata qualità tecnologica del veicolo. "L'industria dell'auto - ha esordito Filipponi - è stata a lungo un facile bersaglio per tutti coloro che volevano esprimere opinioni ecologiche o rivendicazioni sulle politiche energetiche del settore. In Italia - ha aggiunto - talvolta le critiche si sono trasformate in pesanti atti di accusa non documentati e irragionevoli. E' arrivato il momento - ha aggiunto il Direttore Generale dell'UNRAE - di fornire all'opinione pubblica i dati di fatto sui progressi realizzati dai Costruttori, opportuni per poter fare valutazioni equilibrate".

Uomini e mezzi dell'UNRAE per dotare l'opinione pubblica dei dati di fatto

"L'UNRAE - ha aggiunto Filipponi - è a una svolta e ha acquisito strumenti, uomini e consapevolezza per farsi carico dei problemi economici, tecnici e perfino etici, che interessano il mondo automobilistico in tutte le sue componenti". In questo senso, Filipponi ha proposto di ripercorrere le tappe più significative di quello che le Case automobilistiche hanno sperimentato e realizzato negli ultimi venti anni, dall'etanolo all'idrogeno, dalle fuel cell all'auto ibrida, dalle batterie agli ioni di litio all'auto elettrica. Con investimenti di risorse economico-finanziarie e umane che nessun'altra industria, neppure quella bellica, ha mai destinato al perseguimento dell'obiettivo.

Dalla marmitta catalitica allo sviluppo impetuoso del diesel pulito

Con una rapida ed efficace carrellata ricca di citazioni e di dati, Filipponi ha così ricostruito venti anni di avanzata tecnologica dell'intero settore automotive, partendo dal 1992, quando fu resa obbligatoria l'introduzione della marmitta catalitica, all'evoluzione delle motorizzazioni diesel, divenute nel tempo sempre più efficaci in termini prestazionali e sempre più ecologiche, grazie alla tecnologia che ha consentito a tale tipo di motorizzazioni di raggiungere elevati traguardi in termini di silenziosità, di potenza, di contenimento dei consumi, di totale abbattimento della fumosità. Tutto ciò malgrado, il diesel è ancora oggi oggetto di campagne denigratorie, se non di veri e propri divieti, frutto - per molti versi - della non completa conoscenza dell'evoluzione di cui questo tipo di motore ha goduto, insieme ai passi da gigante compiuti dal motore a benzina, protagonisti entrambi di incredibili riduzioni dei valori di CO₂, dei consumi e di paralleli incrementi prestazionali. In un'ottica specificatamente ecologica, ha ricordato Filipponi, "se poniamo l'inquinamento emesso dalle auto nel 1990 uguale a 100, oggi possiamo affermare che l'industria europea ha eliminato il 97-98% di quel valore".

Gli straordinari risultati sul fronte della sicurezza

L'altra grande sfida lanciata dall'industria automobilistica è quella che l'ha vista e la vede impegnata nella riduzione delle conseguenze della sinistrosità stradale. E' una guerra lunga e difficile, che però ha segnato già successi importanti, dovuti all'adozione delle cinture di sicurezza, degli airbag, degli interruttori inerziali, dei paraurti ad assorbimento d'urto e delle altre misure tese a ridurre i rischi di incendio ed aumentando l'incolumità dei passeggeri delle auto in termini di sicurezza attiva con l'adozione dell'ABS e dell'ESP, due invenzioni europee che consentono al conducente di uscire indenne da situazioni spesso molto complicate. Un paio di dati, a conforto di quanto ha affermato il Direttore Generale di UNRAE: fra il 2002 ed il 2009 il numero degli incidenti stradali in Italia è diminuito del 18,8%, con una riduzione delle mortalità del 39,3% e dei feriti del 18,8%.

Secondo l'UNRAE, mercato 2011 con 1.850.000 immatricolazioni

Secondo la stima del Centro Studi UNRAE, gli italiani a fine 2010 avranno speso 37,6 miliardi di euro per l'acquisto di nuove auto, il 10,3% in meno rispetto ai 41,9 miliardi del 2009. Ciò a causa del calo del mercato (circa 200.000 immatricolazioni in meno), della pesante flessione delle vendite di autovetture con motorizzazioni gpl e metano e della stabilità dei prezzi auto, costantemente al di sotto del tasso di inflazione e nettamente inferiori al trend di crescita dei principali costi di gestione (carburanti e assicurazioni).

L'analisi per acquirente - inoltre - evidenzia come, in soli 2 anni, si sia ridotta di 4,5 punti la rappresentatività dei giovani fino a 35 anni, a fronte di una contemporanea crescita di oltre tre punti degli "over 55". Significativo, nello stesso periodo, l'aumento degli acquirenti donne (al 41,7% rispetto al 39,7%).

Interessante anche il recupero del diesel, che nel 2010 torna al ruolo di prima motorizzazione con il 46,1% dell'immatricolato, lasciando il 36% alle motorizzazioni a benzina, il 14,2% al gpl, il 3,4% al metano e lo 0,3% alle vetture ibride. Inoltre, dopo un anno davvero "depresso", le auto immatricolate alle aziende e alle società di noleggio stanno riprendendo vigore, non tanto per una migliorata situazione macroeconomica quanto per l'esigenza di rinnovo del parco.

La scarsa propensione all'acquisto di auto nel 2010, determinata dalla difficile situazione economica, è confermata anche dalla contestuale flessione dell'usato, stimata a fine anno intorno ai due punti percentuali.

Il Direttore Generale dell'UNRAE, nel presentare una serie di dati riguardanti il mercato

italiano dell'automobile, ha richiamato l'attenzione sulla previsione delle immatricolazioni del prossimo 2011, indicando un consuntivo di 1.850.000 vetture, valore che fa seguito ai 2.159.223 del 2009 e alla chiusura del 2010 a 1.960.000 unità. Il calo previsto il prossimo anno sarà, dunque, del 5,6%, inferiore al -9,2% con il quale si chiuderà quest'anno.

Diversa la situazione dei veicoli da lavoro che, dopo le pesanti flessioni del periodo più profondo della crisi, chiuderanno il 2010 in leggero miglioramento. Per il prossimo anno, l'UNRAE prevede una leggera contrazione dei volumi dei veicoli commerciali leggeri (-2,7%), a fronte di una ripresa dei veicoli pesanti. Per il mercato autobus si prevede, invece, un calo, dopo il recupero di quest'anno, a causa della mancanza di appalti significativi.

Servizi per gli operatori e per gli automobilisti

L'UNRAE è al centro di un sistema che vuole offrire servizi sempre più estesi ed efficaci sia agli operatori del settore che agli automobilisti. Filipponi ha sottolineato come l'UNRAE, attraverso il Nuovo Processo Immatricolativo, ha snellito le procedure di immatricolazione consentendo già a 2 milioni di automobilisti di ottenere i documenti di circolazione rapidamente ed in sicurezza, grazie al collegamento telematico on-line del proprio Centro Servizi con Case, Finanziarie di Marca, Concessionarie, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Istituti Bancari.

Per la sicurezza degli automobilisti, l'UNRAE ha anche realizzato un database che informa in tempo reale sullo stato di attuazione delle campagne di richiamo messe in atto dalle Case automobilistiche, veicolo per veicolo, trasmettendo i dati essenziali al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Fino ad oggi sono stati trattati circa 5 milioni di veicoli per oltre 1.200 campagne di richiamo.

L'UNRAE ha anche fornito un sostanziale contributo alla rottamazione dei veicoli fuori uso in linea con le norme ambientali ed amministrative, coordinando d'intesa con le Case associate un network di oltre 490 centri di autodemolizione che stanno giocando un ruolo fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi di riciclaggio e recupero stabiliti dalle Direttive Europee.

Le priorità di intervento

L'UNRAE, ha affermato il Presidente Casadei nel suo intervento conclusivo, cosciente del ruolo che riveste (circa il 70% del mercato dell'auto e il 50% degli altri settori), continua a sollecitare i Referenti politico-istituzionali su temi e problematiche di grande interesse. In particolar modo richiama l'attenzione su alcuni temi nodali:

Programma strutturale di medio-lungo termine, che contenga interventi per promuovere una mobilità sostenibile, con particolare attenzione all'adozione di misure a sostegno della diffusione di tutte le auto a basso impatto ambientale, con il fine di ridurre in modo significativo le emissioni di CO₂, con effetti positivi anche sui consumi energetici. Casadei ricorda che in Italia, oggi, il 35,6% delle auto circolanti ha più di 10 anni di età, non rispettando quindi gli attuali standard di emissioni stabiliti dai Regolamenti europei.

E' anche necessario un Tavolo di concertazione per far sì che le misure di limitazione alla circolazione siano coerenti ed omogenee su tutto il territorio nazionale.

Sviluppo e diffusione delle auto elettriche, con urgente messa a punto di un Tavolo interministeriale per la definizione di un piano nazionale che sostenga a livello politico e tecnico l'emanazione di misure ad hoc, con razionalizzazione di quelle già in essere.

Fiscalità per le auto aziendali più "europea", con revisione del tetto ammortizzabile (fermo da 13 anni a 18.076 euro), della durata minima dell'ammortamento (da 4/5 anni a 2/3), della detraibilità dell'IVA, della quota ammortizzabile (dal 40 sino al 100%), per garantire alle Aziende italiane pari trattamento con quelle estere. Casadei, a tale proposito, ha evidenziato che il settore, come mercato, oggi "vale" solo il 23% contro il 40% medio degli altri Paesi.

Destinazione dei proventi derivanti dalle infrazioni al Codice della Strada al miglioramento della mobilità stradale. Gli introiti, che secondo una valutazione UNRAE basata sui dati riferiti al 2007 dovrebbero aver raggiunto nel 2010 i 3 miliardi, andrebbero in notevole parte reinvestiti in parcheggi, infrastrutture destinate a migliorare la viabilità, in asfalto drenante, in riparazioni di buche, in miglioramento della segnaletica.

"Sappiamo che le questioni aperte hanno un peso considerevole e non sono di facile ed immediata attuazione - ha concluso Casadei - ma, se messe in atto, avranno positive ripercussioni sull'intero sistema-Paese e siamo convinti che facendo "gioco di squadra" l'auto saprà vincere, in anticipo, anche questo tipo di sfide".

© riproduzione riservata
pubblicato il 16 / 12 / 2010