

La prima edizione di **#FORUMAutoMotive nella variante virtuale**, nel completo rispetto delle disposizioni di distanziamento fisico e sociale, ha evidenziato una forza ancora maggiore rispetto a quelle classiche precedenti. Le 5W alla base del giornalismo hanno rappresentato il cuore del webinar dal titolo **"Covid-19 e ripartenza: When (quando) What (cosa) Who (chi) Where (dove) Why (perché)?"**, un tema non semplice, ma affrontato con competenza e determinazione in oltre tre ore di connessione con rappresentanti ed esperti del settore automotive.

Una **lunga serie di interventi in video** coordinati in studio da Pierluigi Bonora, giornalista e deus ex machina dell'evento, e da Geronimo La Russa, avvocato e presidente dell'Automobile Club di Milano. **Voci diverse, provenienti da tutta la filiera**, che in questa occasione, più che in tutte quelle precedenti, hanno mostrato **un'unità di intenti e, soprattutto, idee chiare sulle strade da seguire**, al contrario di chi dovrebbe gestire una ripartenza che si annuncia problematica per tutti. Ma soprattutto per la mobilità.

A cominciare da quella urbana, come ha sottolineato Geronimo La Russa, con **Milano e Roma che pensano di risolvere il problema della riduzione fino al 75 per cento della capienza del trasporto pubblico** con biciclette classiche e a pedalata assistita.

"Restrungendo le carreggiate e dipingendo piste ciclabili **non otterremo altro che nuovi ingorghi**, ed è esattamente l'opposto di ciò che invece secondo noi è da fare. L'uso dell'auto non sarà un capriccio, ma una necessità. Per questo motivo **sarebbe più utile pensare a tariffe agevolate per i parcheggi**", ha osservato La Russa.

Senza dimenticare, come ha fatto notare Pierfrancesco Caliarì, direttore generale di Confindustria Ancma, l'associazione che raggruppa i produttori di veicoli a due ruote, che **il decreto appena presentato ha dimenticato proprio le biciclette sulle quali conta così tanto**. "Non se ne parla, ed è paradossale che il 4 maggio non riapriranno nemmeno i negozi di biciclette. Quello che serve è **un nuovo modello di intermodalità, ma deve essere un piano studiato e condiviso**; non si può decidere per ideologia o per sentito dire".

Fortunatamente dal fronte delle istituzioni arrivano anche segnali di apertura da Antonio Bobbio Pallavicini, vicesindaco di Pavia e presidente del Dipartimento Mobilità e Trasporti di ANCI Lombardia, consapevole del fatto che in questa regione sia concentrato il 20 per cento dei trasporti nazionali. **"Bisogna da subito monitorare spostamenti e flussi** per comprendere come cambierà la mobilità partendo dalla prossima fase che può essere considerata uno e mezzo. Il Governo ha idee confuse, nelle città ci saranno cambiamenti importanti e molti rischiano una vita impossibile, poiché **i tempi non coincideranno con quelli della famiglia**. Mentre serve un mix che sostenga e renda i cittadini liberi, senza

criminalizzare l'auto", ha osservato Bobbio Pallavicini.

In questa occasione, #FORUMAutoMotive ha analizzato aspetti legati al rientro a una parziale normalità dopo lunghe settimane di isolamento. Sotto l'aspetto psicologico tenere ben presente il rischio ossessione. **"Bisognerà fare i conti con paure e angosce** - ha puntualizzato la dottoressa Francesca Maisano, psicologa e psicoterapeuta all'ospedale Fatebenefratelli Sacco di Milano - ma se la prima è contrastabile, il confronto con un nemico invisibile genera angoscia paranoidea, tipica dei disturbi psichiatrici, ma riscontrabile oggi anche in persone comuni". Mentre per quanto riguarda gli automobilisti, Roberto Sgalla, ex prefetto ed esperto in sicurezza stradale, ha voluto precisare che **il comportamento dipenderà da come gli italiani hanno vissuto il periodo di chiusura**. "Se siamo stati a casa solo per la paura del contagio o perché obbligati, il ritorno in strada potrebbe portare a comportamenti ancora più intolleranti. **Se l'isolamento è stato dettato dalla responsabilità, allora forse non vedremo più i 3.000 morti l'anno sulle nostre strade**".

All'incontro non sono mancati i preziosi interventi di uomini chiave del settore, che più di altri sono in grado di analizzare le possibilità di ripresa del mercato. Come Michele Crisci, presidente di Unrae, molto critico e allo stesso tempo propositivo. "Oggi in Italia manca un piano di emergenza dei trasporti, ma l'aspetto più preoccupante è che **non può esserci piano di emergenza se non esiste un piano strategico di base**, che non c'è mai stato. Purtroppo nelle emergenze si lascia spazio a proposte e **idee che non sono necessariamente calibrate con le necessità che arrivano, magari, da esperti, ma non del settore**. Noi abbiamo sul tavolo numerose proposte articolate che tengono conto della sostenibilità, chiediamo di essere ascoltati".

Paolo Scudieri, presidente di Anfia, e proclamato in questa occasione "Personaggio dell'anno 2020 di #FORUMAutoMotive", ha tenuto a sottolineare come al Governo non possa sfuggire "l'importanza di **un settore che conta 5.700 aziende** e assicura un gettito di 76 miliardi di euro ogni anno. **La parola chiave deve essere sburocratizzazione**, togliendo i vincoli che mortificano gli imprenditori, come gli assurdi cavilli che rendono la costruzione di parcheggi, compresi quelli intermodali, l'impresa più complicata del mondo"

Secondo Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto (concessionari), **la ripartenza non può partire unicamente dalle auto nuove**. "Il calo è subordinato a quanto può essere supportato, e in questo caso non bisogna dimenticare che chi rottama ha un'auto vecchia, non sempre si può permettere una vettura nuova. **La soluzione può arrivare dall'usato fresco che arriva da aziende e Partite Iva** che rinnovano il parco ogni tre anni. Offrire incentivi sulle ex auto aziendali faciliterebbe lo smaltimento di quelle

più vecchie”.

Il programma del webinar è stato completato dalla presentazione della più recente analisi di AlixPartners, presentata dal suo managing director, Dario Duse. Uno studio che è uscito dai confini nazionali, per analizzare e incrociare i risultati con quelli di Cina e Stati Uniti, fortemente colpiti dal Covid-19 come l'Italia. “L'emergenza - le parole di Duse - è purtroppo arrivata in un periodo che non era tra i più positivi, e si teme che purtroppo per noi possa avere un impatto ancora più forte rispetto alla media dell'Europa in ragione di una serie di caratteristiche sostanzialmente legate al tessuto industriale e una situazione macroeconomica e politica meno solida rispetto ad altri paesi europei. Ci attendiamo che in Italia si possa perdere tra il 35 e il 43 per cento dei volumi, che significherebbe passare da circa 2 milioni di veicoli a 1,4-1,2 milioni di unità”.

Non è mancata l'occasione di verificare come le proporzioni globali della pandemia abbiano fornito indicazioni sorprendenti per il mondo dei veicoli a motore. Primo tra tutti che **la riduzione del 90 per cento del traffico a livello nazionale abbia avuto effetti infinitesimali sull'inquinamento**, come certificato da enti indipendenti. Ciò significa che 8 ore di blocco del traffico domenicale in una città non servono a nulla, ma anche che **non si possono raggiungere obiettivi ambientali fermando il mondo**.

© riproduzione riservata pubblicato il 5 / 05 / 2020