



Sommario Rassegna Stampa

Auto

| | |
|---------------|---|
| Cartaceo..... | 2 |
| Web | 9 |

Truck

| | |
|---------------|----|
| Cartaceo..... | 32 |
| Web..... | 48 |



AUTO
Cartaceo

A settembre ha immatricolato in Italia 44.406 veicoli battendo il mercato

Stellantis sale del 24,8%

In calo la quota delle automobili elettriche

DI GIACOMO BERBENNI

Nel mese di settembre Stellantis ha immatricolato in Italia 44.406 veicoli, in crescita del 24,8% su base annua. La quota di mercato era del 32,5%, con un incremento di mezzo punto percentuale. Nei primi nove mesi dell'anno le immatricolazioni sono state 387.661, il 9,5% in più su base annua, mentre la quota di mercato è scesa dal 36,3 al 32,9%. Il mercato italiano nel suo complesso ha visto il mese scorso 136.283 immatricolazioni, con un miglioramento del 22,78%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 563.341 unità, ha interessato per il 24,19% vetture nuove e per il 75,81% l'usato.

Il Centro studi Promotor ha spiegato che, mentre il pil ha raggiunto e superato i livelli pre-Covid, il ritorno alla normalità del mercato dell'auto è ancora ostacolato dalle ripercussioni della crisi

sanitaria e della guerra in Ucraina e, in particolare, dai forti incrementi dei prezzi dei veicoli e dal permanere di carenza di mezzi da consegnare. Va considerato, secondo il Csp e Federauto, che il volume delle immatricolazioni di settembre e dei nove mesi è dovuto in misura «non trascurabile» alle auto-immatricolazioni dei concessionari. Tra le preferenze, risulta in calo di quasi un punto la quota delle automobili elettriche al 3,6% in settembre. Per il presidente di Federauto, Adolfo De Stefani Cosentino, «la raccolta degli ordini, soprattutto di veicoli a basse emissioni, è in

contrazione poiché l'elettrificazione dei veicoli, come noto, sta incontrando molti ostacoli, fra tutti economici e infrastrutturali». La spinta ecologica verso l'elettrico necessita di adeguati fattori abilitanti: l'Italia si trova in una posizione di continua rincorsa rispetto agli altri principali paesi europei.

«Diventa sempre più urgente un piano puntuale e chiaro del governo per determinare il percorso che l'Italia intende seguire nell'ottica della transizione green, rivedendo l'attuale sistema di incentivi per renderli più fruibili, maggiormente indirizzati ai target europei, utili a un accelerato rinnovo del parco, destinati a tutte le imprese, rivedendo le regole e recuperando i residui del 2022 e quelli ormai quasi consolidati del 2023», sottolinea a questo proposito Michele Crisci, presidente di Unrae, l'associazione delle case estere.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

ATTUALITÀ

L'UOMO DELLA SVOLTA

A fine anno il presidente di **Federauto**, **ADOLFO DE STEFANI COSENTINO**, terminerà il suo mandato. Ci ha parlato dell'eredità che lascia e del futuro della distribuzione automobilistica

Mario Rossi

Distribuzione, transizione, mercato e politica. E, naturalmente, **Federauto**. Adolfo De Stefani Cosentino – che dopo sei anni si appresta a lasciare la guida della Federazione italiana delle concessionarie auto – traccia, in questa intervista a Fleet&Business, il bilancio del suo doppio mandato negli anni turbolenti della pandemia. E passa idealmente il testimone al suo successore. Consegnandogli un'associazione completamente rinnovata nella governance e nel posizionamento sullo scacchiere politico ed economico italiano.

Cominciamo dalla rappresentanza. La Federazione veniva da un passato un po' opaco. Adesso Federauto è al centro del dibattito sull'auto...

Quando sono diventato presidente ho cercato prima di tutto di riallacciare il dialogo con le altre due associazioni dell'automotive, l'Anfia e l'Unrae. Ho avuto la fortuna di confrontarmi con due presidenti, Paolo Scudieri e Michele Crisci, che avevano voglia di ascoltare e di parlare. Per quanto riguarda la governance, il lockdown mi ha indotto a interfacciarmi spesso con il comitato esecutivo, a coinvolgerlo il più possibile, specie nel rapporto con gli associati. Poi abbiamo ingaggiato consulenti che ci hanno consentito d'instaurare un dialogo più diretto con le istituzioni e ci siamo dotati di un centro studi in grado di aiutarci nelle analisi economiche e di mercato, sugli aspetti legali e normativi della nostra attività. È stato fondamentale avere queste risorse quando è arrivato il nuovo regolamento sulla distribuzione automobilistica e,

subito dopo, quando ci si è accorti che, nel rapporto tra Case e concessionarie, esistevano una parte forte e una debole.

Si riferisce alla legge 108/22, quella che ha introdotto il vincolo dei cinque anni e l'equo indennizzo, diciamo così, in caso di recesso anticipato da parte del costruttore?

Sì, io la chiamo la legge dell'acqua calda, perché è ovvio ed evidente che, nel rapporto tra Case e concessionarie, esiste una parte forte e una parte debole, ma prima di quella legge c'era chi non lo comprendeva. Quella norma ci ha dato grande visibilità, ma purtroppo ha provocato anche un po' di tensione con le Case e con le altre associazioni, che ovviamente hanno interessi diversi e contrapposti.

Qual è stato il momento più difficile di questi cinque anni e mezzo?

Quello che poi è diventato il più luminoso: il lockdown. Durante il quale il comitato esecutivo ha avuto l'idea di realizzare due filmati istituzionali con cui abbiamo ridato dignità alla nostra attività. Quei filmati hanno consentito a molti colleghi di riconoscersi nella Federazione. Oggi il bilancio di **Federauto**, in termini di spese, è più che raddoppiato rispetto a cinque anni fa. Abbiamo una società di comunicazione, una società di lobbying, consulenti legali e aziendali. Tutte queste cose non si fanno senza soldi. I concessionari ce li hanno messi. E pensi che moltissimi di loro, oltre a pagare la quota >





FLEET&BUSINESS

DUE INVESTITURE

Titolare di concessionaria con sedi a Cesena, Forlì, Imola e Ravenna, Adolfo De Stefanis Cosentino è stato nominato presidente di **Federauto** nel 2018 e rieletto nel 2021

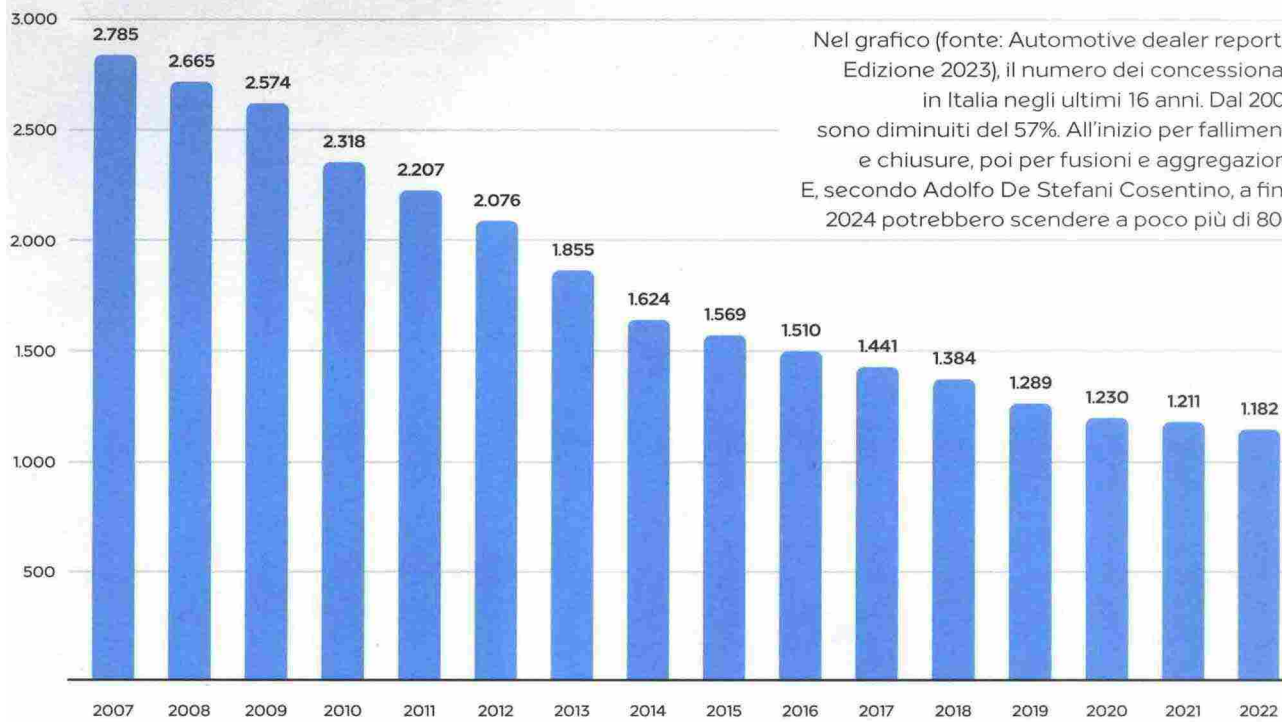


Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

ATTUALITÀ

IL CROLLO DEI DEALER. E NON È FINITA



Nel grafico (fonte: Automotive dealer report - Edizione 2023), il numero dei concessionari in Italia negli ultimi 16 anni. Dal 2007 sono diminuiti del 57%. All'inizio per fallimenti e chiusure, poi per fusioni e aggregazioni. E, secondo Adolfo De Stefani Cosentino, a fine 2024 potrebbero scendere a poco più di 800.

all'associazione di marca, hanno contribuito direttamente anche alla federazione, cosa mai accaduta in passato. È la dimostrazione della voglia di avere una **Federauto** ancora più forte, solida, strutturata e che vuole confrontarsi a un livello paritario con l'Unrae e l'Anfia. Poi, naturalmente, dobbiamo rimanere con i piedi per

aumentare i margini. Ma se la nuova marginalità è determinata da un prezzo fisso che irrita il cliente perché troppo alto, non va bene: il cliente scappa. E poi, quanto importante è per il cliente la relazione con il concessionario di zona? Pare, da studi indipendenti che sono stati effettuati, che sia ancora molto, molto, importante.

che le Case, che per anni hanno preteso vi fosse concorrenza intra-brand, cioè tra le concessionarie, si sono rese conto che potevano massimizzare i profitti vendendo a prezzo di listino. Però non hanno fatto i conti con i cinesi, pronti a invadere l'Europa con milioni di macchine low cost. Il rischio è che il giocattolo si rompa.

“
LE CASE VOGLIONO AUMENTARE I PROFITTI VENDENDO A PREZZO DI LISTINO. MA **NON HANNO FATTO I CONTI CON I CINESI**

”
terra, non dimenticare che dobbiamo vendere quello che le Case producono. Noi non possiamo fare a meno di loro. Il problema è che alcuni costruttori pensano di poter fare a meno di noi...

Si riferisce al passaggio da concessionaria ad agenzia? Che impatto avrà sulla distribuzione?
Sono pienamente consapevole che le Case, a causa dei grandi investimenti che devono sostenere per la transizione ecologica, debbano

Dopo la fiammata della primavera-estate 2022, sembra che, su questo fronte, vi sia più prudenza da parte delle Case, quantomeno in Italia...
La legge 108 ha rallentato il percorso. Ma, più in generale, alcune case automobilistiche stanno valutando approfonditamente l'impatto che il cambiamento di modello potrebbe comportare in termini di assunzione diretta di oneri oggi in capo ai concessionari. Il problema è che il contratto di agenzia nasce dal fatto

Perché i cinesi fanno così paura?
Essendo cinesi e, quindi, notoriamente seduti lungo il fiume ad aspettare che passino i cadaveri, che cosa hanno fatto negli ultimi 15 anni? Joint venture con tutte le principali Case europee. Con le regole loro, però, ossia a maggioranza cinese. E così hanno imparato a fare le macchine. Poi hanno investito nelle miniere di terre rare, di litio e di cobalto in tutto il mondo perché avevano una visione molto più ampia e profonda della nostra. E sono venuti a studiare in Occidente, hanno imparato la nostra cultura. Sono convinto che quello cinese sarà un problema grosso. Quest'anno la Repubblica popolare produrrà 27 milioni di macchine, ma sta calando moltissimo la vendita delle auto "occidentali" e stanno aumentando >

IL PUNTO

Previsioni, camera con vista sul 2024

La missione di InterAutoNews, la principale, rimane quella di raccogliere e comunicare numeri. Ormai a fine anno, la necessità di sapere è divenuta impellente, e per aprire ai nostri lettori una vista sul futuro abbiamo messo insieme le previsioni per il 2024 offerte dalle più autorevoli voci del nostro mercato.

Procediamo in ordine alfabetico. Si parte con Anfia.

Arrivano numeri precisi dalla "Filiera": il 2023 è proiettato a 1,58 milioni di autovetture con un progresso del 20% circa sul 2022. Quanto al 2024, le immatricolazioni previste sono 1,68 milioni per una crescita tendenziale stimata del 6,5%.

Federauto: "Si parla di stime per vendite o targhe?"

Dataforce, nel comunicato di inizio mese formula la sua ipotesi sul

2024 indicando un immatricolato da 1,65 milioni, pari a una crescita del 3,1% sul 2023. Di particolare interesse la suddivisione per utilizzatore offerta dall'analista. Nel 2024, 3 segmenti su 5 sono visti in contrazione. Crescono i Privati e il Noleggio Lungo Termine; si ridimensionano Società, Noleggio Breve Termine e perfino le immatricolazioni di Case auto e Dealer che vengono date con oltre il 10% di calo.

Quanto ai canali di vendita, abbandoniamo l'ordine alfabetico per riportare la dichiarazione di Aniasa che, pur non facendo previsioni di volumi, conferma il consolidamento della quota al di sopra del 30% delle immatricolazioni da parte di società di noleggio sul totale mercato.

Federauto offre due valutazioni sul 2024. La prima stima ipotizza una forchetta compresa tra 1.500.000 e 1.550.000 autovetture vendute a cliente finale. Valori condizionati dal livello attuale dei listini. In questo momento i prezzi (alti)

delle auto tagliano una fetta (bassa) importante del mercato. La seconda stima porta il 2024 a 1,6 milioni di autovetture immatricolate; la differenza fra le due stime consiste nella pressione esercitata dalle Case con l'obiettivo di controllare due aspetti del mercato, entrambi legati all'elettrico. Il primo attiene direttamente alla quota di volume Bev, il secondo all'immatricolato connesso alle quote di CO₂ sotto il diretto controllo europeo. Ai ragionamenti sulla CO₂ si lega quello proposto dalla Francia e seguito dal nostro Governo. Lo approfondiamo a pagina 24.

Unrae conferma, con riserva di aggiornamento, le stime elaborate a luglio con una previsione di 1.500.000 auto per il 2023 e di 1.600.000 per il 2024. Il commento che arriva dall'Associazione di via Abruzzi riguarda le analisi sul terzo trimestre di quest'anno, con le quali si è constatato un eccesso di prudenza che porterà a rialzare le previsioni per l'intero anno in corso.

Le riserve sulle previsioni del mercato vengono legate alla estrema volatilità e incertezza della congiuntura, dove tutto è cambiato sul fronte macroeconomico: previsioni sul Pil, tassi, consumi, inflazione, eccetera. In sintesi, le previsioni di luglio sono state superate dai nuovi scenari macroeconomici e vengono aggiornate tra il 20 e il 25 ottobre, presumibilmente quindi quando il giornale sarà stato appena stampato.

Provando a rimanere in tema previsionale, su questo numero è ancora presente in tutta la sua attualità l'argomento Agenzia.

Fra i vari cambiamenti epocali che questo periodo ci sta riservando, il passaggio a un modello distributivo diverso dal consueto impone considerazioni anche in termini di volumi, di immatricolato. Le parole dell'intervento di Stefano Martinelli, Direttore generale di Autotorino, che pubblichiamo, mettono in stretta relazione il nuovo modello con un calo delle vendite.

Esercitrarsi in valutazioni predittive di questa specificità appare complicato, di certo però il cambiamento richiede risorse, flussi di lavoro da aggiungere al ciclo passivo.

Prova ne sia il dibattito australiano che la nostra rubrica legale questo mese analizza. Senza entrare nel merito della decisione a sorpresa della

Corte australiana, la causa sta coinvolgendo 38 Concessionari, dura da più di un anno e andrà ancora avanti.

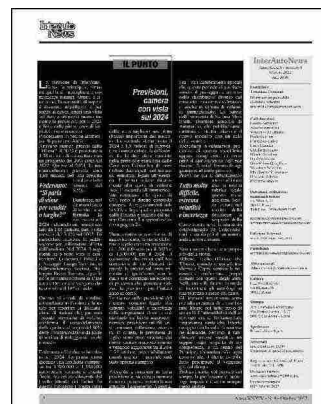
Non rimane che dire a proposito della storia.

Ebbene, Tacito riferisce che Tiberio, quando si era già trasferito a Capri, sentiva la necessità di confrontare i propri disegni con quelli degli astri. Nella sua villa faceva in modo di incontrare gli astrologi su una terrazza a picco sul mare.

Gli incontri avvenivano sempre alla presenza di un nerboruto liberto del tutto privo di scrupoli. L'attendibilità dell'astrologo era di fondamentale importanza, tanto che Tiberio ne appurava la validità con varie domande. Semmai il vaticinatore avesse suscitato un seppur vago sospetto di incompetenza, a un cenno del Principe, abbandonando ogni cerimonia, il liberto avrebbe fatto precipitare il veggente giù dal dirupo.

Probabilmente, col passare del tempo, la professione di astrologo imperiale divenne sempre meno ambita.

Tutto molto difficile, estrema volatilità e incertezza



Un Master universitario per formare i nuovi Personal car shopper

Un Master di formazione per Personal car shopper, che inizierà a novembre 2023, e che varrà anche come crediti universitari per i partecipanti. Il Master, è organizzato e proposto dalla Fepecs, la Federazione dei Personal car shopper, realizzato con il contributo tecnico e organizzativo della Iul, Università Telematica degli Studi.

“In un mercato sempre più affollato di offerte, di modelli, di versioni, di modalità di trazione, è nata l'esigenza di una figura che guidi a scegliere verso le soluzioni più adatte per ogni domanda” spiega Tony D'Ambrosio, vicepresidente della Fepecs. “L'obiettivo è quello di aiutare chi vuole comprare o affittare una macchina a trovare quella giusta, in funzione delle esigenze, delle abitudini, dei gusti, delle necessità. Ecco quindi il Personal car shopper, una nuova figura professionale per un mondo, quello dell'auto, che si trova oggi in una fase di profonda trasformazione”.

La presentazione del Master si è tenuta il 4 ottobre scorso a Roma, in Senato, alla Sala caduti di Nassirya, con la partecipazione di Mino Dinoi e Andrea Cordero di Montezemolo, rispettivamente Presidente e Vicepresidente della Confederazione Aepi, del Sottosegretario al lavoro, Claudio Durigon, del Segretario generale del Cnel, Francesco Tufarelli e del Presidente di **Federauto**, Adolfo De Stefani Cosentino.

Il Direttore generale della Iul, Massimiliano Bizzocchi, ha sottolineato che il Master si allinea con la missione dell'università, che è quella di preparare e formare per creare nuove opportunità occupazionali. Tra gli argomenti trattati dal Master per Personal car shopper ci sono il funzionamento della filiera di produzione, dall'ordine alla consegna, i player dell'automotive; le nuove frontiere dell'auto, la segmentazione del mercato, le motorizzazioni, le tecnologie e i software; i motori termici, ibridi ed elettrici; le differenze fra acquisto, finanziamento, leasing, Noleggio Breve Termine e Lungo Termine e le loro caratteristiche; la fiscalità nel mondo dell'auto.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

**AUTO
Web**

IL GIORNALE D'ITALIA

Il Quotidiano Indipendente

Federauto, a settembre il mercato delle macchine chiude con +22,8%; cala l'elettrico a -2,7%

De Stefani Cosentino: "Auspichiamo intesa MIMIT-Stellantis per riavvio del meccanismo degli incentivi all'acquisto di veicoli non inquinanti"

02 Ottobre 2023



Prosegue la crescita del mercato delle automobili; secondo i dati diffusi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti infatti, **a settembre le immatricolazioni di autovetture nuove hanno registrato ancora una crescita del +22,8%** con un totale di **136.283 unità**, rispetto allo stesso mese del 2022 (110.998 unità). Nel cumulato da inizio anno, il mercato conta **1.176.882 nuove registrazioni**, con un incremento del +20,6% sul corrispondente periodo del 2022 (-19,9% sul 2019).

Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto, ha così spiegato:

"Come già stiamo assistendo da alcuni mesi, la raccolta degli ordini, soprattutto di veicoli a basse emissioni, è in contrazione poiché l'elettrificazione dei veicoli, come noto, sta incontrando molti ostacoli, fra tutti economici e infrastrutturali. La stasi sul fronte della domanda privata green, per effetto dell'indecisione negli acquisti da parte delle famiglie, della crescita dei prezzi finali e dell'indebolimento dei redditi reali sta quindi determinando una crescente corsa alle immatricolazioni degli ultimi tre giorni del mese: la pressione commerciale su molte Reti di vendita sta toccando livelli di guardia. A settembre, al netto delle auto immatricolazioni, la consistenza del mercato reale - quello dei clienti 'veri' - sarebbe stata più bassa e il tasso di crescita decisamente più modesto. L'indiscussa spinta ecologica verso l'elettrico necessita di adeguati fattori abilitanti che, al contrario, al momento non procedono come dovrebbero, ponendo tra l'altro l'Italia in una posizione di continua rincorsa rispetto agli altri principali Paesi in Europa e rendendo difficile il raggiungimento dei target europei in agenda nei prossimi anni. Auspichiamo che l'intesa del MIMIT con il gruppo Stellantis possa concludersi in tempi rapidi così da poter riavviare efficacemente il meccanismo degli incentivi all'acquisto di veicoli non inquinanti, di cui residua circa il 70% dei fondi nella fascia 0-20 g/Km di CO2 e il 90% sulla fascia 21-60. Lo schema degli incentivi. Va reso più aderente alla realtà del mercato, svecchiando, in modo economicamente e socialmente sostenibile, il parco circolante maggiormente obsoleto; ricordo che in Italia l'età media del parco autovetture è di 12,2 anni contro i 10,5 anni della Francia e 10,1 anni della Germania».

I numeri nel dettaglio

Sul fronte delle alimentazioni, a settembre le auto elettriche BEV segnano un calo del -2,7% mentre nei primi nove mese dell'anno il progresso è pari a +27,6%, tuttavia con i volumi ancora contenuti la quota ottenuta è del 3,6% collocandosi in ultima posizione, alle spalle di ibrido elettrico (39,4%), benzina (29,7%), diesel (15,2%), Gpl (8%) e plug-in (4%). Analizzando le altre motorizzazioni, le auto a benzina avanzano nel mese del +32,2% (+22,4% nell'anno), quelle a Gpl segnano +12,3% (+23,6% nell'anno) mentre ibride e

plug-in registrano rispettivamente +35,9% e +24,4% (nel confronto cumulato con l'anno precedente l'incremento è del +27,3% e +8,1%); il diesel è in calo del -3% nel mese, +10,8 tra gennaio e settembre.

Dal punto di vista dei **canali di vendita**, i privati hanno registrato un incremento del +22,7% sullo stesso mese 2022 (rappresentatività 59,8%) mentre nel periodo gennaio-settembre l'aumento è dell'+11,7% sul 2022, con una quota di mercato cumulata del 55,5% (-4,26 p.p. sul 2022). Le immatricolazioni a società hanno conseguito nel mese +58,6% (quota 17,5%) con un tasso di crescita dall'inizio anno del +28,6% (quota 14,4%). Il noleggio, con una decrescita del breve termine pari a -34,3%, ha ottenuto complessivamente +3,7% nel mese (quota 22,7%) portando l'incremento da inizio anno al +35,3% (quota 30,1%). Negli ultimi tre giorni di settembre è stato immatricolato il 40,3% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni sui dati Dataforce, hanno rappresentato il 12,7% dei volumi di vendita mensili (9,8% da inizio anno), con un incremento superiore al +90% rispetto a settembre 2022.

AUTO ITALIA: FEDERAUTO, SCHEMA INCENTIVI SIA PIU' ADERENTE A REALTA'

Corsa a "auto-immatricolazioni" dei concessionari (Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 02 ott - 'I numeri raggiunti nel mese appena concluso sono stati certamente condizionati dalle forzature legate alla chiusura del terzo trimestre e al raggiungimento degli obiettivi imposti alle reti per l'ottenimento dei premi di volume e il mantenimento delle quote di mercato'. Lo dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto, commentando i dati auto di settembre.

'Come già' stiamo assistendo da alcuni mesi, la raccolta degli ordini, soprattutto di veicoli a basse emissioni, e' in contrazione poiche' l'elettrificazione dei veicoli, come noto, sta incontrando molti ostacoli, fra tutti economici e infrastrutturali. La stasi sul fronte della domanda privata green, per effetto dell'indecisione negli acquisti da parte delle famiglie, della crescita dei prezzi finali e dell'indebolimento dei redditi reali', continua De Stefani 'sta quindi determinando una crescente corsa alle immatricolazioni degli ultimi tre giorni del mese: la pressione commerciale su molte reti di vendita sta toccando livelli di guardia. A settembre, al netto delle "auto-immatricolazioni", la consistenza del mercato reale - quello dei clienti "veri" - sarebbe stata piu' bassa e il tasso di crescita decisamente piu' modesto'. Per De Stefani, 'l'indiscussa spinta ecologica verso l'elettrico necessita' di adeguati fattori abilitanti che, al contrario, al momento non procedono come dovrebbero, ponendo tra l'altro l'Italia in una posizione di continua rincorsa rispetto agli altri principali paesi in Europa e rendendo difficile il raggiungimento dei target europei in agenda nei prossimi anni. Auspichiamo che l'intesa del Mimit con il gruppo Stellantis possa concludersi in tempi rapidi cosi' da poter riavviare efficacemente il meccanismo degli incentivi all'acquisto di veicoli non inquinanti, di cui residua circa il 70% dei fondi nella fascia 0-20 g/Km di CO2 e il 90% sulla fascia 21-60'. Lo schema degli incentivi, conclude De Stefani, 'va reso piu' aderente alla realta' del mercato, svecchiando, in modo economicamente e socialmente sostenibile, il parco circolante maggiormente obsoleto; ricordo che in Italia l'eta' media del parco autovetture e' di 12,2 anni contro i 10,5 anni della Francia e 10,1 anni della Germania'.

Mercato auto settembre 2023: boom di auto-immatricolazioni

Redazione Motori
03/10/2023



A settembre il mercato ha registrato un progresso del 22,8% grazie ad un aumento delle "auto-immatricolazioni". Veicoli elettrici sempre in ritardo.

Secondo i dati diffusi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a settembre le **immatricolazioni di autovetture nuove** hanno registrato ancora una **crescita del +22,8%** con un totale di 136.283 unità, rispetto allo stesso mese del 2022 (110.998 unità). Nel cumulato da inizio anno, il mercato conta 1.176.882 nuove registrazioni, con un incremento del +20,6% sul corrispondente periodo del 2022 (-19,9% sul 2019).

Adolfo De Stefani Cosentino, presidente della federazione dei concessionari auto, ha dichiarato: "**i numeri raggiunti nel mese appena concluso sono stati certamente condizionati dalle forzature legate alla chiusura del terzo trimestre e al raggiungimento degli obiettivi imposti alle Reti per l'ottenimento dei premi di volume e il mantenimento delle quote di mercato**".

Il mercato, in particolare quello dei veicoli a basse emissioni, è in contrazione poiché **l'elettrificazione sta incontrando molti ostacoli**, fra tutti economici e infrastrutturali. La

stasi sul fronte della domanda privata green, per effetto dell'indecisione negli acquisti da parte delle famiglie, della crescita dei prezzi finali e dell'indebolimento dei redditi reali sta quindi determinando una **crescente corsa alle immatricolazioni degli ultimi tre giorni del mese** e la pressione commerciale su molte reti di vendita sta toccando livelli di guardia. A settembre, al netto delle auto immatricolazioni, la consistenza del mercato reale sarebbe stata infatti più bassa registrando un tasso di crescita decisamente più modesto.

Bisogna **rivedere il meccanismo degli incentivi** all'acquisto di veicoli non inquinanti, di cui rimane circa il 70% dei fondi nella fascia 0-20 g/Km CO2 e il 90% nella fascia 21-60, **rendendolo più aderente alla realtà del mercato** e svecchiando, in modo economicamente e socialmente sostenibile, il parco circolante maggiormente obsoleto.



Sul fronte delle alimentazioni, a settembre le **auto elettriche segnano un calo del -2,7%** mentre nei primi nove mesi dell'anno il progresso è pari a +27,6%, tuttavia con i volumi ancora contenuti la quota ottenuta è del 3,6% collocandosi in ultima posizione, alle spalle di ibrido elettrico (39,4%), benzina (29,7%), diesel (15,2%), Gpl (8%) e plug-in (4%). Analizzando le altre motorizzazioni, le **auto a benzina avanzano del +32,2%** (+22,4% nell'anno), quelle a Gpl segnano +12,3% (+23,6% nell'anno) mentre ibride e plug-in registrano rispettivamente +35,9% e +24,4% (nel confronto cumulato con l'anno precedente l'incremento è del +27,3% e +8,1%); **il diesel è in calo del -3%** nel mese, +10,8 tra gennaio e settembre.

Dal punto di vista dei canali di vendita, **i privati hanno registrato un incremento del +22,7%** sullo stesso mese 2022 (rappresentatività 59,8%) mentre nel periodo gennaio-settembre l'aumento è dell'+11,7% sul 2022, con una quota di mercato cumulata del 55,5% (-4,26 p.p. sul 2022). Le immatricolazioni a società hanno conseguito nel mese +58,6% (quota 17,5%) con un tasso di crescita dall'inizio anno del +28,6% (quota 14,4%). Il noleggio, con una **decrescita del breve termine pari a -34,3%**, ha ottenuto complessivamente +3,7% nel mese (quota 22,7%) portando l'incremento da inizio anno al +35,3% (quota 30,1%).

Mercato auto: a settembre +90% le “auto-immatricolazioni”

La crescita record delle immatricolazioni auto a settembre 2023 è in realtà dovuta alle auto-immatricolazioni di Case e Concessionari a fine trimestre

3 Ottobre 2023 - 09:43

Il mese di settembre 2023 ha segnato un altro importante traguardo per il mercato automobilistico italiano. Secondo i dati rilasciati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, **le immatricolazioni di auto nuove** hanno visto una crescita notevole del **+22,8%**, totalizzando **136.283** unità, rispetto allo stesso mese del 2022. Tuttavia, non tutto ciò che luccica è oro. Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, evidenzia come questi numeri siano influenzati da **obiettivi di volume e mantenimento delle quote** di mercato, portando a un’**impennata delle “auto-immatricolazioni” verso la fine del mese.**

ELETTRIFICAZIONE DELLE VENDITE: UNA SFIDA PER IL GREEN

*“Come già stiamo assistendo da alcuni mesi, la raccolta degli ordini, soprattutto di **veicoli a basse emissioni**, è in **contrazione** poiché l’elettrificazione dei veicoli, come noto, sta incontrando molti ostacoli, fra tutti economici e infrastrutturali. La stasi sul fronte della domanda privata green, per effetto dell’**indecisione negli acquisti** da parte delle famiglie, della **crescita dei prezzi finali** e dell’**indebolimento dei redditi reali**”,* continua **De Stefani** *“sta quindi determinando una crescente corsa alle **immatricolazioni degli ultimi tre giorni** del mese: la pressione commerciale su molte Reti di vendita sta toccando livelli di guardia. A settembre, al netto delle auto-immatricolazioni, la consistenza del mercato reale – quello dei clienti ‘veri’ – sarebbe stata più bassa e il tasso di crescita decisamente più modesto”.* È la dichiarazione del Presidente di Federauto, Federazione Italiana Concessionari Auto, sui canali di vendita che approfondiamo ai paragrafi successivi.

IMMATRICOLAZIONI AUTO A SETTEMBRE PER ALIMENTAZIONE

L'analisi di Federauto delle **immatricolazioni per alimentazione**, riporta una ripresa delle vendite di auto a benzina e ad energia alternativa. In particolare:

- auto a **benzina**: **+32%** rispetto allo stesso mese dell'anno scorso e 30% in quota;
- auto **diesel**: **-2,5%** e 15%;
- auto **ibride non ricaricabili**: **+36%** e 39%;
- auto **ibride Plug-in**: **+10%** e 7%;
- auto **elettriche**: **-2,2%** e 3,6%;
- auto **GPL**: **+12,4%** e 8%;
- auto a **metano**: **-84%** e 0,1%.



IL PESO DELLE AUTO-IMMATRICOLAZIONI

Federauto sottolinea che settembre ha mostrato una tendenza impressionante con un **40,3% delle auto immatricolate negli ultimi tre giorni del mese**. Inoltre, le “**auto-immatricolazioni**” di Case e

concessionari (che includono auto a noleggio, aziendali e **auto a km zero**) hanno visto un incremento straordinario di oltre il **+90% rispetto a settembre 2022**. Non cambia molto invece **la Top 10 delle auto più vendute a settembre**, con in testa le piccole auto prodotte da Stellantis.

1. **Fiat Panda**, 9.308
 2. **Dacia Sandero**, 3.969
 3. **Lancia Ypsilon**, 3.790
 4. **Fiat 500**, 3.612
 5. **Toyota Yaris Cross**, 3.539
 6. **Citroen C3**, 3.298
 7. **Volkswagen T-Roc**, 2.984
 8. **Jeep Avenger**, 2.978
 9. **Ford Puma**, 2.930
 10. **Peugeot 208**, 2.900
- #CASE AUTOMOBILISTICHE
 - #IMMATRICOLAZIONI



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

MERCATO DELL'AUTO, SEGNO PIÙ ANCHE A SETTEMBRE

Oltre 136mila le immatricolazioni, con un aumento del 22,78% sullo stesso mese dello scorso anno. In crescita anche i trasferimenti di proprietà (+9,95%).



3 ottobre 2023

Cresce anche a settembre il mercato dell'auto, con 136.283 autovetture immatricolate contro le 110.998 dello stesso mese dell'anno precedente, per un **aumento del 22,78%**. Lo ha comunicato il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, aggiungendo che i trasferimenti di proprietà sono stati 427.058 rispetto ai 388.414 registrati nello stesso mese del 2022 (+9,95%). Il volume globale delle vendite mensili ha dunque interessato per il 24,19% vetture nuove e per il 75,81% vetture usate.

Federauto: “veicoli elettrici sempre in ritardo in Italia”

"I numeri raggiunti a settembre sono stati condizionati dalle forzature legate alla chiusura del terzo trimestre e al raggiungimento degli obiettivi imposti alle reti per l'ottenimento dei premi di volume e il mantenimento delle quote di mercato". Lo afferma **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente di **Federauto**, la Federazione dei concessionari auto aderente a Confcommercio. *"Come da alcuni mesi, la raccolta degli ordini, soprattutto di veicoli a basse emissioni, è in contrazione - spiega - poiché l'elettrificazione dei veicoli sta incontrando molti ostacoli, fra tutti economici e infrastrutturali. La stasi sul fronte della domanda privata green, per effetto dell'indecisione negli acquisti da parte delle famiglie, della crescita dei prezzi finali e dell'indebolimento dei redditi reali sta quindi determinando una crescente corsa alle immatricolazioni degli ultimi tre giorni del mese: la pressione commerciale su molte reti di vendita sta toccando livelli digiuria. A settembre, al netto delle auto immatricolazioni, la consistenza del mercato reale - quello dei clienti 'veri' - sarebbe stata più bassa e il tasso di crescita decisamente più modesto. L'indiscussa spinta ecologica verso l'elettrico necessita di adeguati fattori abilitanti che, al contrario, al momento non procedono come dovrebbero, ponendo l'Italia in una posizione di continua rincorsa rispetto agli altri principali Paesi in Europa e rendendo difficile il raggiungimento dei target europei. Lo schema degli incentivi va reso più aderente alla realtà del mercato, svecchiando, in modo economicamente e socialmente sostenibile, il parco circolante maggiormente obsoleto".*

Unrae: “serve un piano di transizione green”

Il mercato delle auto continua la sua crescita ma l'obiettivo dei numeri pre-Covid è ancora lontano (-20,3% nei primi mesi del 2023 rispetto allo stesso periodo del 2019). Lo rileva l'Unrae sottolineando che al risultato positivo di settembre ha contribuito *"il superamento della fase critica per la produzione che ha afflitto il mercato delle autovetture da settembre 2021, per cui oggi giungono all'immatricolazione vetture ordinate diversi mesi fa e rimaste in attesa di consegna"*. In questo quadro, secondo il **presidente Michele Crisci**, *"diventa sempre più urgente un piano puntuale e chiaro del Governo per determinare il percorso che l'Italia intende seguire nell'ottica della transizione green, rivedendo l'attuale sistema di incentivi per renderli più fruibili, maggiormente indirizzati ai target europei, utili ad un accelerato rinnovo del parco, destinati a tutte le imprese, rivedendo le regole e recuperando i residui del 2022 e quelli ormai quasi consolidati del 2023"*.



Anfia, priorità piano automotive e rivedere incentivi. Federauto, schema incentivi sia più aderente a realtà

“Dopo il rallentamento della crescita nei mesi estivi, a settembre il mercato auto italiano torna a registrare un rialzo significativo (+22,8%). Con l’ingresso, oggi, nel quarto trimestre dell’anno, Anfia stima che, nell’intero 2023, il mercato possa raggiungere 1.580.000 immatricolazioni complessive (+20% circa rispetto al 2022)’. Lo afferma Roberto Vavassori, presidente di Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica), sottolineando ‘le priorità riguardano l’avanzamento del Piano Automotive 2030 insieme a Regioni, sindacati e Stellantis, e la rimodulazione degli incentivi attualmente in vigore per l’acquisto di vetture a bassissime e zero emissioni, al fine di renderli più efficaci per la diffusione delle tecnologie green’. ‘I numeri raggiunti nel mese appena concluso sono stati certamente condizionati dalle forzature legate alla chiusura del terzo trimestre e al raggiungimento degli obiettivi imposti alle reti per l’ottenimento dei premi di volume e il mantenimento delle quote di mercato. Lo dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto, commentando i dati auto di settembre. ‘Come già stiamo assistendo da alcuni mesi, la raccolta degli ordini, soprattutto di veicoli a basse emissioni, è in contrazione poiché l’elettrificazione dei veicoli, come noto, sta incontrando molti ostacoli, fra tutti economici e infrastrutturali.

La stasi sul fronte della domanda privata green, per effetto dell'indecisione negli acquisti da parte delle famiglie, della crescita dei prezzi finali e dell'indebolimento dei redditi reali, continua De Stefani 'sta quindi determinando una crescente corsa alle immatricolazioni degli ultimi tre giorni del mese: la pressione commerciale su molte reti di vendita sta toccando livelli di guardia. A settembre, al netto delle « auto-immatricolazioni», la consistenza del mercato reale - quello dei clienti «veri» - sarebbe stata più bassa e il tasso di crescita decisamente più modesto. Per De Stefani, 'l'indiscussa spinta ecologica verso l'elettrico necessita di adeguati fattori abilitanti che, al contrario, al momento non procedono come dovrebbero, ponendo tra l'altro l'Italia in una posizione di continua rincorsa rispetto agli altri principali paesi in Europa e rendendo difficile il raggiungimento dei target europei in agenda nei prossimi anni.

Auspichiamo che l'intesa del Mimit con il gruppo Stellantis possa concludersi in tempi rapidi così da poter riavviare efficacemente il meccanismo degli incentivi all'acquisto di veicoli non inquinanti, di cui residua circa il 70% dei fondi nella fascia 0-20 g/Km di CO2 e il 90% sulla fascia 21-60'. Lo schema degli incentivi, conclude De Stefani, 'va reso più aderente alla realtà del mercato, svecchiando, in modo economicamente e socialmente sostenibile, il parco circolante maggiormente obsoleto; ricordo che in Italia l'età media del parco autovetture è di 12,2 anni contro i 10,5 anni della Francia e 10,1 anni della Germania.

Federauto: immatricolazioni auto settembre +22,8%



Secondo i dati diffusi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a settembre le immatricolazioni di autovetture nuove hanno registrato ancora una crescita del +22,8% con un totale di 136.283 unità, rispetto allo stesso mese del 2022 (110.998 unità). Nel cumulato da inizio anno, il mercato conta 1.176.882 nuove registrazioni, con un incremento del +20,6% sul corrispondente periodo del 2022 (-19,9% sul 2019).

«I numeri raggiunti nel mese appena concluso sono stati certamente condizionati dalle forzature legate alla chiusura del terzo trimestre e al raggiungimento degli obiettivi imposti alle Reti per l'ottenimento dei premi di volume e il mantenimento delle quote di mercato», dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

«Come già stiamo assistendo da alcuni mesi, la raccolta degli ordini, soprattutto di veicoli a basse emissioni, è in contrazione poiché l'elettrificazione dei veicoli, come noto, sta incontrando molti ostacoli, fra tutti economici e infrastrutturali. La stasi sul fronte della domanda privata green, per effetto dell'indecisione negli acquisti da parte delle famiglie, della crescita dei prezzi finali e dell'indebolimento dei redditi reali», continua De Stefani «sta quindi

determinando una crescente corsa alle immatricolazioni degli ultimi tre giorni del mese: la pressione commerciale su molte Reti di vendita sta toccando livelli di guardia. A settembre, al netto delle auto immatricolazioni, la consistenza del mercato reale - quello dei clienti 'veri' - sarebbe stata più bassa e il tasso di crescita decisamente più modesto».

«L'indiscussa spinta ecologica verso l'elettrico necessita di adeguati fattori abilitanti che, al contrario, al momento non procedono come dovrebbero, ponendo tra l'altro l'Italia in una posizione di continua rincorsa rispetto agli altri principali Paesi in Europa e rendendo difficile il raggiungimento dei target europei in agenda nei prossimi anni. Auspichiamo che l'intesa del MIMIT con il gruppo Stellantis possa concludersi in tempi rapidi così da poter riavviare efficacemente il meccanismo degli incentivi all'acquisto di veicoli non inquinanti, di cui residua circa il 70% dei fondi nella fascia 0-20 g/Km di CO2 e il 90% sulla fascia 21-60. Lo schema degli incentivi» conclude De Stefani, «va reso più aderente alla realtà del mercato, svecchiando, in modo economicamente e socialmente sostenibile, il parco circolante maggiormente obsoleto; ricordo che in Italia l'età media del parco autovetture è di 12,2 anni contro i 10,5 anni della Francia e 10,1 anni della Germania».

Federauto: a settembre boom km zero, elettriche in ritardo

Cosentino: auspichiamo rapida intesa fra Mimit e Stellantis

OTT 2, 2023 Auto



Milano, 2 ott. (askanews) – I dati del mercato dell'auto di settembre (+22,78% a 136.283 unità) “sono stati certamente condizionati dalle forzature legate alla chiusura del terzo trimestre e al raggiungimento degli obiettivi imposti alle Reti per l’ottenimento dei premi di volume e il mantenimento delle quote di mercato”. E’ quanto dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

“Come già stiamo assistendo da alcuni mesi, la raccolta degli ordini, soprattutto di veicoli a basse emissioni, è in contrazione poiché l’elettrificazione dei veicoli, come noto, sta incontrando molti ostacoli, fra tutti economici e infrastrutturali”. La stasi sul fronte della domanda privata green, secondo Cosentino “sta quindi determinando una crescente corsa alle immatricolazioni degli ultimi tre giorni del mese: la pressione commerciale su molte Reti di vendita sta toccando livelli di guardia. A settembre, al netto delle auto immatricolazioni, la consistenza del mercato reale – quello dei clienti “veri” – sarebbe stata più bassa e il tasso di crescita decisamente più modesto”.

Quanto alla transizioni verso l’elettrico, servono “adeguati fattori abilitanti che al momento non procedono come dovrebbero, ponendo tra l’altro l’Italia in una posizione di continua rincorsa rispetto agli altri principali Paesi in Europa. Auspichiamo che l’intesa del Mimit con il gruppo Stellantis possa concludersi in tempi rapidi così da poter riavviare efficacemente il meccanismo degli incentivi all’acquisto di veicoli non inquinanti, di cui residua circa il 70% dei fondi nella fascia 0-20 g/Km di CO2 e il 90% sulla fascia 21-60”.

BUSINESSPEOPLE

**Auto, crescono le immatricolazioni in Italia.
La ripresa, però, è lontana**

BUSINESS

Secondo Federauto, il +22,8% segnato a settembre sarebbe condizionato dalle auto-immatricolazioni delle concessionarie. L'elettrico resta in ritardo
3 Ottobre 2023



Il mercato dell'auto continua la sua crescita, ma l'obiettivo dei numeri pre-Covid resta ancora lontano. Le 136.283 nuove immatricolazioni in Italia nel mese di settembre, con un +22,8% sul 2022, sembrerebbero un segnale incoraggiante, soprattutto se si considera che tra gennaio e settembre di quest'anno il mercato è cresciuto sempre a doppia cifra (+20,6%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tuttavia, il presidente di Federauto, **Adolfo De Stefani Cosentino**, spegne gli entusiasmi.

Immatricolazioni in crescita, ma per il mercato auto non basta

“I numeri raggiunti nel mese appena concluso sono stati certamente condizionati dalle **forzature legate alla chiusura del terzo trimestre** e al raggiungimento degli obiettivi imposti alle Reti per l'ottenimento dei premi di volume e il mantenimento delle quote di mercato», sottolinea il numero uno della Federazione dei concessionari auto. Secondo Federauto, infatti, negli ultimi tre giorni di settembre è stato immatricolato il 40,3% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni sui dati Dataforce, hanno rappresentato il 12,7%

dei volumi di vendita mensili (9,8% da inizio anno), con un **incremento superiore al 90%** rispetto a settembre 2022.

Forte ritardo sulle auto elettriche

Sul fronte delle alimentazioni, a settembre le **auto elettriche Bev** hanno segnato un calo del 2,7% mentre nei primi nove mese dell'anno il bilancio è positivo (+27,6%), tuttavia con i **volumi ancora contenuti**. A oggi la quota ottenuta dalle auto elettriche è del 3,6%, alle spalle di ibrido elettrico (39,4%), benzina (29,7%), diesel (15,2%), Gpl (8%) e plug-in (4%).

“Come già stiamo assistendo da alcuni mesi, la raccolta degli ordini, soprattutto di veicoli a basse emissioni, è in contrazione poiché **l'elettrificazione dei veicoli sta incontrando molti ostacoli, fra tutti economici e infrastrutturali**”, aggiunge Adolfo De Stefani Cosentino. La stasi sul fronte della domanda privata *green*, per effetto dell'indecisione negli acquisti da parte delle famiglie, della crescita dei prezzi finali e dell'indebolimento dei redditi reali sta quindi determinando una crescente corsa alle immatricolazioni degli ultimi tre giorni del mese: **la pressione commerciale su molte Reti di vendita sta toccando livelli di guardia**. A settembre, al netto delle auto immatricolazioni, la consistenza del mercato reale – quello dei clienti ‘veri’ – sarebbe stata più bassa e il tasso di crescita decisamente più modesto”.

La richiesta di incentivi

Per il presidente di Federauto “l'indiscussa spinta ecologica verso l'elettrico necessita di **adeguati fattori abilitanti** che, al contrario, al momento non procedono come dovrebbero”. Per De Stefani, lo schema degli incentivi va reso più aderente alla realtà del mercato, svecchiando, in modo economicamente e socialmente sostenibile, il parco circolante maggiormente obsoleto. Ricordo che in Italia l'età media del parco autovetture è di 12,2 anni contro i 10,5 anni della Francia e 10,1 anni della Germania”.

Personal Car Shopper, una nuova professione per l'auto del futuro

Nascono nel nostro Paese una Federazione e un master per lanciare la figura di chi ci aiuterà ad acquistare o noleggiare l'auto che fa per noi



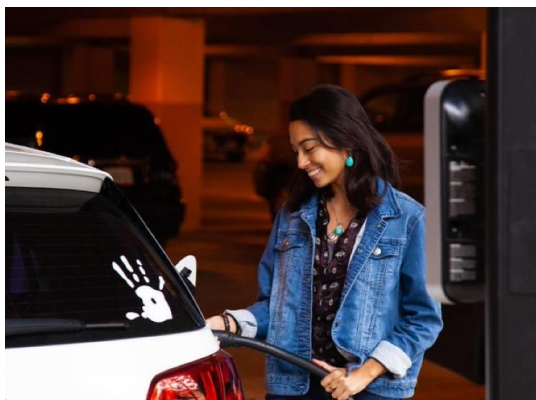
Sbarca anche in Italia il *Personal Car Shopper*: colui che aiuta a selezionare l'auto migliore e più adatta alle proprie esigenze. E con lui la Federazione nazionale e il master di formazione. In un mercato sempre più affollato di offerte, modelli, versioni e modalità di trazione è nata l'esigenza di una figura che guidi la scelta verso soluzioni più adatte. L'obiettivo è quello di aiutare chi vuole **comprare o **noleggiare** una vettura a **trovare quella giusta** in funzione delle esigenze, delle **abitudini**, dei **gusti**, delle **necessità**. Ecco, quindi, il **Personal Car Shopper**, la nuova figura professionale per un mondo, quello dell'auto, che oggi attraversa una profonda fase di trasformazione.**

La Federazione dei Personal Car Shopper

La nascita di questo nuovo profilo professionale, della relativa Federazione e di un master di formazione sono stati al centro dell'iniziativa di FEPECS, la neonata **Federazione dei Personal Car Shopper**. La presentazione si è tenuta in Senato, a Roma, alla Sala Caduti di Nassirya e ha visto la partecipazione, oltre che del presidente della Confederazione AEPI, **Mino Dinoi**, e del vicepresidente, **Andrea Cordero di Montezemolo**, anche del sottosegretario al Lavoro, **Claudio Durigon**. Erano presenti inoltre il Segretario Generale del CNEL, **Francesco Tufarelli** e il presidente di Federauto, **Adolfo De Stefani Cosentino**.

Nel suo intervento, il sottosegretario al Lavoro **Durigon** ha evidenziato il proprio apprezzamento per l'iniziativa e, nel sottolineare l'importanza dei Personal Car Shopper, ha offerto il proprio impegno per **supportare e tutelare** questi **nuovi professionisti della mobilità**. **Mino Dinoi** ha illustrato gli obiettivi del **Master in Personal Car Shopper** mentre **Tony D'Ambrosio**, vice presidente FEPECS, ha parlato dell'idea da cui è nato il **Personal Car Shopper**. D'Ambrosio ha anche presentato i contenuti interdisciplinari del Master, sottolineando la necessità di una figura professionale ed etica nel settore automobilistico.

Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di FEDERAUTO, ha sottolineato il grande interesse dei **concessionari** per questo nuovo profilo professionale, evidenziando il periodo di profondi cambiamenti del settore. **Francesco Tufarelli**, Segretario Generale del CNEL, ha poi aggiunto l'essenziale rilevanza della figura professionale e delle relative nuove opportunità di lavoro, offrendo il pieno sostegno per il successo del master.



La transizione ai veicoli elettrici

A spiegare la complessità del settore auto è stato **Pierluigi Del Viscovo**, direttore del Centro *Studi Fleet&Mobility*, un'autorità nell'ambito automobilistico, il quale ha affrontato il dibattito sulla transizione verso i veicoli elettrici. **Del Viscovo** ne ha spiegato la complessità con dati che analizzano il ruolo delle auto e la loro incidenza nelle **emissioni di anidride carbonica (CO₂)**. Il

Direttore Generale della IUL, Università Telematica degli Studi, **Massimiliano Bizzocchi**, ha inviato un contributo video in cui ha espresso gratitudine nei confronti della FEPECS e della Confederazione AEPI, sottolineando che il Master si allinea perfettamente con la missione dell'università: preparare e formare per creare nuove opportunità occupazionali.

Il Country Manager Italia di **Drivalia**, **Claudio Catania**, ha sottolineato l'orientamento all'elettrico e all'ecologia di Drivalia, soffermandosi su **formule di noleggio** molto più flessibili e **personalizzabili**. Ha dichiarato inoltre l'apprezzamento per i Personal Car Shopper, mentre AEPI Professioni, con un contributo video del suo presidente **Celestino Bottoni**, ha espresso gratitudine per l'impegno e la visione di tutti coloro che hanno progettato e realizzato il Master in PCS. E ha manifestato grande **entusiasmo** per la **nascita** di questa **innovativa figura** professionale. Il presidente di FEPECS e vicepresidente di AEPI, **Andrea Cordero di Montezemolo**, ha raccontato l'importanza della figura del professionista dell'auto, nata dall'intuizione di **Tony D'Ambrosio** e sostenuta da 7 esperti del settore auto, tra cui **Fausto Passi**, che nel 2018 hanno fondato FEPECS.

PUGLIAITALIA

Lunedì, 16 ottobre 2023

A Gravina in Puglia va in scena “Automotive Talks”,

A Gravina in Puglia l’evento dedicato a concessionari, operatori e player del settore automotive del meridione.

Il 18 ottobre 2023 andrà in scena “Automotive Talks”, una giornata di convegni e soluzioni innovative per i professionisti del settore automotive. **L’evento ideato e realizzato da BtheOne** si svolgerà mercoledì 18, presso il **Vivaio Digitale a Gravina in Puglia** in provincia di Bari dalle 9:30 alle 17:00. L’accesso è riservato ai concessionari auto, fleet/mobility manager, operatori automotive.

Automotive Talks sarà un dialogo aperto dove i più importanti esponenti del settore avranno la possibilità di condividere best practices, esperienze e opinioni. Il programma completo e dettagliato è consultabile al sito automotivetalks.it. Ad accogliere i presenti ci sarà un’area business e networking con gli stand di 10 aziende sponsor, una sala denominata “Innovation” da 200 posti e una da 80 posti dal nome “Lab”.

I principali temi che verranno discussi saranno: noleggio, mercato delle auto usate e cambiamenti nella mobilità. A prendere parola, in alternanza fra le due sale, alcuni fra i più importanti interpreti e professionisti del settore, in ordine di apparizione: **Valerio Papale** di Agos, **Nicola Lavenuta** di Macnil GT Alarm, **Francesca Spaccavento** di Autotrend, **Matteo Cimegotto** di BtheOne, **Barbara Barbieri** e **Fabrizio Catalani** di BCA, **Andrea Vettore** di Wefox, **Adolfo De Stefani** Cosentino di Federauto, **Sante Carlucci** di Maldarizzi Automotive, **Francesco Nocerino** di Gruppo Autoscala, **Roberto Falvo** di Agenzie Tripodi, **Emanuele Ionà** di Ionà Motori, **Marco Campanella** di Facile Doc, **Igor Valandro** di Fit2 You, **Giampiero Luvì** di BtheOne, **Giuseppe Perito** di Perito Group, **Anselmo Marella** di Gruppo Picca, **Lorenzo Marcato** e **Ilaria Tonin** di BtheOne, **Matteo Baggio** di Horizon Automotive e **Alberto Rolli** di Gruppo Frentauto.

In merito alla prima edizione di Automotive Talks si è espresso il fondatore e CEO di BtheOne, **Matteo Cimegotto**: “Automotive Talks nasce in seguito alle molte richiestemesse dai nostri clienti e amici concessionari del Sud-Italia che da tempo chiedono un contenitore di innovazione automotive non solo Roma, Verona e Milano ma anche nel Mezzogiorno. **Con Automotive Talks vogliamo creare un appuntamento annuale fisso** nel Sud-Italia per dialogare e confrontarci con i più importanti concessionari d’auto e operatori automotive.”.



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

TRUCK
Cartaceo



EDITORIALE [NOVEMBRE 2023]



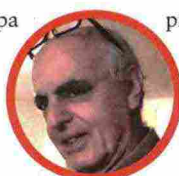
PERCHÉ NON POSSIAMO DORMIRE TRANQUILLI

L'Europa ha ammorbidito le sue decisioni sull'Euro 7, ma proprio questo ci preoccupa...

Alla fine di settembre, l'Europa ha ammorbidito le sue posizioni sull'Euro 7. Venendo incontro alle richieste provenienti da diversi Paesi, tra cui l'Italia, il Consiglio ha rimandato l'entrata in vigore del nuovo regolamento concedendo 48 mesi di tempo per i mezzi pesanti e dai 24 ai 30 mesi per i mezzi commerciali. In poche parole, abbiamo più tempo e vincoli meno stringenti. Ma guardiamo un po' come sono andate le cose.

VINCOLI STRINGENTI

Prima di tutto è stato fissato un concetto importante, quello delle emissioni complessive, che riguardano, per esempio, non solo gli scarichi dei motori, ma anche l'inquinamento prodotto dai freni o dal consumo degli pneumatici. Tutto giusto, ma poi si sono stabiliti anche parametri molto stretti per i motori termici. E a quel punto però c'è stata la sollevazione del comparto industriale. Secondo ACEA, la European Automobile Manufacturers Association, l'associazione che raccoglie 14 tra i più importanti costruttori di auto, van e camion, la nuova normativa avrebbe obbligato le Case a investire risorse per un passaggio



provvisorio all'Euro 7, quando i Costruttori sono tutti impegnati per la transizione verso le nuove trazioni. E questo avrebbe rallentato l'approdo all'elettrico.

UNA CRITICA ESPLICITA

Ma allora, se almeno questa piccola difficoltà è stata risolta, perché dobbiamo continuare a preoccuparci? Ce lo spiega Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto con delega ai Trucks&Van: «L'aspetto più significativo della nuova adozione - ha detto - è la crescita della consapevolezza presso le istituzioni europee della necessità di correggere gli aspetti ideologici delle proposte iniziali della Commissione, per imboccare la strada del pragmatismo». Detta così sembra un complimento, ma nasconde una critica esplicita: in sostanza le indicazioni del Consiglio europeo sono partite da decisioni ideologiche che sembrano ignorare le realtà delle aziende e degli autotrasportatori. È questo il pericolo e ci riguarda tutti. E per questo non possiamo dormire tranquilli. ▀

Andrea Ferreri

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

AUTISTI ED ELETTRICO

L'INCHIESTA

Politicamente scorretto

Piccola inchiesta tra gli addetti ai lavori: autisti, padroncini, amministratori di medie e grandi imprese: **vi piace il truck elettrico?** Una risposta **unanime e preoccupata** che dovrebbe far riflettere i cosiddetti decisori

DI FERRUCCIO VENTUROLI

Elettrico e pesanti, un binomio che non mette tutti d'accordo. Fino a poco tempo fa all'elettrico si guardava come un carburante di transizione, in attesa dell'idrogeno che sembrava la panacea di tutti i mali. Ma strada facendo ci si è accorti che l'idrogeno (quello "verde") porta con sé qualche problema, a cominciare dai costi, attualmente (e per qualche anno ancora)

troppo alti per essere anche lontanamente competitivo. A dirlo apertamente è stato Alexander Vlaskamp, AD di MAN Truck & Bus che in una recente intervista, ha detto, in sintesi, che nel trasporto pesante l'idrogeno non ha un futuro. Secondo Vlaskamp l'idrogeno è troppo caro, il costo di un trasporto sarebbe quattro, cinque volte più caro di quello che i clienti sarebbero disposti a pagare,

e sarà destinato solo a una piccola parte del trasporto pesante, per esempio quella dei trasporti speciali. Secondo le stime di MAN, ha detto ancora Vlaskamp, l'80 o addirittura il 90% dei camion pesanti per le lunghe percorrenze sarà a trazione elettrica. A questo proposito va detto che MAN ha appena ottenuto dal Governo un aiuto di 25 milioni di euro per realizzare una fabbrica di batterie.

UNA RICERCA SPASMODICA DELLE ZERO EMISSIONI

Dunque, la necessaria transizione energetica, la ricerca spasmodica delle zero emissioni, i diktat dell'Europa e le dichiarazioni di guerra ai motori a combustione interna, che stanno cambiando il mondo automotivo e, per quanto ci riguarda, quello del trasporto merci e della logistica, stando alle parole dell'amministratore delegato del secondo costruttore europeo di pesanti, porteranno a un futuro quasi totalmente elettrico. Si tratta come si è

La ricarica in autostrada, almeno in Italia, è davvero problematica. Secondo Domenico De Rosa AD di SMET le infrastrutture autostradali e le aree di sosta sono largamente e cronicamente insufficienti.



L'assistenza di un veicolo elettrico è decisamente diversa da quella di un veicolo tradizionale, qualcuno dice che è più semplice.



detto e ripetuto più volte di un cambiamento epocale che prima di essere tecnologico deve essere culturale. D'altra parte siamo tutti ben consapevoli che questi veicoli non sono "plug & play" nel senso che se viene "calato" un veicolo elettrico all'interno di un'operatività già strutturata per il trasporto tradizionale, questa potrebbe avere enormi problemi; il camion elettrico, cioè, non può essere considerato fine a se stesso, ma diventa parte di una sorta di ecosistema nuovo e piuttosto complesso. E come per tutte le cose nuove, occorre adattarsi ai cambiamenti, modificando le abitudini, i processi aziendali, i partner commerciali e aziendali, impegnandosi anche, e non poco, in investimenti importanti.

CAPIRE COSA C'È OLTRE AL TRUCK ELETTRICO

Si tratta cioè di mettere in atto un percorso di trasformazione o di evoluzione che riguarda davvero tutti: Costruttori, dealer, reti di assistenza, formazione aziendale, per arrivare, finalmente, al cliente, a colui che il veicolo utilizzerà e gestirà.

"Sono più di due anni che in Mercedes-Benz Trucks - ha detto in una recente intervista a Trasportare On Air, Fabrizio Lombardi, eConsultant della Casa tedesca - incontriamo aziende di trasporto che sono interessate alla mobilità elettrica, perché sono sempre più consapevoli che non è sufficiente informarsi sul prezzo del veicolo, ma è necessario approfondire altri aspetti, importanti tanto quanto l'investimento iniziale. Pensare di usare un truck elettrico vuol dire andare ad analizzare i processi di lavoro e le rotte per capire come è meglio strutturare le soluzioni di ricarica. Attraverso il nostro servizio di eConsulting forniamo

al cliente tutte le info utili su cosa significa mobilità elettrica. Per fare questo - ha detto ancora Lombardi - realizziamo un'analisi dei percorsi e delle infrastrutture di ricarica, entriamo nel dettaglio di tutte le rotte, per capire in base ai pesi che il veicolo trasporta, alle temperature esterne e interne dell'allestimento, ma anche alla topografia del terreno, le sue soluzioni di ricarica; passiamo poi a studiare e progettare le infrastrutture di ricarica, basate sulle analisi precedenti. Tutte queste azioni vengono inserite nella realtà operativa, con corsi e consulenze per il personale e soprattutto per gli autisti".

PER UNA VOLTA CAMBIAMO INTERLOCUTORI

Dunque, tutto organizzato, tutto semplice? E se il cliente, per esempio, deve cambiare rotta senza troppo preavviso? Il problema sta nel fatto che noi, come tutte le altre testate, abbiamo parlato più e più volte di questo argomento ma quasi sempre i nostri interlocutori sono stati rappresentanti delle Case costruttrici, esperti di trasporto, di logistica quando non di ambiente; tutte voci "istituzionali" che seguono quella che ormai appare come la

strada maestra, hanno, chi più, chi meno, esaltato i veicoli a trazione elettrica, anche pesanti, sottolineandone la facilità di utilizzo, la economicità del TCO, i vantaggi per la decarbonizzazione. Tutti hanno tralasciato o minimizzato il "rovescio della medaglia": la scarsa autonomia, i problemi nelle ricariche, i costi esorbitanti dei veicoli e delle batterie, ma anche i cambiamenti dei processi aziendali, l'aumento della tara causato dai pacchi batterie, lo smaltimento di queste e l'incertezza generalizzata sulla durata del veicolo e del suo valore residuo.

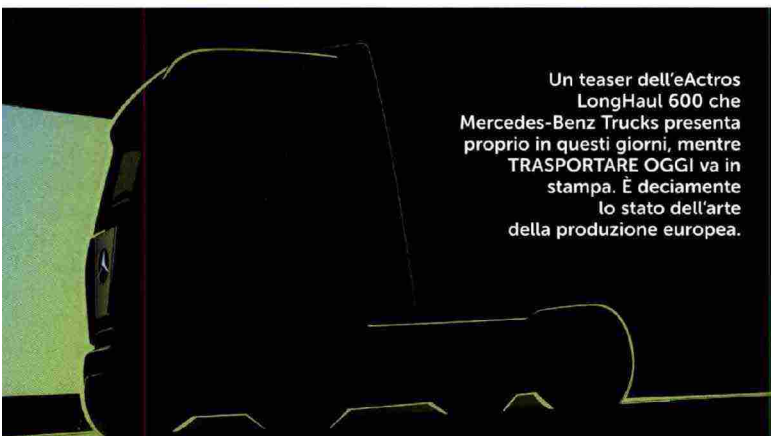
Dunque, stavolta, non solo perché qualche volta ci piace essere "politicamente scorretti", ma anche e soprattutto perché ci piace sentire tutte le campane, abbiamo parlato con gli attori finali, cioè chi potrebbe guidare o gestire un pesante elettrico. Abbiamo cioè fatto due chiacchiere con autisti, padroncini, titolari di medie e grandi aziende, concessionari e gestori di flotte. Il risultato di queste interviste non ci ha sorpreso affatto.

PAURA E SCETTICISMO

I clienti sono in attesa del truck elettrico? O, almeno ne sono interessati? Questa è la domanda che abbiamo fatto a bruciapelo a Massimo Artusi, vicepresidente con delega truck e van di Federauto ma anche direttore commerciale di Romana Diesel.

"No, direi che purtroppo non lo sono affatto, piuttosto sono preoccupati, hanno quasi paura". **Perché?**

"Perché cambia completamente l'operatività delle imprese, perché cambia il modo di guidare, di gestire la flotta, l'assistenza, è completamente un altro mondo. D'altra parte, le aziende che ora combattono per cercare



Un teaser dell'eActros LongHaul 600 che Mercedes-Benz Trucks presenta proprio in questi giorni, mentre TRASPORTARE OGGI va in stampa. È decisamente lo stato dell'arte della produzione europea.

L'INCHIESTA

AUTISTI ED ELETTRICO



ANDREA ARTIOLI

"Forse l'elettrico può andare bene per fare consegne urbane o viaggi regionali - ci dice Andrea Artioli, padroncino mono veicolare - ma sui mezzi pesanti ci sono molti problemi, a cominciare dalla maggiore tara per il peso delle batterie. Ci sono decisamente problemi economici, perché non solo i camion costano tre volte quanto costano quelli a gasolio, ma se vuoi essere sicuro che domani ripartirai, hai bisogno di una colonnina sul tuo piazzale. E

una colonnina oggi costa molte migliaia di euro. Quindi, viaggiare in elettrico ha un costo troppo impegnativo".



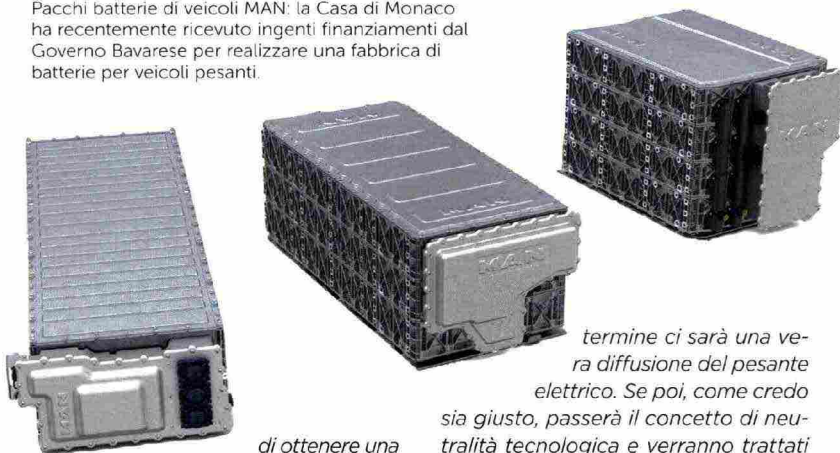
MIRKO ZAPPAROLI

"In realtà, se fai un tragitto che è sempre quello, se per esempio fai la raccolta del latte e vai sempre nelle stesse fattorie, con un percorso che ha tempi e itinerari stabiliti, in qualche modo ti puoi organizzare".

A parlare è Mirko Zapparoli, autista e noto organizzatore di raduni che continua: "se devi fare 200 km al giorno può anche andare bene, ma in

realtà c'è un problema di fiducia che va preso sul serio. La domanda di fondo: i camion sono belli, funzionano bene, ma a fronte di un costo che è il triplo di quello di un mezzo a gasolio, che cosa mi garantisce l'elettrico?... è una scommessa".

Pacchi batterie di veicoli MAN: la Casa di Monaco ha recentemente ricevuto ingenti finanziamenti dal Governo Bavarese per realizzare una fabbrica di batterie per veicoli pesanti.



di ottenere una remunerazione che sia tale, non possono pensare di lavorare con un camion che invece di 120mila euro ne costa oltre quattrocento. Non dimentichiamo che per una flotta, ma anche per un solo camion elettrico, ci sono anche delle spese accessorie come, per esempio, la cabina elettrica, le colonnine per l'alto voltaggio, le derivazioni, le varie ricariche, ci vogliono più o meno 100mila euro".

Dunque, perché devo comprare un camion elettrico, che senso ha?

Artusi non ha la risposta pronta, ci pensa, e poi risponde: *"È davvero uno scenario ancora da capire, ma non credo che nel medio*

termine ci sarà una vera diffusione del pesante elettrico. Se poi, come credo sia giusto, passerà il concetto di neutralità tecnologica e verranno trattati 'equamente' gli altri combustibili, che senso avrà imbarcarsi nell'avventura dell'elettrico?"

Quindi non credi al futuro elettrico?

"Secondo me il futuro non sarà solo elettrico, nel senso che non sarà di una sola tecnologia, ma sarà un mix di tecnologie perché nessuna riesce, oggi, a soddisfare tutti i requisiti fondamentali, prima di tutto economicità e flessibilità. Forse tra vent'anni... sai, la tecnologia corre..."

LA COMMITTENZA

Dopo questa chiacchierata, non troppo edificante, siamo andati a Cologno Monzese alla CO.MI.TRAS., una società cooperativa

di circa 140 soci, per parlare con il vicepresidente Giovanni Incampo che è anche presidente di FAI Milano. Stiamo per fargli una domanda, ma ci blocca: *"Se io fossi al vostro posto chiederei alle Case, ma anche e soprattutto a chi prende certe decisioni: ma la committenza è disposta a pagare molto di più il trasporto per 'permettere' la svolta green del trasporto pesante?"*

Non sembra proprio un buon inizio per un'intervista ma ci proviamo: **a chi gestisce una flotta come lei o, semplicemente, ai singoli soci, un padroncino, la cosa interessa?**

"Per dirla in maniera molto semplice: non interessa niente a nessuno. Come cooperativa stiamo acquisendo nuovi camion ma a nessuno salta in mente neanche di nominare un camion elettrico. Ma d'altra parte, se oggi un bilico viaggia dai 500 ai 600 euro al giorno, con una media chilometrica di 300 chilometri, se dovessi comprare un camion elettrico da oltre 400mila euro, quanto dovrei viaggiare e, soprattutto, che tariffe dovrei fare al committente? Secondo me - continua Incampo - interessa soltanto a chi lavora nelle città, nei centri cittadini, per le lunghe distanze assolutamente no. Non ci sono colonnine e poi i



Giovanni Incampo, vicepresidente di CO.MI.TRAS., una società cooperativa di Cologno Monzese: *"stiamo acquisendo nuovi camion ma a nessuno salta in mente neanche di nominare un camion elettrico".*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

GIANPAOLO CARRA

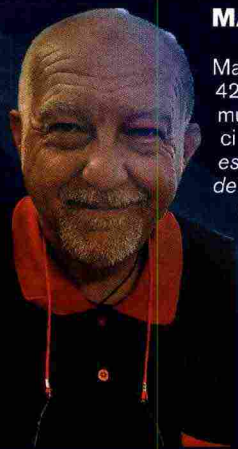


Gianpaolo Carra, autista, parte dal gas per spiegarci quanto sarebbe difficile viaggiare con l'elettrico: "Viaggiare con il gas è già difficile: solo fare rifornimento è complicato, non ci sono distributori aperti la notte, sei limitato negli orari e a volte nei percorsi. Figurati come può essere il futuro se devi viaggiare con un mezzo elettrico.

Va bene su tratte brevi, per la raccolta rifiuti o per il navettaggio, ma l'unico modo per viaggiare serenamente è con il gasolio. Se vuoi utilizzare l'elettrico, allora devi cambiare

il sistema del trasporto, devi cambiare i tempi, tenere aperte a lungo le logistiche, non obbligare gli autisti a rispettare orari cogenti".

MARCELLO GUASCHINI



Marcello Guaschini, piemontese, ha 42 mezzi cisternati, guida uno Scania musone e lo chiamano "Aquila Rapace", ci evidenzia una serie di problemi: "per esempio i tempi di ricarica: quanto devo stare fermo? Qual è la possibile vita residua del veicolo? Che ci si fa della carcassa di un mezzo elettrico quando la batteria è arrivata a fine vita e non hai il denaro per comprarne un'altra? Che fine fanno le batterie?".

Per Marcello ci sarebbero anche problemi per i permessi per i trasporti in ADR. In molte regioni lui ha, non di rado, problemi di autorizzazioni e si domanda che cosa succederebbe quando al

posto di vecchi mezzi di cui si sa tutto, arrivassero mezzi di cui anche i tecnici delle Motorizzazioni ignorassero tutto?



Il costo di un pesante elettrico e di tutto quello che comporta è, soprattutto per le piccole imprese, magari monoveicolari, è insostenibile. Qualcuno teme che l'elettrificazione possa portare alla chiusura le piccole aziende.

tempi di attesa? Già ora ne abbiamo decisamente troppi per il carico e lo scarico, per le ore che dobbiamo fare di riposo, mettiamoci anche le ore di ricarica, quando lavori? Sarebbe difficile anche per come è strutturata la logistica: arrivo, vado a fare lo scarico, mi fermo due o tre ore per la ricarica e ritorno. Credo sia impossibile. E poi, in tutti i posti dove si scarica dovrebbero esserci le colonnine. Noi siamo decisamente favorevoli a qualsiasi tipo di azione che vada nella direzione della transizione energetica, ma bisogna stare molto attenti, perché quando si parla di sostenibilità non possiamo

fermarci a quella energetica ma dobbiamo pensare anche alla sostenibilità sociale ed economica. Oggi un leasing 'viaggia' sui 2mila, 2milatrecento euro al mese, se dovessi comprarmi un trattore elettrico che costa 3 volte tanto, come potrei pagare le rate triplicate? Diciamo che sono davvero pochi ad avere quella disponibilità economica, con i margini sempre più bassi di oggi. Certo, sarebbe diverso, se ci fossero degli incentivi, cioè se lo Stato o l'Unione Europea ci permettesse di acquistare un camion elettrico allo stesso prezzo o poco più di un camion tradizionale, con un incentivo,

da prendere subito però, non come adesso che i soldi arrivano dopo tre o quattro anni. Io credo che in questo momento nessuno sia in grado di acquistare un camion elettrico. Forse solo qualche grandissima azienda per "ingraziarsi" i committenti, ma anche per una questione di immagine".

CHI CONOSCE BENE I PROBLEMI? CHI HA L'ESPERIENZA NECESSARIA?

E siamo a Mantova, dove Andrea Araldi ha, insieme al fratello, due trattori Scania, prima ne avevano una decina, e trasportavano farine; poi la crisi economica li ha costretti a ridimensionarsi; Giovanni con un semirimorchio centinato trasporta soprattutto acqua e bibite tra Lombardia e Toscana, mentre il fratello lavora ancora con le farine.

Che ne pensi di un trattore elettrico?

"La prima cosa che mi viene in mente è che in Italia ci sono ancora molti padroncini che saranno gli ultimi, sempre se ce la faranno, ad affacciarsi sull'elettrico. Saranno i grandi trasportatori come per esempio Italtrans, che già a dicembre scorso ha comperato un DAF CF Electric. L'azienda per la quale lavoro, che ha 90 veicoli, e che lavora anche per la GDO, non ci sta neanche pensando, anche perché il committente, che pure ha spinto sul gas, non lo ha chiesto".

Noi abbiamo registrato preoccupazione e un po' di paura, non tanto e non solo per il prezzo, ma anche per

AUTISTI ED ELETTRICO

L'INCHIESTA

tutto quello che l'elettrico comporta, un cambiamento radicale.

Anche tu hai un po' di paura per il futuro?

"Paura no, ma certo è un'altra tegola che sta per caderci in testa. Anche se fossi un grande trasportatore - continua Andrea - e volessi comprare un veicolo elettrico, dovrei sempre considerare che con la spesa per un solo camion ne potrei comprare quasi quattro a motore endotermico. E poi, chi conosce le problematiche di un elettrico? Chi ha sufficiente esperienza in materia? Un grande trasportatore se lo comperasse avrebbe sempre la possibilità di fermarlo perché avrebbe una rotazione possibile, ma i medi e piccoli non possono permetterselo. E poi, perché, per quale motivo dovrei spendere 450mila euro per un trattore? Non certo per amore dell'ambiente, perché ben vengano i progressi verso un mondo più sostenibile, ma non sulle nostre spalle!"

Se domani tu avessi a disposizione, per lavorare, un trattore elettrico, a cosa penseresti subito?

"Intanto che non saprei dove ricaricare e quindi vivrei con l'ansia di vedere calare la carica della batteria e rimanere a piedi. Altro problema potrebbe essere il peso delle batterie che diminuisce la capacità di carico".

PAURA DI ESSERE IN BALIA DELLA TECNOLOGIA

"Poi la grande tecnologia che c'è a bordo, differente da quella di un camion tradizionale, mi farebbe un po' temere di essere in balia di quella stessa tecnologia e di conseguenza dovrei essere sicuro di avere a disposizione

DOMENICO DE ROSA E IL DILETTANTISMO DELLA POLITICA

Per "chiudere il cerchio" abbiamo sentito anche Domenico De Rosa, AD di SMET, una delle più importanti imprese di trasporto del nostro Paese. Gli abbiamo fatto due domande semplici semplici, la prima: I costi e tutto quello che comporta avere in flotta un veicolo elettrico sembrano scoraggiare gli addetti ai lavori. Lei cosa pensa dell'elettrico nel trasporto pesante? *"L'inseguimento della elettrificazione esasperata nella mobilità rappresenterà certamente un danno e se non modificata la normativa in tempi accettabili sarà un danno irreparabile. Non credo e non ho mai creduto nella elettrificazione della trazione pesante e quindi naturalmente ho sempre visto con il nostro gruppo una vocazione di sostenibilità che andasse oltre l'elettrico perché ci sono dei vincoli strutturali insiti nello stesso veicolo elettrico. Basta pensare alla tara di questi veicoli che è il doppio di quella dei veicoli attualmente in utilizzo. Per cui saremmo al paradosso che i veicoli elettrici servirebbero a trasportare le loro stesse batterie a scapito delle merci. Nel Gruppo SMET abbiamo fatto, insieme con l'Università, delle simulazioni per capire quale sarebbe stato l'impatto del nostro carbon footprint sullo scenario a tutto elettrico nel 2022, con milioni di tonnellate trasportate: paradossalmente sarebbero stati necessari il doppio dei veicoli sulle autostrade europee, perché, di fatto un veicolo elettrico può trasportare circa la metà delle merci di un veicolo a combustione interna".*

Problemi di tara e di ricarica

"Questo fa comprendere facilmente quanto questo sarebbe insostenibile laddove venisse allargato a tutte o alla maggioranza

delle flotte di trasporto. E questo al netto dei problemi di ricarica: nessuno ha dimostrato quanto energia sarebbe necessaria per poter caricare tutti questi mezzi e soprattutto dove. In Italia, le infrastrutture autostradali e le aree di sosta sono largamente e cronicamente insufficienti e immaginiamo cosa accadrebbe se questi veicoli dovessero ricaricare proprio in autostrada. Siamo al paradosso, al diletterismo della politica che vuole interessarsi di cose delle quali non è all'altezza. Il trasporto è una cosa seria e non può essere lasciato nelle mani di chi non sa nulla della mobilità commerciale".

E poi un'altra domanda: se un padroncino si chiedesse: come faccio a spendere il triplo di quanto mi costerebbe un veicolo endotermico per un trattore elettrico? Lei cosa risponderebbe?

"I costi per questa tipologia di veicoli sono assolutamente insostenibili per imprese monoveicolari o piccole imprese e questo comporterà certamente l'abbandono del settore da parte di questi imprenditori che non potranno scegliere di continuare nell'ambito della transizione energetica. Per questo una grande riflessione sarà necessaria da parte del prossimo Parlamento Europeo e soprattutto della Commissione Trasporti".



un'assistenza efficiente al 100%. Una cosa che mi viene in mente è che, per esempio, scaricando farine, si ha bisogno di lavorare con un compressore, che consuma dieci litri di gasolio ogni ora.

Con un veicolo elettrico quanto si consumerebbe? Come si potrebbe usare il compressore? Forse con un altro motore? E, ancora, il Webasto? Dove prenderebbe l'energia? E poi, quanto dura davvero la batteria? Secondo il mio punto di vista nessun costruttore vuole o può rimanere indietro nella corsa tecnologica, per questo credo che in un futuro abbastanza prossimo questi problemi andranno attenuandosi, il costo, forse diminuirà, le batterie avranno una durata maggiore, aumenterà l'autonomia. Ma per il momento - conclude - la situazione credo che sia abbastanza problematica".

Dunque, stando ai veri addetti ai lavori, la conclusione alla quale siamo arrivati è semplice quanto brutale: il truck elettrico mette paura, ansia, diffidenza... e costa troppo. ●

Praticamente tutti gli intervistati si sono trovati d'accordo sul fatto che un truck elettrico è adatto alla raccolta di rifiuti o al navetteggiamento cittadino, assolutamente no per le lunghe tratte.



Frigo'nMotion

Eventi OITAF

F'n'M Atto II: Bologna!

Il tour di OITAF approda al 'Salone del freddo', dedicato al settore dei sistemi refrigeranti. Dopo il successo di Roma, l'evento nel capoluogo emiliano promette contenuti altrettanto interessanti

REFRIGERA 2023



Osservatorio Interdisciplinare
Trasporto Alimenti e Farmaci

Nello spirito del concept, l'evento di esordio di Frigo'nMotion è stato dedicato alle problematiche locali (Lazio&Roma) del trasporto degli alimenti freschi - notevole la prolusione di Massimo Marciani, presidente del Freight Leader Council - per poi andare a indagare alcuni interrogativi di carattere tecnico e sulla necessità di rinnovare le norme ATP, argomento esposto con estrema chiarezza da Bruno Cortecci, rappresentante per l'Italia al WP11, commissione Unece per il protocollo internazionale. Il padrone di casa, Massimo Artusi, presidente di Romana Diesel e responsabile del settore truck

in Federauto, la più importante associazione di concessionari del Paese, si è invece soffermato su aspetti generali del trasporto, a cominciare dal nuovo tachigrafo, le alimentazioni alternative e la sicurezza, che diventano sensibili nel delivery di prodotti deperibili quali alimenti e farmaci.



DOVE&COME

L'ingresso a Frigo'nMotion è libero, e dà diritto a ricevere la bag con la documentazione, il bollettino OITAF, il quaderno 10 Sopra e Sotto Zero e una copia di Vie& Trasporti.

L'evento si svolge nella sala Carnot Conference Hall - B del padiglione 29, all'interno del Salone 'Refrigera' presso la fiera di Bologna.

Ha pieno senso che la seconda puntata del tour, del quale riportiamo qui sotto il nutrito programma, sia centrata su argomenti tecnici legati a veicoli e allestimenti, gas e materiali. La cornice di Refrigera e il suo pubblico di addetti ai lavori impone infatti uno screening approfondito sull'altra metà del freddo: oltre le strutture a norma HCCP ci sono infatti i veicoli ATP, la parte dinamica della cool chain, senz'altro la più sensibile e soggetta ad alterazioni.

Ecco perché per gli addetti ai lavori F'n'M atto secondo è un appuntamento da non perdere.

IL PROGRAMMA DEL 7 NOVEMBRE

Ecco il programma e i contenuti confermati al momento di andare in stampa

14.15 Registrazione/accoglienza

Panel 1 "Transizione energetica"

14.30 Apertura lavori e introduzione chairman Marco Comelli - OITAF

14.40 ATP in Italia - Umberto Torello - DIF - Transfrigo Route Italia

14.55 ATP in Europa - Giuliano Caselli - Cemafrid Tecnea

15.10 Case history di ricerca - Riccardo Manzini/ Riccardo Accorsi - Università di Bologna

15.30 Nuovi prodotti elettrificati per la refrigerazione da trasporto - Marco Napolitano e Matteo Pastorino - Daikin

15.45 Interview: Tecniche di refrigerazione per i veicoli elettrici e nuovi trend di mercato - Francesco

Codispoti e Ismaele Iaconi - Lamberet

16.00 Un approccio a 360°: la vision del costruttore - Alessandro Pade - Man

Panel 2 "Normative e nuove tecnologie"

16.30 Interview: gestire la connettività - Marco Federzoni - Webfleet

16.45 Coldtainer, benefici economici e ambientali - Valerio Guatta Caldini - Euroengel

17.00 I gas refrigeranti "leggermente infiammabili" - Bruno Cortecci - Unece/ Plastoblok

17.15 La nuova normativa F-gas - Marco Masini - Asercom

17.30 Frontiere della tecnologia nel trasporto ATP - Stefano Brivio - MGH

17.45 L'ostacolo formazione: manutenzione e gestione - Vania Bruno, Giuseppe Perrotta - Agorà

Ambiente - Soddisfazione da Federauto Trucks e Fai

E-fuel e biocarburanti promossi da Bruxelles

»» Anche i biocarburanti, ottenuti da materie prime di origine organica, e gli e-fuel, i carburanti a emissioni zero, possono essere considerati carburanti Co2 neutri: è questa la notizia arrivata dalla Commissione Trasporti e Turismo del Parlamento europeo. Un risultato che trova la soddisfazione degli operatori del settore, come dimostrato dalle parole di Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto Trucks, e di Paolo Uggè, presidente di Fai-Confrtrasporto.

Le dichiarazioni

“È un passo avanti verso una soluzione equilibrata - ha dichiarato Artusi - in grado di garantire contemporaneamente, attraverso un mix di proposte non alteranti il clima, la sostenibilità ambientale, sociale ed economica della transizione green. Tuttavia si tratta solo di un parere, seppur tecnico e politico, anche se non l'unico espresso negli ultimi tempi da vari organismi europei e mondiali a favore di carburanti bio e carbon neutral. A livello parlamentare, l'ultima parola spetterà alla Commissione Ambiente dove si concentrerà la decisione parlamentare. Fermo restando, infine, che l'approvazione finale avverrà dopo il Trilogo”. “Finalmente si guarda alla realtà - ha com-



Un accordo che tiene conto di sostenibilità ed economia

**Dimostrazione
vincente della
capacità di trovare
compromessi e
soluzioni condivise**

mentato invece il presidente di Fai-Confrtrasporto, Paolo Uggè - Il principio espresso nella relazione della Commissione Trasporti dimostra che, quando le istituzioni comprendono le capacità del sistema dei servizi in Europa, si possono trovare compromessi che non distruggano, ma invece valorizzino l'ambiente e l'economia”.



Piscina: ciclabili solo in vie secondarie

Il piano della Lega per il traffico «Strade allargate e silos pubblici»

MASSIMO SANVITO

Piscina, il tema della mobilità a Milano è forse il più sentito. Oltre ad aggredire il "modello Sala" cos'avete in mente di proporre?

«Partiamo dai numeri, che sono quelli di Legambiente (Milano 42esima tra le città

green, ndr) e certificano la sconfitta dell'amministrazione Sala: la demonizzazione delle auto non sta portando alcun miglioramento. Anzi: gli incidenti e i morti aumentano per colpa di una mobilità folle che contempla ciclabili insicure su strade ad alto scorrimento. (...)

segue a pagina 37



La ciclabile di corso Buenos Aires, che si prolunga verso il centro in corso Venezia e verso la periferia in viale Monza, è l'arteria per biciclette più contestata di Milano. Il Comune, dopo aver disegnato appena la corsia per le due ruote sull'asfalto è corso ai ripari realizzando dei cordoli in cemento che, però, hanno già prodotto incidenti a causa della scarsa viabilità. In Buenos Aires gli incidenti sono passati da 61 (2019) a 85 (2022). La Lega oggi fa convegno sul tema (Fotogramma)



Samuele Piscina (Ftg)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

Oggi il vertice con Salvini

Il piano della Lega per il traffico Strade allargate e silos pubblici

Samuele Piscina: ciclabili nelle strade secondarie, via da quelle ad alto scorrimento
Più controlli per chi sgarra sulle due ruote. I Verdi? Sala dà loro solo contentini...

segue dalla prima

MASSIMO SANVITO

(...) Dunque, bisogna cambiare marcia: noi non siamo solo "contro" ma vogliamo sviluppare un percorso diverso sulla mobilità ascoltando tutte le categorie in causa, ragionando soprattutto sull'efficiamento energetico».

Cioè?

«Cambiare tutto il parco auto esistente a Milano, come vuole fare la sinistra, non è possibile. Di più: passare integralmente all'elettrico significa fare un favore alla Cina, mentre usare petrolio e metano per alimentare l'energia elettrica non è sostenibile. Bisogna cominciare a pensare all'idrogeno».

Ipotesi: nel 2026 il centro-destra vince le elezioni comunali. Come ripensere ste la mobilità in città?

«Facendo le cose più semplici. Innanzitutto ri-allargare le strade ad alto scorrimento per far sì che tutti i mezzi possano circolare e spostare le ciclabili nelle vie secondarie. Seconda cosa, i parcheggi: servono strutture gestite dal Comune di Milano con prezzi popolari, magari gratis per chi abita nella stessa zona di pertinenza. Certo una soluzione onerosa ma un investimento concreto e lungimirante per togliere auto dalle strade. Giace ancora in Comune una mia interrogazione sul tema... Infine, i controlli: a 360 gradi per tutti, ma cominciamo a tenere sott'occhio anche biciclette e mono-

pattini che ora godono di un'oggettiva anarchia creando, soprattutto a loro discapito, evidenti problemi di sicurezza».

Oggi, alle 17.30, la Lega di Milano si dà appuntamento in corso Venezia, nella sede di Confcommercio, per il convegno "La transizione energetica in Italia e il futuro della mobilità a Milano". Presenti i big del partito, a partire dal leader, nonché Ministro ai Trasporti, Matteo Salvini, proseguendo con il sottosegretario Alessandro Morelli, l'europarlamentare Silvia Sardone e il deputato Igor Iezzi. Samuele Piscina, segretario del Carroccio meneghino, farà gli onori di casa. Al tavolo anche i vertici delle associazioni di categoria: da fédération motorizzazione all'Automobile Club Milano, dagli autotrasportatori all'Associazione nazionale dei costruttori edili, da Federauto alla Confartigianato, passando per Iveco, Società nazionale metanodotti e Ngv Italy (il consorzio che raggruppa produttori di metano, aziende motoristiche e gestori di impianti per lo stoccaggio, ndr).

Gli autotrasportatori sono tra i più arrabbiati per le politiche della giunta. I sensori anti-angolo cieco risolvono tutto?

«Ci siamo già

confrontati con la categoria. Loro sono critici verso le ultime misure non perché non vogliono aumentare il grado di sicurezza ma perché i sensori non si stanno rivelando utili. Quando si fermano a ogni semaforo, ma anche in autostrada, appena si accosta una macchina o una bici i dispositivi impazziscono e cominciano a suonare di continuo. Pertanto si dovrebbero sviluppare dei radar ben più efficienti. E poi i sensori costano tantissimo, dai mille ai cinquemila euro.

A differenza di quanto pensino gli ambientalisti, però, questa non è una categoria che naviga nell'oro.

L'ideologia green si accompagna spesso all'ideologia elitaria. Sulla chiusura al traffico del Quadrilatero cosa dite?

«Noi condividiamo e appoggiamo il fatto di chiudere al traffico una zona così centrale della città ma solo in determinati giorni e orari. Come per esempio la domenica o durante i grandi eventi, per evitare che il traffico collassi. Ma pensare un provvedimento del genere per 365 giorni l'anno è una follia. Finirà come in Buenos Aires, dove sono stati tolti i posti disabili e ridotti all'inverosimile gli stalli per il carico-scarico? La politica della giunta è classista e

lo si vede anche su Area B: dal 2025 saranno banditi i diesel Euro 6, auto che avranno solo sette anni di vita...».

Il sindaco Sala è ostaggio dei Verdi?

«La verità è che Sala fa quello che vuole e poi dà dei contentini ai Verdi. A parte il capogruppo Monguzz, infatti, nessuno degli altri alza troppo la voce. La famosa consultazione che dovrebbe aiutare l'assessore Censi (Mobilità, ndr), in realtà, non ha nessun potere deliberativo: è uno specchietto per le allodole. È la città a essere ostaggio di questa infinita querelle tra Sala e i Verdi...».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Samuele Piscina (Ftg)



CORNER DEALER DI MASSIMO ARTUSI

VICEPRESIDENTE FEDERAUTO CON DELEGA TRUCK E VEICOLI COMMERCIALI

QUANDO LE NORME SONO DISTANTI DALLA REALTÀ

Comunque vada a finire (e sperando che non finisca punendo le tasche dei concessionari e dei trasportatori), la confusa e paradossale vicenda dell'introduzione del nuovo cronotachigrafo digitale va al di là degli aspetti tecnico-burocratico con cui la questione è stata affrontata e corretta dalla Direzione generale MOVE dell'Unione europea (che per inciso dovremmo tutti ringraziare per la sensibilità mostrata anche in questa occasione). Ricapitoliamola brevemente. Con l'avvicinarsi della scadenza del 21 agosto è stato sempre più chiaro che, a causa del ritardo di industrializzazione, per quella data non sarebbero stati disponibili tutti i dispositivi di ultima generazione necessari per allestire i veicoli di nuova immatricolazione, come prescritto dalle norme comunitarie. Il nostro stesso ministero dei Trasporti ha calcolato un fabbisogno di 7-9 mila pezzi per la sola Italia, mentre l'IRU per l'intera Unione lo valuta tra i 20 e i 40 mila. Nonostante da mesi, prima

FEDERAUTO e poi, tutti i soggetti della filiera chiedessero una proroga almeno fino al 31 dicembre, ai primi di agosto la Commissione non è andata al di là di una misura timida e provvisoria: un periodo di tolleranza di 40 giorni - fino al 30 settembre - e nel frattempo che gli Stati membri facciano un po' come meglio credono.

Una scelta (o, meglio, una non scelta) dovuta prima di tutto alla non conoscenza del ritardo produttivo e omologativo, poi al timore che una volta concessa una proroga ampia si mettesse in pericolo l'intera normativa sui tempi di guida e riposo, infine che sarebbe stato necessario rivedere anche il calendario delle successive scadenze, soprattutto quella di fine 2024 quando è prevista la sostituzione dei vecchi tachigrafi analogici o digitali con quelli nuovi sui veicoli già immatricolati (per il traffico transfrontaliero). Quale che sia la motivazione, comunque, gli Stati membri, anziché sollecitare e favorire una scelta univoca, si sono mossi ciascuno per proprio conto, adottando una serie

di decisioni diverse nei tempi di proroga e nei termini di applicazione: si va da fine 2023 (Germania e Spagna) a fine maggio 2024 (Austria), con alcuni stati che limitano la proroga alla circolazione interna e altri che la applicano anche ai viaggi internazionali. Un caos che ha costretto a un nuovo confronto per sciogliere l'intrico creato da una norma del tutto condivisibile in sé, ma che ha trovato gli organismi politici dell'Unione europea - il cui ruolo è proprio quello di coordinare le normative per garantire al meglio la libera circolazione su tutto il territorio - non adeguatamente informati di ciò che a valle stava accadendo.

Vedremo se questa lezione sarà stata compresa da tutti. Un banco di prova sarà in occasione del passaggio al DTCO di seconda generazione (da settembre 2025), quando già si annuncia una domanda di almeno un milione e mezzo di dispositivi che, però, non sappiamo con certezza quando cominceranno ad essere disponibili (prima della fine del 2024?).

Quando ci lamentiamo della

burocrazia, non dimentichiamo che spesso a dover essere messa sotto la lente è quella scollegata dalla realtà e che solo con la partecipazione di tutti le cose possono andare meglio.

Massimo Artusi,
Vicepresidente Federauto
con delega Truck e Van.



Carburanti CO2 neutri: un passo avanti per i biocarburanti

Sul finire di luglio l'Unione Europea ha compiuto un importante passo in avanti per il riconoscimento del ruolo dei biocarburanti nella decarbonizzazione dei trasporti e più in generale nella direzione della neutralità tecnologica, dando nuova speranza al futuro della mobilità in Europa. Il vicepresidente di **Federauto** con delega ai Trucks&Van, Massimo Artusi, ha espresso piena soddisfazione per questa decisione, che potrebbe avere ripercussioni a cascata sull'intera l'industria automobilistica. Commentando i recenti avanzamenti dei vari iter approvativi in materia di neutralità carbonica dei trasporti e in particolare le adozioni della Commissione Industria,



Ricerca ed Energia (ITRE) del Parlamento europeo, Massimo Artusi ha evidenziato come tale decisione, che prevede per la prima volta una definizione formale di "carburanti CO2 neutri", inclusivi di tutti i biocarburanti rinnovabili, sia "un successo del buon senso, della ragione, della concretezza ed è una sconfitta dell'approccio ideologico (sicuramente non pragmatico) al problema della transizione, sostenuto da chi si illude di poter ottenere la decarbonizzazione con la sola alimentazione elettrica

e ignorando il principio della neutralità tecnologica". Nella nota stampa diffusa da **Federauto**, viene ribadita l'importanza del concetto di neutralità tecnologica portato avanti dall'associazione e finalmente ora legittimato dal Parlamento. "Abbiamo sempre sostenuto che le difficoltà della necessaria transizione green dei trasporti non potevano che essere risolte attraverso un mix di soluzioni capaci di garantire la sostenibilità ambientale, economica e sociale. Le adozioni

della Commissione Parlamentare Industria rappresentano la strada idonea per arrivare a raggiungere concretamente il risultato di una effettiva neutralità carbonica alla quale tutti vogliamo arrivare, ma anche quella neutralità economica e sociale che la scelta della monotecnologia elettrica rischia di far saltare". Come sottolinea il vicepresidente di **Federauto**, si tratta solo di un primo passo. "Ora, però, sarebbe un errore illudersi che tutto sia stato risolto - ha affermato. - Molta strada c'è ancora da fare perché i carburanti biologici acquistino il formale diritto di essere utilizzati anche dopo le varie scadenze regolate a livello europeo, al pari dei cosiddetti 'zero-emission'". ■

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

Eventi OITAF

Momenti caldi per il

Ecco il reportage della prima tappa di Frigo'n'Motion, il tour che porterà in giro per l'Italia gli aggiornamenti, le tematiche e gli obiettivi nel DNA dell'Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci. Padrone di casa Romana Diesel



Calendario

| | |
|------------|-------------|
| Roma | 29 set 2023 |
| Catania | 19 ott 2023 |
| Bologna | 7 nov 2023 |
| Marcianise | 9 feb 2024 |
| Firenze | 1 mar 2024 |
| Bari | 12 apr 2024 |
| Milano | 8 mag 2024 |
| Cuneo | 1 giu 2024 |
| Napoli | 1 lug 2024 |
| Rimini | 1 ott 2024 |
| Verona | 1 nov 2024 |
| Brescia | 1 dic 2024 |

Gente che si muove, recita il claim della più grande concessionaria Iveco di Roma e del Lazio, ma all'incontro di apertura di Frigo'n'Motion non si è mosso nessuno. I partecipanti hanno seguito con attenzione tutti gli interventi, a partire dal saluto introduttivo del direttore OITAF e chairman, Giuseppe Guzzardi, che ricorda l'obiettivo del tour, quello di "dare valore alla qualità".

Qualità che passa anche da "un'armonizzazione delle normative ambientali che Bruxelles sta varando tra confusione e deroghe. Siamo aperti a percorrere nuove strade", chiosa il vicepresidente Truck&Van Federauto Massimo Artusi, "intanto però andiamo avanti con quello che abbiamo".

Lo stato dei fatti in tema di trasporti in regime di temperatura controllata è sintetizzato nel secondo volume del Libro Bianco realizzato da OITAF "grazie alla collaborazione della direzione generale per la Motorizzazione del MIMS", rimarca la presidente OITAF Clara Ricozzi, che si sofferma poi sulle criticità da affrontare nel corso del tour, per esempio "l'obsolescenza del parco dei veicoli trainati e la presenza rilevante dei trasporti in conto proprio", e introduce nuove tematiche quali "il just in time, sempre nell'ottica di uno sviluppo sostenibile".

Con le specificità alimentari del Lazio - 50mila imprese che fatturano 6,3 miliardi e valgono il 6% dell'Agrifood - gioca in casa il responsabile scientifico di OITAF Marco Comelli, ricordando che "con 7.363 unità la regione è seconda solo alla Lombardia per flotta di LCV refrigerati".

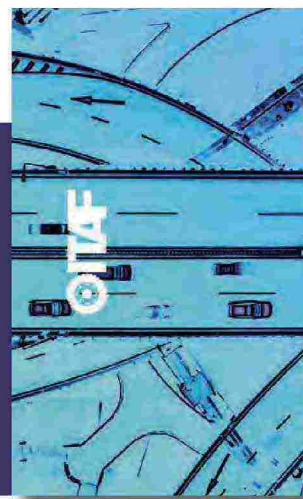
Criticità e punti di forza

Resta nel Lazio, pur collegato in remoto dagli Stati Uniti, anche Massimo Marciani, presidente Freight Leaders Council: "Il forte ruolo della regione per la distribuzione non è adeguatamente controbilanciato dalla logistica a supporto del sistema produttivo. C'è un problema endemico di sbilanciamento dei flussi, con un pesante squilibrio tra le merci in entrata e quelle in uscita, merci che per l'80 per cento viaggiano su strada". Secondo Marciani "occorre migliorare l'offerta cargo aereo ma anche il sistema portuale (insufficiente il terminal di Civitavecchia) e quello ferroviario (sotto la media nazionale ad eccezione della stazione di Santa Palomba)".

Al direttore Cemafroid-Tecnea Giuliano Caselli, come poi al rappresentante italiano nella commissione ONU Unece Bruno Cortecchi, il com-

IL FREDDO CHE VIAGGIA IL FREDDO CHE VINCE

Nel mondo il mercato dei veicoli refrigerati vale 10,5 miliardi di dollari ed è in piena espansione: raggiungerà i 15 miliardi nel 2025. A livello mondiale il settore del delivery è dominante tra tutti quelli che interessano la refrigerazione. Una delle ragioni di questo boom è la crescente urbanizzazione, e l'Italia ne è un esempio evidente. Nel nostro Paese il trasporto refrigerato è anche e sempre più deve essere garanzia di conservazione e protezione delle nostre eccellenze alimentari, che trovano nella provincia e nel territorio l'applicazione più forte e sentita, per poi riversarsi nella logica di efficientamento della consegna, dell'ultimo chilometro. Questo percorso, caro a OITAF, vale un tour in Italia alla scoperta delle esigenze di trasporto locali e nazionali, lanciando uno sguardo ai migliori professionisti, in grado di assicurare al consumatore finale la conservazione dell'eccellenza.



tour del freddo



pito di ricordare l'importanza dell'accordo internazionale ATP, ovvero "lo strumento individuato da 53 Paesi per stabilire standard uniformi da applicare al trasporto di merci sensibili alla temperatura" (Caselli), ma che "va modificato per renderlo conforme ai Sustainable development goals dell'Agenda 2030" (Cortecci).

Il mix biodiesel, biometano, elettrico, idrogeno è la risposta senza ideologismi alla domanda di sostenibilità da parte di Iveco, "Iveco che resta fedele alla neutralità tecnologica", ribadisce il responsabile Trazioni Alternative Iveco Mercato Italia Valerio Vanacore. Nel presentare il nuovissimo eDaily con box refrigerato, Vanacore si mette a disposizione delle imprese: "Vogliamo aiutarvi a scegliere la tecnologia che meglio si adatta alle vostre esigenze". Lo stesso approccio di Stefano Brivio, founder Wheeliot, che offre "soluzioni e consulenza per integrare i software di gestione flotta con i gestionali aziendali, sfruttando la digitalizzazione come vantaggio competitivo". L'asso nella manica, "3-6 mesi per un progetto; siamo un acceleratore del business".

GLI INTERVENTI DELLA PRIMA TAPPA

L'incontro di Romana Diesel ha registrato numerosi e qualificati interventi. Dopo il benvenuto del direttore OITAF Guzzardi hanno preso la parola il vicepresidente Truck&Van Federauto, Massimo Artusi, e Clara Ricozzi, presidente dell'Osservatorio.

Sono seguite le relazioni del responsabile scientifico OITAF Marco Comelli, del presidente Freight Leaders Council Massimo Marciani, del direttore Cemafroid-Tecnea Giuliano Caselli, del responsabile Trazioni alternative Iveco Mercato Italia Valerio Vanacore, del rappresentante italiano nella commissione ONU Unece Bruno Cortecci, infine del founder Wheeliot Stefano Brivio.



UN ANNO DI INCONTRI

Dopo Roma, Frigo'n'Motion ha già due importanti tappe programmate. La prima è Catania, scelta come sede nevralgica del trasporto refrigerato dalla Sicilia, con il suo flusso continuo e imponente verso i mercati del nord. In quella occasione si parlerà anche di autostrade del mare, di tecnologia sostenibile e di allestimenti studiati per i veicoli elettrici.

Seguirà a stretto giro uno degli eventi previsti all'interno di un Salone, in questo caso Refrigera. Per la prima volta nella tre giorni bolognese si parlerà diffusamente di trasporto refrigerato, inserito in un contesto legato alla logistica e alla logica di magazzino, core di Refrigera. Sarà il momento per fare il punto anche su alcuni aspetti normativi. Oltre a Bologna, sono previsti nel corso del 2024 altri inserti fieristici. Nella pagina di sinistra, il programma di massima del tour OITAF.



Euro 7 più soft

Il Consiglio Europeo sembra aver accolto le istanze delle Case costruttrici. Regole meno restrittive e tempi più lunghi

"Il Regolamento Euro 7 adottato dal Consiglio Competitività dell'Unione europea è un buon compromesso tra le esigenze di sostenibilità ambientale e quella economica e sociale, ma è soprattutto l'ennesimo segnale che la linea dell'approccio pragmatico alla transizione energetica ed ecologica trova sempre maggiori consensi presso le istituzioni europee".

Così **Massimo Artusi**, vicepresidente di **Federauto** con delega ai Trucks&Van, ha commentato il via libera del Consiglio dei ministri alla Competitività dell'UE al nuovo Regolamento sull'introduzione dei motori Euro 7 dello scorso 25 settembre. Il nuovo accordo raggiunto stabilisce regole meno restrittive per le emissioni dei veicoli - auto, commerciali leggeri e pesanti - e allunga i tempi per la sua entrata in vigore. L'idea di base è quella di continuare a perseguire l'obiettivo di migliorare la qualità dell'aria ma fissando livelli di emissioni intermedi realistici

in un momento di profonda trasformazione per l'industria automotive.

L'orientamento generale mantiene i limiti di emissione e le condizioni di prova per i veicoli leggeri attualmente applicabili. Nel caso dei veicoli pesanti, invece, i limiti di emissione sono inferiori e le condizioni di prova leggermente modificate. Infine, contiene una disposizione speciale per gli autobus urbani in modo da garantire la coerenza con il nuovo obiettivo di azzeramento delle emissioni entro il 2030.

"I tempi di applicazione per i veicoli pesanti prorogati a quattro anni dalla data di pubblicazione del Regolamento, le profonde correzioni sulle funzioni dei sistemi di emission control, l'affidamento ai singoli Stati Membri della definizione delle sanzioni, la rimozione dell'obbligo di immatricolare solo elettrici e fuel-cell per i bus urbani dal 2030 - ha proseguito Artusi - sono elementi che permettono all'industria e alla ricerca di programmare nel tempo i propri investimenti, senza sottrarre risorse preziose alla transizione verso motori e carburanti bio e carbon neutral e senza mettere a repentaglio i bilanci aziendali e i posti di lavoro. Ci auguriamo che, nelle prossime settimane, anche la Commissione Ambiente dell'Europarlamento adotti un atteggiamento che continui su questa strada, dovendo deliberare sull'utilizzo dei biocarburanti nell'ambito degli standard di emissione di CO2 per i veicoli commerciali pesanti e autobus".



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



TRUCK

Web

Federauto, anche per elettrico CO2 va valutato il ciclo di vita

'Sorprenidente forzatura istituzionale da direttiva Ue'

TORINO, 18 ottobre 2023, 15:53

Redazione ANSA



"Le regole devono valere per tutti e le Direttive europee devono rispettare in modo coerente questo principio di legge, specie in materia di tutela ambientale".

Così Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto con delega al comparto Trucks&Van e membro del board dell'associazione dei dealer europei Aecdr, commenta la proposta della Dg Clima della Commissione europea volta a definire i target di emissione di CO2 dei carburanti sintetici (e-fuels) per auto e furgoni.

"E' una sorprendente forzatura istituzionale e regolamentare - aggiunge Artusi - invocare la direttiva Red II, che valuta le emissioni sull'intero ciclo di vita del prodotto (Life Cycle Assessment) per le applicazioni sui motori termici, per poi ignorarla completamente per quelle sui motori a batteria e infine forzare la mano sui e-fuels addirittura inasprendo 'a consumo' la stessa Red II.

Non possiamo restare passivamente in silenzio di fronte alla mistificazione e alla curvatura della normativa europea a fini ideologici.

Questo comportamento conta sulla possibile disattenzione o sulla non piena comprensione della materia, per far raggiungere alla parte ideologica il suo obiettivo, non tramite un processo di confronto democratico, ma attraverso una inappropriata tecnica legislativa, finendo per minare in questo modo la fiducia nelle stesse istituzioni europee".

Federauto Trucks&Van: Artusi, anche per l'elettrico la CO2 va valutata sul ciclo di vita

(FERPRESS) – Roma, 18 OTT – «Le regole devono valere per tutti e le Direttive europee devono rispettare in modo coerente questo principio di legge, specie in materia di tutela ambientale».

Lo ha dichiarato Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto con delega al comparto Trucks&Van e membro del board dell'Associazione dei Dealer Europei AECDR, commentando la proposta della DG Clima della Commissione europea volta a definire i target di emissione di CO2 dei carburanti sintetici (e-fuels) per auto e furgoni ad un irraggiungibile 100% forzando, ignorando o prevaricando le regole dell'art. 25 della Direttiva RED II (EU 2018/2001 – Renewable Energy Directive) che è lo strumento ad essi dedicato».

«È, infatti, una sorprendente forzatura istituzionale e regolamentare», ha aggiunto

Artusi, «invocare la Direttiva RED II, che valuta le emissioni sull'intero ciclo di vita del prodotto (Life Cycle Assessment) per le applicazioni sui motori termici, poi ignorarla completamente per quelle sui motori a batteria e infine forzare la mano sui e-fuels addirittura inasprendo “a consumo” la stessa Red II».

«Non possiamo restare passivamente in silenzio», ha detto ancora il vicepresidente di Federauto, «di fronte alla mistificazione e alla curvatura della normativa europea a fini ideologici. Questo comportamento conta sulla possibile disattenzione o sulla non piena comprensione della materia, per far raggiungere alla parte ideologica il suo obiettivo, non tramite un processo di confronto democratico, ma attraverso una inappropriata tecnica legislativa, finendo per minare in questo modo la fiducia nelle stesse istituzioni europee».

«La proposta della DG Clima», ha continuato poi Artusi, «mira, infatti, a modificare la relativa Direttiva ammettendo i carburanti sintetici per i motori termici ma solo se rinnovabili al 100%. Peccato che tale approccio continui ad essere totalmente ignorato dalla medesima Commissione ENVI per i motori a batteria (BEV), che continuano ad essere valutati solo per le emissioni di climalteranti al terminale di scarico (TTW), dimenticando sorprendentemente tutti gli impatti generati nel ciclo di vita di tali tecnologie, che consumano energia elettrica prodotta da fonti fossili e generano emissioni di CO2 nelle fasi di produzione, di distribuzione e di smaltimento dei

giganteschi pacchi-batterie. Dimostrando quindi, implicitamente, che si guarda a certe misure solo quando fa comodo e le si ignora per lo stesso motivo».

«Dispiace constatare come alcune istituzioni europee», ha proseguito il vicepresidente di Federauto, «dopo aver ragionato per anni e continuando a procedere solo in modo ideologico e semplicistico su come decarbonizzare i trasporti – puntando cioè esclusivamente sulla trazione elettrica e spacciandola per zero emission (mentre zero emission non è, se si considera il Life Cycle Assessment) – continuano a perseguire questa strada per raggiungere l’obiettivo, prescindendo della stessa volontà dei cittadini europei».

«Si tratta», ha concluso Artusi, «di una lampante contraddizione che dimostra come le politiche per la transizione ecologica siano state orientate ad arte da esigenze lobbistiche e pulsioni ideologiche anziché perseguire soluzioni razionali e per raggiungere l’ambita Neutralità Carbonica. Proprio tali contraddizioni, che emergono con solare evidenza nel momento in cui è in corso l’iter approvativo per regolare le emissioni di CO2 dei veicoli pesanti, inducono a chiedere con forza di cambiare spartito e di tornare a ragionare in termini razionali, considerando tutte le tecnologie in grado di dare un contributo effettivo alla decarbonizzazione nel Life Cycle Assessment dei prodotti – oltre che in modo sostenibile economicamente, socialmente e geopoliticamente – a cominciare da quei carburanti rinnovabili e biologici la cui esclusione dalle tecnologie ammesse per le procedure di correction factor per il calcolo delle emissioni di CO2, proprio alla luce della Direttiva RED II, non avrebbe alcuna ragion d’essere accettabile».

Artusi (Federauto Trucks): «Anche per l'elettrico la CO2 va valutata sul ciclo di vita»

«È una sorprendente forzatura istituzionale e regolamentare», ha commentato Massimo Artusi (Federauto Trucks), «invocare la Direttiva RED II, che valuta le emissioni sull'intero ciclo di vita del prodotto (Life Cycle Assessment) per le applicazioni sui motori termici, poi ignorarla completamente per quelle sui motori a batteria e infine forzare la mano sugli e-fuels addirittura inasprendo "a consumo" la stessa Red II».

10/18/2023 di Redazione



«Le regole devono valere per tutti e le Direttive europee devono rispettare in modo coerente questo principio di legge, specie in materia di tutela ambientale», ha dichiarato **Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto con delega al comparto Trucks e membro del board dell'Associazione dei Dealer Europei AECDR**, commentando la proposta della DG Clima della Commissione europea volta a definire i target di emissione di CO₂ dei carburanti sintetici (e-fuels) per auto e furgoni ad un irraggiungibile 100% forzando, ignorando o prevaricando le regole dell'art. 25 della **Direttiva RED II** (EU 2018/2001 – Renewable Energy Directive) che è lo strumento ad essi dedicato».

«È, infatti, una sorprendente **forzatura istituzionale e regolamentare**», ha aggiunto Artusi, «**invocare la Direttiva RED II, che valuta le emissioni sull'intero ciclo di vita del prodotto (Life Cycle Assessment) per le applicazioni sui motori termici, poi ignorarla completamente per quelle sui motori a batteria** e infine forzare la mano sugli e-fuels addirittura inasprendo "a consumo" la stessa Red II». «Non possiamo restare passivamente in silenzio», ha detto ancora il vicepresidente di Federauto, «di fronte alla mistificazione e alla curvatura della normativa europea a fini ideologici. Questo comportamento conta sulla possibile disattenzione o sulla non piena comprensione della materia, per far raggiungere alla parte ideologica il suo obiettivo, non tramite un processo di confronto democratico, ma attraverso una

inappropriata tecnica legislativa, finendo per minare in questo modo la fiducia nelle stesse istituzioni europee».

«La proposta della DG Clima», ha continuato poi Artusi, «**mira, infatti, a modificare la relativa Direttiva ammettendo i carburanti sintetici per i motori termici ma solo se rinnovabili al 100%**. Peccato che tale approccio continui ad essere totalmente ignorato dalla medesima Commissione ENVI per i motori a batteria (BEV), che continuano ad essere valutati solo per le emissioni di climalteranti al terminale di scarico (TTW), dimenticando sorprendentemente tutti gli impatti generati nel ciclo di vita di tali tecnologie, che consumano energia elettrica prodotta da fonti fossili e generano emissioni di CO₂ nelle fasi di produzione, di distribuzione e dismantimento dei giganteschi pacchi-batterie. Dimostrando quindi, implicitamente, che si guarda a certe misure solo quando fa comodo e le si ignora per lo stesso motivo».

«Dispiace constatare come alcune istituzioni europee», ha proseguito il vicepresidente di Federauto, «dopo aver ragionato per anni e continuando a procedere solo in modo ideologico e semplicistico su come decarbonizzare i trasporti – puntando cioè esclusivamente sulla trazione elettrica e spacciandola per zero emission (mentre zero emission non è, se si considera il Life Cycle Assessment) – continuano a perseguire questa strada per raggiungere l’obiettivo, prescindendo della stessa volontà dei cittadini europei».

«Si tratta», ha concluso Artusi, «di una lampante contraddizione che **dimostra come le politiche per la transizione ecologica siano state orientate ad arte da esigenze lobbistiche** e pulsioni ideologiche anziché perseguire soluzioni razionali e per raggiungere l’ambita Neutralità Carbonica. Proprio tali contraddizioni, che emergono con solare evidenza nel momento in cui è in corso l’iter approvativo per regolare le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti, inducono a chiedere con forza di cambiare spartito e di tornare a ragionare in termini razionali, considerando tutte le tecnologie in grado di dare un contributo effettivo alla decarbonizzazione nel Life Cycle Assessment dei prodotti – oltre che in modo sostenibile economicamente, socialmente e geo-politicamente – a cominciare da quei carburanti rinnovabili e biologici la cui esclusione dalle tecnologie ammesse per le procedure di correction factor per il calcolo delle emissioni di CO₂, proprio alla luce della Direttiva RED II, non avrebbe alcuna ragion d’essere accettabile».

MOTORI

Money.it 

Artusi, Federauto: "esigenze lobbistiche per la transizione ecologica"



Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto, sottolineando che per i veicoli elettrici le emissioni di CO2 devono essere valutate sull'intero ciclo di vita punta il dito contro le politiche per la transizione ecologica orientate da pulsioni ideologiche anziché perseguire soluzioni razionali.

"Le regole devono valere per tutti e le direttive europee devono rispettare in modo coerente questo principio di legge, specie in materia di tutela ambientale" lo ha dichiarato Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto con delega al comparto Trucks&Van e membro del board dell'Associazione dei Dealer Europei AECDR, commentando la proposta della DG Clima della Commissione europea volta a definire i **target di emissione di CO2 dei carburanti sintetici (e-fuel) per auto e furgoni** ad un irraggiungibile 100% prevaricando le regole della Direttiva RED II.

È una sorprendente forzatura istituzionale e regolamentare invocare la Direttiva RED II, che valuta le emissioni sull'intero ciclo di vita del prodotto (Life Cycle Assessment) per le applicazioni sui motori termici, poi ignorarla completamente per quelle sui motori a batteria e infine forzare la mano sugli e-fuel addirittura inasprendo a consumo la stessa Red II

La proposta della DG Clima mira a **modificare la direttiva ammettendo i carburanti sintetici per i motori termici** ma solo se rinnovabili al 100%. Tale approccio non è però adottato dalla medesima Commissione ENVI per i motori a batteria, che continuano ad essere valutati solo per le emissioni di climalteranti al terminale di scarico, dimenticando sorprendentemente tutti gli **impatti generati nel ciclo di vita fino allo smaltimento** dei pacchi-batterie.

Il vicepresidente di Federauto ha proseguito: "*Non possiamo restare passivamente in silenzio di fronte alla mistificazione e alla curvatura della normativa europea a fini ideologici. Questo comportamento conta sulla possibile disattenzione o sulla non piena comprensione della materia, per far raggiungere alla parte ideologica il suo obiettivo, non tramite un processo di confronto democratico, ma attraverso una inappropriata tecnica legislativa, finendo per minare in questo modo la fiducia nelle stesse istituzioni europee*".

Mentre è in corso l'**iter approvativo per regolare le emissioni di CO2 dei veicoli pesanti**, gli addetti ai lavori tornano a chiedere con forza di considerare tutte le tecnologie in grado di dare un contributo effettivo alla decarbonizzazione nel **Life Cycle Assessment dei prodotti** a cominciare dai **carburanti biologici al momento esclusi** dalle tecnologie ammesse per le procedure di "correction factor" delle emissioni di CO2.

Dispiace constatare come alcune istituzioni europee dopo aver ragionato per anni e continuando a procedere solo in modo ideologico e semplicistico su come decarbonizzare i trasporti puntando esclusivamente sulla trazione elettrica e spacciandola per zero emission senza considerare il Life Cycle Assessment. Si tratta di una lampante contraddizione che dimostra come le politiche per la transizione ecologica siano state orientate ad arte da esigenze lobbistiche e pulsioni ideologiche anziché perseguire soluzioni razionali per raggiungere l'ambita Neutralità Carbonica.

Emissioni CO2 dei veicoli industriali, in Commissione Envi passa la linea dura

Nella riunione di ieri la Commissione europea per l'ambiente ha approvato limiti più stringenti di quelli proposti dalla Commissione UE. Il testo votato propone una riduzione delle emissioni inquinanti del 45% per il periodo 2030-2034, del 70% per il periodo 2035-2039 e del 90% a partire dal 2040

25 Ottobre 2023



Brutte notizie da Bruxelles per le imprese di trasporto e, in generale, per il settore automotive. La **Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (Envi)** del Parlamento europeo ha infatti approvato **standard di emissione di CO2 per i veicoli pesanti** che prevedono **valori inferiori** rispetto a quelli proposti nella **Commissione Ue**, rafforzando così la transizione forzata all'elettrico. La decisione, che indica i nuovi standard emissivi, è passata con **48 voti a favore, 36 contrari e un'astensione**.

Riduzione di CO2 con limiti più alti del previsto

Nel testo votato si richiedono obiettivi molto impegnativi – e penalizzanti per le aziende – di **riduzione delle emissioni di CO2 per gli autocarri medi e pesanti** (compresi camion della spazzatura e betoniere) e gli autobus.

In particolare, si parla di un **-45%** per il periodo **2030-2034**, **-70%** per il periodo **2035-2039** (rispetto al 65% proposto dalla Commissione) e **-90%** a partire dal **2040**.

Il testo propone, inoltre, l'istituzione di un «**Forum per i mezzi pesanti a emissioni zero**» annuale per lavorare sull'introduzione efficace ed efficiente delle infrastrutture di ricarica e rifornimento. Inoltre, entro la **fine del 2031**, la Commissione dovrà valutare la possibilità di sviluppare una **metodologia per la comunicazione delle emissioni** di CO2 dell'**intero ciclo di vita** dei nuovi veicoli pesanti.

La parola passa all'Eurocamera

Tra le altre proposte emerse dalla riunione: **restrizioni** per le emissioni di **particelle dei freni** e il **tasso di abrasione degli pneumatici**; un **passaporto ambientale** aggiornato del veicolo contenente informazioni quali consumo di carburante, stato della batteria, limiti di emissioni, risultati delle ispezioni tecniche periodiche; **requisiti di durata più severi** per veicoli, motori e sistemi di controllo dell'inquinamento; obbligo di installare **sistemi di bordo per il monitoraggio** di diversi parametri, quali le emissioni di gas di scarico in eccesso, il consumo reale di carburante ed energia e lo stato di salute delle batterie di trazione; norme specifiche per i **produttori di piccoli e piccolissimi volumi**.

In una nota dell'Envi si legge che «il rafforzamento dei requisiti di diminuzione delle emissioni di CO2 per i veicoli pesanti e la realizzazione delle necessarie infrastrutture di ricarica e rifornimento svolgeranno un ruolo fondamentale nella riduzione delle emissioni dell'intera flotta di mezzi pesanti per raggiungere l'obiettivo di neutralità climatica dell'UE per il 2050».

Il prossimo passo sarà ora la **Plenaria** nel mese di novembre che voterà la **posizione ufficiale dell'Eurocamera** nei negoziati, che si apriranno in sede di trilaterale con Consiglio e Commissione Ue.

Acea: «Sono obiettivi irraggiungibili»

Fortemente **negativa** la reazione dell'**ACEA (Associazione europea dei produttori di automobili)**, che ha espresso preoccupazione per il fatto che gli obiettivi per la decarbonizzazione di camion e autobus siano «ambiziosi sulla carta, ma **irraggiungibili nella realtà**».

«Operiamo all'interno di un ecosistema di trasporti altamente interconnesso – ha affermato **Sigrid de Vries**, direttore generale di ACEA – Per creare un ambiente in cui i produttori di veicoli possano prosperare e raggiungere gli obiettivi, abbiamo bisogno di uno sforzo collaborativo da parte di tutte le parti interessate, compresi i politici».

«La sfida va oltre la diffusa mancanza di infrastrutture di ricarica e rifornimento – ha aggiunto de Vries – La domanda dei clienti per camion e autobus elettrici e alimentati a idrogeno è ancora molto indietro rispetto ai modelli convenzionali. I nostri membri hanno effettuato investimenti e i veicoli a emissioni zero sono pronti a circolare, ma i clienti devono avere anche la fiducia necessaria per comprare. Senza condizioni abilitanti, i produttori faranno fatica a raggiungere gli obiettivi e incorreranno in sanzioni, mentre la conformità dipende in gran parte da fattori al di fuori del loro controllo diretto».

La reazione del governo

Decisamente **contraria** anche la reazione del **governo**. I deputati ed europarlamentari di Fratelli d'Italia **Piero Fiocchi** e **Carlo Fidanza**, in una nota stampa, hanno lamentato che «il voto sul regolamento degli standard di emissione di CO2 per i veicoli pesanti rappresenta una nuova mazzata sul settore automotive, imponendo target irrealistici e una transizione impostata sul 'tutto elettrico' che viola il principio della neutralità tecnologica». Nella sessione plenaria di fine novembre il governo promette di conseguenza battaglia, rilanciando la proposta di alimentare i motori endotermici con carburanti sostenibili di ultima generazione.

Inascoltata la proposta di UETR (Associazione europea degli autotrasportatori)

La decisione dell'organo dell'Unione europea ha di fatto ignorato la proposta della **UETR**, contenuta in una lettera inviata agli eurodeputati dalle **21 associazioni** che ne fanno parte e rappresentano i settori dei trasporti, dell'ingegneria, dell'industria manifatturiera, dei carburanti e dell'energia.

Per accelerare la riduzione generale delle emissioni, l'associazione europea degli autotrasportatori aveva infatti suggerito di **includere nelle nuove regole i carburanti a zero emissioni di CO2**, «per facilitare il processo di decarbonizzazione, aumentare la resilienza del settore e offrire una maggiore diversità tecnologica».

La lettera suggeriva **l'emendamento di compromesso 18 (CA 18)** che comprende una definizione di combustibili CO2 neutral in linea con i criteri di sostenibilità delle rinnovabili inserite nella Direttiva sull'energia; l'introduzione di un Carbon Correction Factor, che rifletta la quota di carburanti a zero emissioni di carbonio nel mix di carburanti dell'UE e riduca il valore delle emissioni di scarico di un veicolo in base ai corrispondenti risparmi di gas serra; il mandato alla Commissione di presentare una metodologia per la registrazione dei veicoli pesanti alimentati esclusivamente con carburanti a zero emissioni di CO2.

Un'opportunità persa (AECDR)

«Sebbene si tratti indubbiamente di un passo importante verso il raggiungimento di obiettivi climatici ambiziosi, si è persa l'opportunità di accelerare ulteriormente i progressi» ha dichiarato **Massimo Artusi**, membro del Consiglio di Amministrazione di AECDR (Alliance of European Car Dealers and Repairers (AECDR)).

Includendo i carburanti sintetici e bio, si potrebbe ottenere un approccio ancora più completo ed efficace alla riduzione delle emissioni. «Il potenziale degli **e-fuel** e dei **biocarburanti** per la decarbonizzazione del settore dei trasporti è significativo – sottolinea Artusi – questi carburanti offrono una **soluzione realistica e pratica**, soprattutto nella fase di transizione **verso l'elettrificazione** (un processo oggi non green) **e l'idrogeno**. Includere i carburanti sintetici e bio inviterebbe a investire in tecnologie che possono contribuire in modo significativo al raggiungimento, e forse all'anticipazione, degli ambiziosi obiettivi climatici dell'Unione Europea nell'ambito del Green Deal».

Lo Spuntino, appuntamento con Massimo Artusi (Romana Diesel)



31/10/2023

Conto alla rovescia per la prima puntata dello Spuntino, l'appuntamento LIVE di Trasportare Oggi per commentare fatti e opinioni del nostro settore.

In diretta **in esclusiva sul nostro canale Instagram** da questa settimana iniziano i primi appuntamenti con la nostra trasmissione.

Lo Spuntino con Massimo Artusi

Giovedì 2 novembre, ore 12, "lo Spuntino" con Massimo Artusi, responsabile commerciale V.I. Romana Diesel.