



Tutte le dichiarazioni di enti e associazioni automotive sulla mobilità elettrica [più ni che sì]

Se l'intervento più atteso e ascoltato, a #FORUMAutomotive 2021, è stato quello del ministro della Transizione Ecologica Roberto Cingolani (ne leggete qui) non da meno per capire come è messo il settore dell'auto sono gli altri. In particolare l'Osservatorio Findomestic ci ha dato la visione attuale, sui consumatori: l'approccio di chi desidera acquistare un'auto è mutato negli anni del Covid. Il 58% degli intervistati evidenzia volontà di passare all'ibrido o all'elettrico, ma in un clima di grande confusione. Solo il 50% dei possibili clienti ha una vaga idea delle differenze tra le varie tecnologie, un'incertezza che rafforza il ruolo delle concessionarie. Il 73% preferisce infatti affidarsi a un autosalone, in controtendenza con l'esplosione delle vendite online.

Carlomagno di ADEFCA (Associazione Dealers Europei FCA): “ Il cambiamento e l'innovazione sono scelte necessarie, ma da realizzare con gradualità, anche perché i costruttori hanno necessità di rientrare da investimenti. Il passaggio da proprietà a possesso funziona ed è anche un ammortizzatore, visto che le auto elettriche invecchiano in fretta a livello tecnologico”

De Stefani Cosentino, Federauto: “ Pochi conoscono le motorizzazioni, c'è tanta ignoranza e confusione. In più, le attuali infrastrutture sono obsolete, colonnine da 2,5 kW sono ormai inutili ”.

Fassina, Gruppo Fassina: “Il mondo automotive sta cambiando in maniera repentina. I concessionari e i clienti sono pronti a questo cambiamento? La risposta: non siamo e non sono pronti, ma la forzatura delle Case è tale che entro 2/3 anni, le auto green saranno il 50% delle vendite”

Gennari, di MECAR: “ La logistica sta attraversando una fase congiunturale che porterà necessariamente a un repentino cambio di pelle. Il Covid, il rincaro energetico e dei materiali e altri fattori esogeni hanno imposto un messaggio chiaro: ora o mai più. Abbracciare l'innovazione tecnologica e la sostenibilità ambientale è adesso un fatto di sopravvivenza per continuare a operare in modo efficiente in un ecosistema in evoluzione, ma che non può essere supportato solo dagli operatori logistici”.

Italia, di Overdrive: “ Si sente spesso parlare di un prossimo futuro 100% elettrico, ma è poco realistico, dobbiamo supportare i consumatori nel comprendere la direzione che l'industria dell'automotive vuole intraprendere con una comunicazione chiara e realistica. In questo contesto si dovrebbero evitare gli stop and go degli incentivi sull'elettrico che danneggiano il mercato e non aiutano i consumatori”

Maldarizzi, Maldarizzi Automotive S.p.A.: “ L'accelerazione che è stata data al processo di elettrificazione delle auto non è assolutamente accompagnata da un adeguato piano infrastrutturale. Non tiene conto di tutti gli effetti che si riverseranno inevitabilmente sia sul settore della distribuzione automotive sia su quello industriale. Per non parlare degli effetti sul consumatore, oggi ancora ignaro. Bisogna tassativamente prolungare questa transizione almeno al 2045”

Martinalli, di Autotorino S.p.A.: “ Per esperienza osserviamo come non vi sia una sola forma di mobilità universale, in grado di soddisfare ogni stile o necessità di viaggio e trasporto. I consumatori hanno dimostrato una reattività elevata, in particolare laddove sono presenti incentivazioni che mitigano il prezzo dei modelli elettrici. Solo l'evoluzione tecnica e infrastrutturale, in termini di autonomie e tempi di ricarica, nonché quella delle

forme di produzione energetica, potrà dire se la trazione elettrica possa essere l'alternativa globale”.

Scarabel, di AsConAuto: “S e gli scenari sono quelli descritti dobbiamo pensare di vendere con modalità diverse: resteremo concessionari o diventeremo agenti? Per l'elettrico i limiti maggiori erano rappresentati da prezzi e autonomia, ma quest'ultima è in crescita e gli incentivi aiutano, ma le infrastrutture latitano sempre. Bisogna mettere clienti in condizioni di viaggiare, soprattutto in autostrada”

Voce anche aella filiera, colpita dai condizionamenti e dalle accelerazioni politiche, oltre che dalla carenza di materie prime che si sta verificando negli ultimi mesi, impedendo di fatto di produrre tutto ciò che il mercato richiederebbe.

Archiapatti, di ANIASA: “Il Covid non ha sostanzialmente cambiato i consumi di mobilità degli italiani che oggi più di ieri si affidano alle quattro ruote per i propri spostamenti. L'elettrico sta avanzando solo in alcune aree del nostro Paese, trainato dalle immatricolazioni degli operatori del noleggio, ma per una vera mobilità green occorre soddisfare le esigenze dell'88% che vive al di fuori delle grandi città. Il noleggio di auto nuove e l'acquisto dell'usato fresco e sicuro fornito dal settore può dare un contributo decisivo per la transizione ecologica della mobilità italiana”

Arzà, Federchimica-Assogasliquidi: “Il GPL si conferma primo tra le alimentazioni alternative: le ultime rilevazioni ACI restituiscono una quota pari al 63% sul totale delle alimentazioni circolanti e nonostante la contrazione del mercato auto, nel mese di settembre il GPL si attesta sul 9,4% del totale delle immatricolazioni. Se parliamo di decarbonizzazione, l'industria dei gas liquefatti può essere di grande aiuto alla transizione ecologica grazie al bioGPL ed alle miscele con prodotti rinnovabili (e al bioGNL per il trasporto pesante), soluzioni queste direttamente integrabili nella rete di distribuzione e nei veicoli, senza alcun investimento nelle infrastrutture di rifornimento”.

Buongiardino, di Federmotorizzazione: “Fino a oggi abbiamo dialogato su temi tecnici con politici non competenti. Bisogna ricordare che il reddito medio netto in Italia è di 20.000 euro, che scende a 18.000 per i pensionati. Come possono queste persone affrontare investimento di auto elettrica che costa almeno 10.000? La maggioranza degli italiani non può accedere a mobilità nazionale. La soluzione sono gli incentivi per l'usato”.

Caliari, ANCMA: “Il mercato moto va bene, abbiamo superato i livelli del 2019, senza incentivi. Entro il 2030 ci saranno due mobilità su due ruote: una di passione e una urbana tutta elettrica. Ma la transizione non potrà prescindere dalle infrastrutture che la renderanno attuabile. Per le due ruote il problema è già superato da anni poiché sono già sostenibili”

Crisci, di UNRAE: “ Il nostro Paese rispetto ai maggiori mercati europei non si è dotato di un piano strategico di sostegno al settore auto e di incentivi ai consumatori per puntare al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione. Siamo in ritardo, ma la prossima Legge di Bilancio è una grande occasione per sostenere la transizione ecologica in un'ottica di sostenibilità e indirizzare risorse verso un programma di sostituzione delle auto più inquinanti con vetture di nuova generazione, realizzare un piano di sviluppo e attuazione urgente delle infrastrutture di ricarica ad alta potenza su tutto il territorio italiano con specifico riferimento alle nostre autostrade e rivedere con sollecitudine la fiscalità sull'auto in generale e sulle auto aziendali in particolare”.

Del Manso, di UNEM: “Unem, è pronta ad affrontare il processo di decarbonizzazione dei trasporti attraverso il ricorso ai low carbon liquid fuels che giocheranno un ruolo fondamentale per il raggiungimento della carbon neutrality in tutti i comparti del trasporto. Il recente Pacchetto Fit For 55 dell'UE introduce nuovi limiti alla CO2 particolarmente ambiziosi, ma misurati con il sistema Tank-to-Wheel, assolutamente

inaccettabile. È un approccio che persegue l'elettrificazione completa il trasporto stradale e l'eliminazione dei motori a combustione interna e con essi di tutta l'eccellenza industriale dell'automotive europea”.

Guidi, Presidente di AsConAuto: “ Nella nuova era della digitalizzazione e nelle nuove criticità collegate alla pandemia, il concessionario AsConAuto convalida e rafforza il rapporto con il territorio di riferimento anche nel sostegno alla comunità locale, oltre a dare un contributo sostanziale alla logistica del nostro Paese. Dobbiamo rimboccarci le maniche e cambiare metodo di lavoro. In una situazione come quella attuale è necessario andare nella direzione di una completa riconquista del nostro ruolo, anche rispetto all'automobilista”.

Purcaro, Presidente DEKRA : “Stiamo parlando di una visione, che deve diventare realtà. Fondamentale è l'azione condivisa in ambiti più ampi di quello nazionale. Il Politecnico di Milano, al quale abbiamo assegnato il Dekra Italia Safety Award 202, è uno dei principali attori nello sviluppo della sicurezza stradale. Le sue attività di ricerca, studio, formazione e collaborazione con Amministrazioni, Enti e aziende sono di grande importanza per il miglioramento della tecnica e il supporto alle scelte strategiche ed operative che i decisori sono chiamati a prendere”

Scudieri, di ANFIA: “ Le imprese della filiera devono puntare su vantaggiose sinergie e aggregazioni per poter affrontare gli enormi investimenti necessari alla trasformazione e per garantirsi un vantaggio competitivo futuro, anche guardando all'acquisizione di nuove competenze da realtà italiane e straniere. Tutto questo è realizzabile se esiste un piano strategico nazionale per accompagnare le aziende nel percorso di riconversione con adeguati strumenti di sostegno, di cui auspichiamo una rapida ed efficace definizione”.

Starace, di UNRAE Veicoli Industriali: “Lavoriamo confrontandoci ancora con i dati di vendita del 2019 e non con il 2020, perché sarebbe troppo facile. Il 93 per cento dei veicoli immatricolati sono diesel, il resto a gas naturale, mentre l'elettrico rappresenta una minima parte, perché le autonomie non sono compatibili con il trasporto pesante e i pesi sono sfavorevoli: per ogni viaggio con un veicolo tradizionale dobbiamo farne 3 in elettrico”.

Tanzilli, Assosharing: “Lo sharing è un sistema integrato al trasporto pubblico locale, per questo funziona. Assicura l'intermodalità di servizi con percorrenze medie di circa 2 km per bici e monopattini, 6 km per gli scooter e 8 per le auto. Oggi il 75 per cento dei giovani non ha un mezzo di proprietà, 10 anni fa le cose erano molto diverse”

Braga, di LoJack Italia: “Grazie ai dispositivi a bordo dei veicoli oggi il driver (ma anche il concessionario e il gestore delle flotte aziendali) ha a disposizione una serie di informazioni che aumentano la sicurezza di guida, l'efficienza e la protezione del veicolo e delle persone che sono al suo interno. Un passaggio, questo, indispensabile verso una mobilità più sostenibile, proiettata verso meno incidenti, maggiore cura dell'auto e rispetto per l'ambiente”.

In collaborazione con Automoto.it