


EDITORIALE

 di Vincenzo Conte
 Direttore Responsabile

La strada è tracciata, ma la meta è lontana

Come sarà il 2024 della mobilità aziendale? Abbiamo cercato di rispondere a questa domanda con la nostra consueta inchiesta di fine anno, interpellando tutti i protagonisti del settore, di cui nelle pagine di questo numero di Auto Aziendali magazine troverete programmi, novità e dichiarazioni su quanto hanno in serbo per il prossimo anno. Al di là di questo lavoro, che ogni anno vede crescere il numero dei soggetti interpellati, ci sono alcune tendenze che già oggi possono aiutarci a capire cosa succederà nel corso del 2024 nel mercato automobilistico. Secondo il Centro Studi Promotor, infatti, nel 2024 verranno immatricolate in Italia 1.573.000, con un calo dello 0,2% sul 2023. Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, ha anche anticipato la previsione, ormai scontata, sulle immatricolazioni nell'intero 2023, che dovrebbero toccare quota 1.576.000, con un incremento del 19,7% sul 2022, ma con un calo del 17,8% sul 2019, cioè sull'anno che ha preceduto la pandemia.

UN 2024 IN CONTINUITÀ RISPETTO AL 2023

Il risultato del 2023 è stato in larga misura sostenuto dalla ripresa a due cifre iniziata nell'agosto 2022 innescata dal graduale smaltimento del consistente portafoglio ordini accumulato per effetto delle difficoltà di consegna di auto nuove dovute alla carenza di microchip e di altri componenti essenziali per la produzione di auto. Questo portafoglio si è esaurito a fine 2023 e non è stato rimpinguato da nuovi ordini, per l'effetto fortemente negativo sulla domanda della forte crescita dei prezzi, che, secondo

i dati disponibili, tra il 2019 e il 2022, è stata del 34% per continuare poi anche nel 2023.

QUALCOSA SI MUOVE PER LE AUTO ELETTRICHE

In un quadro che prevede una forte continuità, come si è visto, gli elementi di rottura potrebbero provenire dal comparto delle auto elettriche, di cui si aspetta la definitiva affermazione sul mercato. Anticipando alcuni dei temi che saranno trattati con dovizia nelle pagine successive, si può già dire che da questo punto di vista il 2024 parte col piede giusto. Il prossimo anno sarà infatti l'anno in cui inizieranno ad essere messi sul mercato modelli di auto elettriche di segmento B con prezzi d'attacco inferiori ai 25.000 euro, facilitando così l'accesso a questa tecnologia anche ad ulteriori fasce di utenti. Qualcosa si sta muovendo anche sul lato della fiscalità, con Aniasa e Motus-E che si sono fatte portatrici di una proposta di riforma funzionale ad accompagnare le aziende verso l'elettrificazione.

Si tratta di elementi molto importanti,

che potranno aiutare a convincere anche gli scettici, che nel nostro Paese non mancano, tanto è vero che ancora oggi in Italia il market share delle auto elettriche è il più basso tra quello dei maggiori paesi europei. In effetti dubbi e prese di posizione continuano ad essere oggetto di dibattito. Non bisogna però dimenticare che le occasioni di sviluppo, e quella dell'auto elettrica certamente lo è, vanno cavalcate e sfruttate dall'intera filiera e proprio questo è una maggiore coordinazione e risolutezza, nella gestione degli incentivi, sarebbe opportuno per fare in modo che il nostro Paese possa cogliere tutte le opportunità che il profondo cambiamento in atto offre. Abbracciamo il 2024 con fiducia, siamo su una strada impervia, ricca di difficoltà, ma non ci mancano strumenti e conoscenze per farci valere e trasformare questo percorso difficile in una opportunità di crescita. Auto Aziendali magazine vuole aiutare i fleet manager su questa strada. A tutti un 2024 ricco di soddisfazioni! Buona lettura!

Il 2023 della mobilità aziendale è stato caratterizzato dall'affermazione di diverse tendenze, ad esempio l'aumento del numero di soggetti che operano in questo settore, i servizi sempre più specializzati, la diffusione della mobilità elettrica. Proprio quest'ultima continua ad essere nell'occhio del ciclone: tutti sono convinti che sia la strada da seguire, ma allo stesso tempo le difficoltà non mancano

ASSOCIAZIONI



Lo sviluppo del noleggio a lungo termine passa anche dalla valorizzazione del ruolo dei broker, punti di contatto con le realtà locali e i privati interessati a questo servizio

Amina, broker sempre più protagonisti

IACOPO CHELAZZI
Presidente di Amina



"Nel 2024 la mobilità aziendale – dice **Iacopo Chelazzi**, Presidente di Amina (Associazione Mediatori Italiani Noleggio Auto) – sarà caratterizzata da una possibilità di scelta sempre più accentuata, con servizi diversi destinati a utenti e a necessità differenti. Naturalmente il ruolo principale toccherà ancora all'auto, e sarà così ancora per molto tempo, e il numero degli interessati al noleggio a lungo termine, come evidenziato anche da Aniasa, continuerà ad aumentare. Per questo ci sarà sempre più bisogno di figure consulenziali che sappiano aiutare e guidare gli interessati, siano privati o utenti aziendali, nella scelta dei servizi più adatti alle loro necessità e anche nell'individuazione dei modelli di auto che rispondo alle loro esigenze e delle condizioni migliori con le quali poterli acquisire. Tutto questo è perfettamente

in linea con lo sviluppo prefigurato da Amina, che già da tempo ha dato vita ad un percorso di formazione per consulenti alla mobilità e con la creazione di una nuova specifica figura denominata Amina Mobility Consultant".

OBIETTIVI PER IL 2024

"Il nostro obiettivo per il 2024 è certamente quello di continuare con la valorizzazione del ruolo dei broker, che sono sempre più centrali nel delicato sistema di relazioni che caratterizzano il settore della mobilità, ed in particolare di quella aziendale. Vogliamo puntare su formazione e consulenza e per questo continueremo a proporre le nostre iniziative, come il corso di formazione per la figura dell'Amina Mobility Consultant, che include un percorso formativo a 360° rivolto al personale delle aziende socie di Amina e finalizzato a fornire gli strumenti necessari per essere aggiornati su tutte le tendenze

più recenti in ambito mobilità, sulle novità fiscali e sulle tecniche di marketing".

NOVITÀ IN ARRIVO

"Nel 2024 Amina continuerà a lavorare per confermarsi come interlocutore qualificato di case automobilistiche e società di noleggio. Saranno frequenti i contatti con le case auto, con le quali definiremo, quando possibile, anche convenzioni e rapporti di fiducia e che ospiteremo in speciali focus realizzati online per metterle a contatto direttamente con i rappresentanti delle aziende associate. Continueremo a prendere parte ai più importanti eventi di settore per portare la voce dei broker e far valere sempre di più il nostro expertise e la conoscenza che ci viene dal contatto diretto con i clienti interessati al noleggio a lungo termine. Anche nel 2024, insomma, lavoreremo per portare valore aggiunto e farci valere nel settore della mobilità".

ASSOCIAZIONI

Aniasa, la transizione energetica fa crescere le flotte

L'implementazione delle moderne tecnologie ha permesso la diffusione dei veicoli connessi all'interno delle flotte, migliorando l'efficienza operativa e lo sviluppo della sicurezza e dei comportamenti dei driver



PIETRO TEOFILATTO
Direttore dell'Area Fisco ed Economia di Aniasa

La mobilità aziendale – sottolinea **Pietro Teofilatto**, Direttore dell'Area Fisco ed Economia di Aniasa - si sta evolvendo verso forme di "sharing" ed integrazione. E si pongono nuove sfide per aziende e driver, con un radicale cambio di abitudini, attraverso soluzioni di mobility indirizzate ad una maggiore sostenibilità economica ed ambientale. Lo stesso concetto di "integrazione" si permea di un significato determinante nella transizione in atto, che sia tra domanda e offerta nelle emergenti piattaforme di servizi di mobilità o tra dati e intelligenza artificiale. Occorrerà considerare tutte le possibili soluzioni. Per rendere vincente la scelta del veicolo elettrico (con l'Italia penultima in classifica in EU con solo il 4% di immatricolazioni nel 2023) è fondamentale un maggiore intervento dello Stato. Intervento che nel 2024 dovrà essere più saggio e rapido. Per fare un esempio: che ci faccia dimenticare i 14 mesi trascorsi per approvare i decreti attuativi degli incentivi ai punti di ricarica (stabiliti nel 2022) e le incertezze derivanti da orientamenti restrittivi della PA, come l'attuale assoggettamento a tassazione dei rimborsi delle ricariche domestiche erogati dal datore di lavoro ai dipendenti per i veicoli elettrici".

OBIETTIVI PER IL 2024

"Il noleggio veicoli è diventato strategico per la mobilità di aziende, PA e cittadini. Non solo: è un asset fondamentale per il mercato automotive e per la transizione ecologica della nostra mobilità. Aspetti su cui, finalmente, anche il decisore pubblico sta diventando consapevole. Il contributo del noleggio alla decarbonizzazione è chiaro: quest'anno il settore immatricolerà il 32% ed il 64% del totale delle auto elettriche e ibride vendute in Italia. In quest'ottica per Aniasa sono da perseguire due obiettivi generali. Il primo è l'estensione al 100% degli eco-incentivi alle auto a noleggio, equiparandole a quelle acquistate direttamente dal consumatore, stimolando una maggiore diffusione dei veicoli a basse emissioni e contribuendo a creare un efficiente mercato dell'usato. Il secondo è l'attuazione di quanto previsto dalla Legge Delega per la riforma fiscale, alleggerendo la pressione tributaria sulla mobilità delle aziende con un intervento sulla deducibilità dei costi. Strumento, quest'ultimo, che potrebbe essere un'occasione unica per rilanciare le imprese nazionali e portarle su un piano analogo rispetto ai competitor europei, intervenendo su un gap sofferto da decenni".

NOVITÀ IN ARRIVO

"Malgrado le previsioni vedano persistere elementi di criticità nell'intero settore automotive, le flotte continueranno a crescere, specialmente con la transizione energetica in atto. Il noleggio chiude il 2023 con oltre 480.000 immatricolazioni tra auto e veicoli commerciali, il 30% del mercato. Proprio la diffusione della tecnologia rappresenta la maggiore novità di questo settore, che si diffonde coniugando sostenibilità, sicurezza, aumento delle opzioni di mobilità. L'implementazione delle moderne tecnologie ha permesso la diffusione dei veicoli connessi all'interno delle flotte, nel 2023 quasi 1.000.000, migliorando l'efficienza operativa e lo sviluppo della sicurezza e dei comportamenti dei driver. La corretta e maggiore utilizzazione delle informazioni rappresenta di certo la vera novità per le flotte aziendali. Il regolare utilizzo dei dati permette di ottimizzare e potenziare i servizi per i driver, customizzando le esperienze e garantendo un elevato standard nelle soluzioni di mobilità. E grazie al monitoraggio costante dei parametri legati all'uso, alla circolazione e alle condizioni dei veicoli, si genereranno nuovi modelli di gestione e di business".

ASSOCIAZIONI

Motus-E sta promuovendo insieme ad Aniasa una proposta per una profonda revisione della fiscalità, funzionale ad accompagnare le aziende verso l'elettrificazione

FRANCESCO NASO
Segretario Generale
di Motus-E



Motus-E, l'elettrificazione delle flotte procede a gonfie vele

"Sul versante della mobilità elettrica – dice **Francesco Naso**, Segretario Generale di Motus-E - il 2024 sarà senz'altro un anno estremamente interessante, in virtù soprattutto della progressiva uscita sul mercato di modelli di segmento B con prezzi d'attacco inferiori ai 25.000 euro, senza tenere conto degli incentivi, che pure auspichiamo possano essere rivisti per andare maggiormente incontro alle esigenze delle flotte aziendali. In questo senso, Motus-E sta peraltro promuovendo insieme ad Aniasa una proposta per una profonda revisione della fiscalità, funzionale ad accompagnare le aziende verso l'elettrificazione, così come stiamo cercando di risolvere con l'Agenzia delle Entrate il tema delle ricariche domestiche delle auto a uso promiscuo, il cui rimborso è attualmente considerato interamente imponibile a carico del dipendente".

OBIETTIVI PER IL 2024

"L'impegno sarà rivolto in primis a promuovere la diffusione di informazioni corrette e dati aggiornati sull'ecosistema della mobilità elettrica. Troppo spesso, infatti, ancora oggi in Italia circolano falsi miti – quando non vere e proprie fake news – che inquinano e polarizzano il dibattito pubblico su questi temi, al punto da relegarci all'ultimo posto tra i major market Ue come penetrazione dei veicoli elettrici. Per aiutare tutti gli stakeholder a comprendere come cogliere valore dal megatrend della e-mobility, continueremo ad aggiornare e diffondere guide su tematiche specifiche, incluso ovviamente tutto ciò che riguarda l'elettrificazione delle flotte aziendali. In questo senso, proseguiremo anche nell'opera di raccolta e racconto delle "Storie di elettrificazione" delle imprese: conoscere le esperienze di chi si sta già muovendo in questa direzione è sicuramente molto prezioso per aziende e fleet manager. Pur tra diverse difficoltà, a partire da un quadro normativo

con grossi margini di miglioramento, l'elettrificazione delle flotte è una realtà sempre più presente anche in Italia, anche se c'è molto da fare per raggiungere i livelli degli altri grandi d'Europa".

NOVITÀ IN ARRIVO

"Il progressivo abbassamento del baricentro di prezzo dei modelli elettrici, frutto della già citata estensione verso il basso delle gamme, aprirà sicuramente a una maggiore possibilità di elettrificazione sia per le auto in pool che per quelle in uso promiscuo, troppo spesso interpretate dai non addetti ai lavori come "le auto dei dirigenti". In realtà, si tratta di una soluzione di cui beneficiano circa un milione di famiglie italiane che possono contare sulla disponibilità di un'auto aziendale ed è profondamente errato pensare che siano solo modelli premium. Anche qui, per effetto dell'incremento delle proposte full electric in tutti i segmenti di mercato, assisteremo a un'importante accelerazione dell'elettrico".

IVA E AGENTI DI COMMERCIO

Auto elettriche, ricarica equiparata al carburante

L'agente di commercio può dedurre il costo e detrarre l'Iva relativa alle ricariche dell'auto elettrica con le stesse regole per il carburante tradizionale. Con la risposta n. 477/E di ieri, le Entrate danno una lettura estensiva del termine «carburante» ai fini fiscali che ricomprende anche l'energia elettrica. Il caso è quello di un agente di commercio che utilizza la propria autovettura per l'attività, deducendo, ai fini delle imposte dirette, l'80% del costo carburante e detraendo integralmente l'Iva. La sua intenzione è quella di sostituire l'auto a benzina con un'auto elettrica e trattare ai fini fiscali, l'energia elettrica impiegata per ricaricare l'auto alla stregua del carburante. Le Entrate confermano che l'agente di commercio ha diritto di dedurre dal reddito d'impresa, nella misura dell'80%, il costo del carburante per l'auto utilizzata nell'ambito della propria attività e di detrarre l'Iva in misura piena.

—**Anna Abagnale**

—**Benedetto Santacroce**

La versione integrale dell'articolo su:

ntplusfisco.ilssole24ore.com

Decarbonizzare i siti produttivi è l'obiettivo di Maranello 2030

AUTO. Ferrari e Philip Morris International, partner strategici dal lontano 1973 realizzeranno il Ferrari-Lab che metterà a sistema le competenze delle due aziende per individuare nuove tecnologie legate all'energia che possano supportare il percorso di decarbonizzazione dei rispettivi siti produttivi di Maranello e Crespellano, situati a 30 km di distanza l'uno dall'altro ma sempre in Emilia Romagna.

La partnership ha l'obiettivo di valu-

tare soluzioni che contribuiscano all'elettificazione industriale nelle generazione, nello stoccaggio e nella trasformazione di energia rinnovabile. Il primo studio esplorerà la fattibilità delle tecnologie di stoccaggio dell'energia a lunga durata e dovrebbe essere completato entro il terzo trimestre del 2024.

Alla Ferrari puntano a diventare neutrali dal punto di vista delle emissioni di carbonio nel 2030. **COR.CAN.**

In Michigan**Gm, verso 1.300 licenziamenti**

General Motors licenzierà circa 1.300 lavoratori nel Michigan a partire da gennaio a causa della fine della produzione di alcuni modelli Chevrolet. Il licenziamento più consistente riguarderà la Orion Assembly, dove perderanno il lavoro 945 impiegati. GM riorganizzerà Orion per costruire camion elettrici.

LO SCANDALO DELLE EMISSIONI TAROCCATE

Dieseldate Volkswagen i ristori diventano mini

L'assegno per i 63mila automobilisti italiani danneggiati crolla da 3.300 a 300 euro. Via al ricorso in Cassazione

Pierluigi Bonora

■ Non sono bastati 7 anni di attesa dal via alla *class action* di Altroconsumo contro Volkswagen e Volkswagen Group Italia per i danni che il «Dieseldate» ha causato ai possessori delle vetture coinvolte nello scandalo delle centraline taroccate. All'azione collettiva hanno aderito oltre 63mila automobilisti con richieste di risarcimento per i danni morali e patrimoniali subiti. Ebbene, dopo la sentenza di primo grado del 2021, emessa dal Tribunale di Venezia, con il riconoscimento del tipo di danni subiti (3.300 euro di ristori per ciascuno utente), ecco arrivare il verdetto della Corte di appello lagunare che, di fat-

ALTROCONSUMO

«Ingiustamente ridotto il risarcimento, ma non ci fermiamo»

to, tiene in considerazione il solo danno morale valutato 300 euro per complessivi 19 milioni, rispetto ai circa 208 milioni nel caso fosse stato confermato il giudizio di primo grado. Altroconsumo, però, non si arrende e ha già annunciato il ricorso in Cas-

sazione, proseguendo così l'azione legale contro Volkswagen e Volkswagen Group Italia, la cui sede si trova a Verona. In questo modo, l'associazione dei consumatori, con il team di avvocati capeggiato da Paolo Martinello, vuole evitare ai ricorrenti che al danno si aggiunga la beffa.

Nel primo verdetto, il giudice aveva riconosciuto «la condotta scorretta ai danni dei consumatori del gruppo Volkswagen per aver millantato la sostenibilità dei propri prodotti, sottacendo la presenza di un dispositivo di manipolazione delle emissioni di ossidi di azoto, installa-

to con il preordinato intento (diametralmente opposto rispetto ai *green claim* annunciati) di eludere il sistema di controllo delle emissioni inquinanti». «A causa di questo inganno - precisa in una nota Altroconsumo - i consumatori non hanno potuto determinare, in modo consapevole, le condizioni economiche del proprio acquisto e hanno pagato un prezzo superiore al valore del veicolo, subendo quindi una perdita patrimoniale della quale essere risarciti».

«Rispettiamo, ma non dividiamo la decisione della Corte d'appello - commenta Federico Cavallo, responsabile delle relazioni esterne di Altroconsumo -. È senz'altro importante che sia stato confermato dalla Corte l'inganno di Volkswagen sulle emissioni dei suoi motori Diesel e l'obbligo a risarcire 300 euro per ognuno degli oltre 63mila aderenti. Si tratta già questo di un risultato senza

precedenti in Italia, che però consideriamo parziale e non ci basta». Interessati alla causa sono gli acquirenti, dal 15 agosto 2009 al 26 settembre 2015, di auto dei marchi Volkswagen, Audi, Seat e Skoda con motore EA189 Euro 5. Lo scandalo delle emissioni truccate è costato finora al colosso tedesco oltre 33 miliardi di dollari tra ammende, sanzioni, composizioni pecuniarie e costi di riacquisto dei veicoli.

LE CAUSE NEL MONDO

Per il colosso tedesco una tegola da oltre 33 miliardi di dollari

FRODE

Coinvolte le auto Vw, Audi, Seat e Skoda vendute tra il 15 agosto del 2009 e il 26 settembre del 2015

ANNO XVII - numero 83



Direttore responsabile
Furio Oldani
(furio.oidani@gmail.com)

Direttore tecnico
Jacopo Oldani
(link.jacopo@gmail.com)

Art director
Daniela Francescon
(daniela.francescon@gmail.com)

Redazione
Andrea Castellì-vice direttore,
(andrea.castelli.eom@gmail.com)
Donatello Sandroni
(donatello.sandroni@gmail.com)
Enza Gallucci-segreteria e coordinamento
(enza.gallucci@gmail.com)

Digital Content
Andrea Bettinelli, Jacopo Pagani,
Sara Greta Passarin, Vesna Oldani

Fotografie
Archivio Macchine Motori.
L'editore informa che pur avendo cercato gli
eventuali titolari di eventuali diritti fotografici non
sempre li ha reperiti. E' comunque a disposizione per
assolvere a quanto fosse dovuto nei loro confronti.

Amministrazione
Enza Gallucci (enza.gallucci@gmail.com)

Direzione e redazione
via Luigi Galvani 36,
20019 Settimo Milanese, Milano
tel. e fax 02 33510339
www.editorialeorsamaggiore.com
(editorialeorsamaggiore@gmail.com)

Prestampa e stampa
D'Auria Printing, Sant'Egidio Vibrata, 64016 Teramo

Abbonamento annuali
Italia 25 euro, estero 50, arretrati 8
Versamenti su c.c.p. n.º 968 57 917
intestato a Editoriale Orsa Maggiore

Distributore per l'Italia
So.D.I.R. "Angelo Patuzzi",
via Bettola 18, 20092 Cinisello, Milano.
Tel. 02 660301, fax 02 66030320.
www.sodip.it, info@sodip.it
Distributore per Canton Ticino (CH):
Sies, via Bettola 18, 20092 Cinisello, Milano.
Tel. 02 66030400, fax 02 66300269.
www.siesnet.it, sies@siesnet.it

Registrazioni
Tribunale di Sondrio, n.º 325-04/07/2003
C. C. di Milano, n.º 06371740967-21/11/2008
Roc, n.º 30938-23/01/2018
Sede legale, via Boltraffo 7, 20100 Milano

Comunicazione agli abbonati
Art. 10 legge 675/96.
I dati personali contenuti negli archivi di "Editoriale
Orsa Maggiore" sono utilizzati solo dalla casa editrice
e solo per perfezionare gli obblighi derivanti dagli
abbonamenti. Responsabile: Furio Oldani

Riproduzione vietata di testi e foto senza consenso
della Casa Editrice.
Legge 1396/42, art. 7, reg. 18
© copyright 2003



Precisi segnali dal **MERCATO**

Da sempre l'automotive è il segmento che funge da traino per la diffusione delle nuove tecnologie. Messe inizialmente a punto guardando al militare e all'aerospaziale, applicazioni di nicchia e di alto costo, in tempi più o meno lunghi e se sfruttabili in ambiti civili, sono poi recepite dall'auto. A quel punto si innescano volumi di produzione tali da permetterne una più ampia diffusione che le porta a impattare sull'industriale e sull'agricolo. Esempi recenti di tale passaggio i lanci dei sollevatori, gli escavatori e dei trattori elettrici di potenza contenuta che, nelle intenzioni, dovrebbero affiancare e poi sostituire le macchine tradizionali di pari classe aprendo la strada ad applicazioni più impegnative. Il condizionale è però d'obbligo visto che i costruttori auto stanno rivedendo i propri piani di sviluppo relativi al full electric alla luce di una realtà commerciale che non premia tale ambito come ci si aspettava. Da qui al 2027 le Case auto avevano pianificato investimenti per 616 miliardi di dollari sull'elettrificazione, ma ora più di un costruttore ha annunciato una rimodulazione delle strategie di transizione energetica. General Motors ha rinviato la produzione di tre nuovi modelli full electric e cancellato una collaborazione da cinque miliardi di dollari con Honda per sviluppare veicoli elettrici a basso costo. Ford ha rimandato un piano da 12 miliardi di dollari teso ad aumentare la capacità produttiva dei suoi "bev" e Volkswagen ha fermato la ricerca di un quarto sito europeo per fabbricare batterie. Persino Tesla ha posticipato la costruzione di una nuova gigafactory in Messico. Decisioni giustificate dalla frenata della domanda di auto elettriche. L'idea che entro il 2030 il full electric potesse raggiungere una quota globale di mercato del 35 per cento è scemata e anche la penetrazione attuale inferiore all'11 per cento è sostenuta da incentivi che non possono durare in eterno. Ciò a causa delle elevate differenze di prezzo fra il tradizionale e l'elettrico, delle difficoltà e delle scomodità di ricarica dei veicoli e della troppo rapida obsolescenza delle batterie che si ripercuote negativamente sulle valutazioni dell'usato. I programmi europei rivolti alla transizione energetica saranno inoltre condizionati dall'esito delle prossime votazioni e lo stesso vale per quelli statunitensi. Senza contare che il potere economico delle famiglie è calato e con lui anche la propensione agli acquisti "importanti". Nessun dubbio quindi che l'elettrico abbia un futuro a livello di veicoli e mezzi di bassa potenza usati su tragitti a corto raggio o per assolvere a operazioni leggere e ripetitive da svolgersi in ambienti chiusi, ma difficile prevedere lo stesso iter per macchine di potenza media e alta. Per loro e per la maggior parte dei mezzi industriali, i motori a combustione interna continueranno ancora per molto a non avere rivali. Soprattutto se i costruttori sapranno ibridizzarli e alimentarli con combustibili di derivazione non fossile.



IN QUESTO NUMERO

ATTUALITÀ	Moto Morini	27	Cummins	55	
Notizie in breve	04 Kawasaki	28	Deere Power System	56	
STUDI&RICERCHE	Moto Guzzi	32	Deutz Engines	58	
Il motore quantistico	06 Italian Volt	34	Fpt Industrial	62	
NUOVE TECNOLOGIE	Verge Motorcycles	36	Kohler	66	
Piattaforma "Cubix" di Zf	12		Kubota	68	
Mozzo ruota motore/freno	14	NOVITÀ DUE RUOTE	Liebherr	70	
Cella combustibile Honda	15	Bmw "Gs 1300"	38	Man	72
Brevetto idrogeno Toyota	16	NUOVE AUTO	Volvo Penta	74	
SPECIALE EICMA	Subaru "CrossTrek"	44	NUOVI MOTORI		
Riflessioni e commenti	18	DOSSIER AGRITECNICA	Propulsioni Perkins non convenzionali	76	
Aprilia	19	Riflessioni e commenti	48		
Ducati	20	Agco Power	50	NAVALE	
Fantic Motor	26	Avl	52	Motori "Cursor C90" di	
		Caterpillar	54	Fpt Industrial	80