

Grande successo per Fleet Manager Academy

Quasi 600 professionisti della mobilità aziendale presenti alla manifestazione organizzata da **Econometrica Uvet Events** a Bologna



Sono stati quasi **600** i professionisti della mobilità aziendale che hanno partecipato alla ventunesima edizione di **Fleet Manager Academy**, l'evento più importante per chi si occupa di mobilità aziendale nel nostro paese, che si è svolta il 16 novembre a **Bologna**. Dei quasi 600 presenti (593, per l'esattezza), **378** erano **fleet manager, mobility manager, travel manager e broker**.

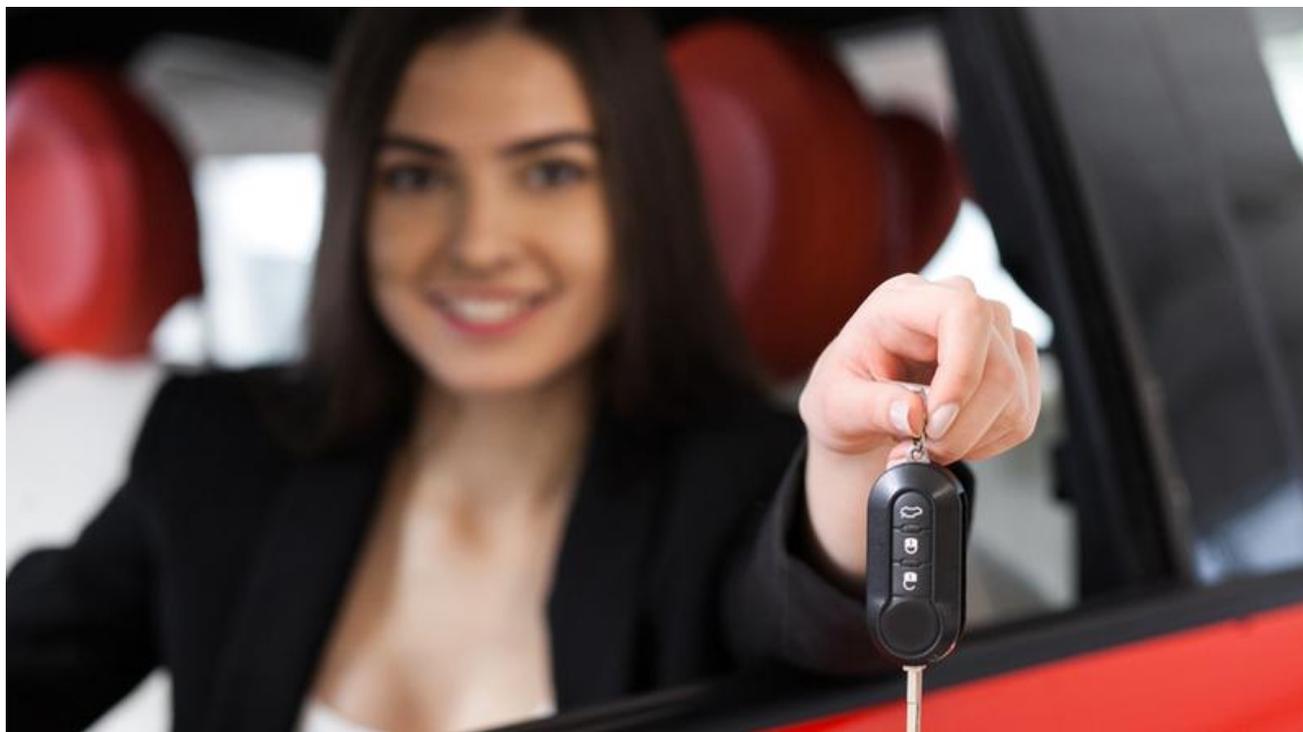
È stato molto alto l'interesse dei presenti per i seminari che si sono svolti nel corso dell'evento, iniziato con i saluti di **Alberto Viano** (presidente di **Aniasa**) e proseguito con un ricco programma di seminari, che hanno toccato temi come l'obiettivo emissioni zero per la **mobilità aziendale**, il processo di elettrificazione delle flotte, l'estensione dei servizi di mobilità a tutti i dipendenti aziendali, la conoscenza dei driver aziendali, la riforma del fisco sull'auto aziendale e le storie delle aziende che hanno già intrapreso un percorso per rendere più **sostenibile** la **mobilità** dei loro dipendenti. Grande apprezzamento anche per i workshop tematici, che si sono svolti nell'area **Workshop Lab** e che hanno favorito un dialogo diretto tra aziende e fleet manager su temi come la trasformazione della mobilità aziendale, la mobilità elettrica, i servizi di mobilità a disposizione delle aziende e la decarbonizzazione dei trasporti.

Fleet Manager Academy è organizzata da **Econometrica Uvet Events**, con il patrocinio di **AIAGA** (Associazione Italiana Acquirenti e Gestori di Auto aziendali) e di **ANIASA** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici). L'edizione

autunnale di Fleet Manager Academy si è svolta in contemporanea con **Futurmotive- Expo & Talks**, rassegna internazionale dedicata ai temi della transizione energetica ed ecologica e alle innovazioni di settore, e con **E-Charge**, evento che si rivolge all'intera filiera di ricarica per i veicoli elettrici.

La prossima sessione di Fleet Manager Academy è in programma il **14 marzo 2024** al **Palazzo del Ghiaccio di Milano**.

Il noleggio a lungo termine per i privati: caratteristiche e vantaggi



Il **noleggio a lungo termine**, in base ai dati forniti da **Aniasa**, è una formula che sta conquistando un livello di popolarità sempre più elevato, conquistando terreno sia rispetto al leasing che rispetto all'acquisto. Il meccanismo di funzionamento è molto semplice, con le società specializzata che, a fronte del pagamento di un canone mensile fisso, mettono a disposizione la possibilità di noleggiare un veicolo. Uno dei **vantaggi** di questa soluzione, che può essere declinata sia come noleggio lungo termine senza anticipo che come noleggio lungo termine abbinato al versamento di un anticipo, consiste nella possibilità di beneficiare di una visione accurata e chiara dei costi: il che significa poter programmare in maniera precisa tutte le spese.

Breve e lungo termine

Il noleggio può essere **a breve o a lungo termine**: nel primo caso ha una durata compresa tra un giorno e un anno; nel secondo caso la durata va da un minimo di uno a un massimo di cinque anni. Come si può facilmente intuire, il noleggio a breve termine è ideale per soddisfare esigenze temporanee: si pensi, per esempio, a una vacanza di pochi giorni. Nel caso del noleggio a lungo termine, invece, si sceglie di usufruire di un veicolo per un **periodo di tempo significativo** senza assumere su di sé le incombenze e gli oneri di un acquisto, riguardanti la manutenzione, le pratiche amministrative, le coperture assicurative, e così via. È anche questo il motivo per il quale il noleggio a lungo termine senza anticipo risulta più attraente.

Le soluzioni per i privati

Questa formula si è sempre dimostrata utile per i professionisti e per le imprese; per **capire se il noleggio a lungo termine privati conviene**, invece, è necessario tenere conto delle offerte a disposizione. Una **ricerca dell'Aniasa** ha permesso di scoprire che nel 2021 il mercato delle nuove immatricolazioni relative ai veicoli per il noleggio a lungo termine ha conosciuto una crescita di quasi il 18%. Non solo per le autovetture, ma anche per i veicoli commerciali, il noleggio a lungo termine offre molteplici benefici. **I professionisti e le aziende** che giorno dopo giorno si ritrovano a dover percorrere numerosi chilometri necessitano di mezzi di trasporto che garantiscano i più alti standard di sicurezza, siano tenuti in condizioni ottimali e si rivelino efficienti. Il problema della proprietà dei veicoli, però, ha a che fare con la **svalutazione**: a cinque anni di distanza dalla data di acquisto, infatti, una vettura può veder svanire addirittura il 75% del valore originario.

Gli svantaggi

Ovviamente prima di prendere una decisione definitiva in merito è utile considerare anche gli aspetti potenzialmente negativi che caratterizzano il **noleggio a lungo termine**. Ovviamente, l'auto che si sceglie può essere personalizzata in misura limitata, visto che non è di proprietà. C'è da considerare, poi, che il **contratto di noleggio** presenta alcune restrizioni, riguardanti per esempio il numero massimo di chilometri che possono essere percorsi. Va ricordato, inoltre, che è proibito usare il veicolo con finalità commerciali.

I pregi

Mettendo sui piatti della bilancia **i pro e i contro** del noleggio a lungo termine, comunque, è evidente che i primi superano i secondi. Il contratto con canone mensile, infatti, include sia la manutenzione ordinaria che quella straordinaria, ma anche la gestione dei sinistri e il soccorso stradale. In molti casi è prevista la **sostituzione delle gomme usurate**. E poi non ci si può dimenticare delle agevolazioni fiscali a disposizione delle imprese e dei professionisti, che hanno l'opportunità di detrarre l'Iva e di dedurre le spese. Per gli imprenditori alle prese con una flotta aziendale, questo è un aspetto di non secondaria importanza.

La convenienza per i privati

Più di **21mila privati**, in base ai dati forniti da **Aniasa**, hanno deciso di puntare sul noleggio a lungo termine, preferendolo al leasing o all'acquisto. La convenienza di questa soluzione è evidente per tutti coloro che necessitano di una vettura per un periodo di tempo lungo e però non intendono impegnarsi in un acquisto. Il consiglio è comunque quello di **valutare** con la massima attenzione ciò che è scritto sul contratto, e mettere a confronto le varie offerte di noleggio per capire quale sia la migliore.

Perché comprare un'auto se la si può prendere a noleggio?



Pregi e difetti di una formula di utilizzo sempre più scelta dagli automobilisti: un fenomeno in crescita che ha toccato quota 1.300.000 vetture

Non comprare più l'auto ma pagare un canone mensile per il suo utilizzo, a fronte di un contratto dalla durata pluriennale e comprensivo di un lungo elenco di servizi. Si potrebbe riassumere così il noleggio a lungo termine dedicato ai privati, settore in continua crescita all'interno del panorama delle flotte auto e delle compagnie di noleggio. Prima di scoprire **pro e contro di scegliere un noleggio auto a lungo termine** invece del tradizionale acquisto, è utile fornire qualche numero per capire cosa vale il **settore del noleggio veicoli**. Come riportato dall'analisi semestrale sulla mobilità pay per use condotta da **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, il settore del noleggio veicoli ha immatricolato nei primi sei mesi dell'anno 308.950 veicoli, il 33% dei totali nuovi messi sulle strade italiane; 1 veicolo nuovo su 3 è a noleggio, per una crescita del 47% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Un deciso sviluppo sempre più all'insegna della mobilità sostenibile, con il 34% dei veicoli elettrici nazionali e ben il 63% di quelli ibridi plug-in immatricolati a noleggio. Il nuovo aumento dei volumi registrato dal settore riguarda non solo nuove immatricolazioni nel parco, ma anche la consistenza complessiva della flotta dei veicoli

a noleggio circolanti in Italia che ha toccato la **cifra record di 1 milione e 300mila unità**. Di questi **1.197.000 sono noleggiati a lungo termine da aziende, pubbliche amministrazioni e privati** (con partita iva o solo codice fiscale) e 135.000 presi in locazione a breve termine per esigenze turistiche o di business.

Cerchi un'auto usata? Sfoglia il nostro listino

NOLEGGIO A LUNGO TERMINE, I VANTAGGI

Partendo dal presupposto che non c'è una formula matematica per **capire se conviene o meno il noleggio a lungo termine**, si possono analizzare diversi parametri per individuare la scelta più giusta per ogni singola esigenza. Partendo dai vantaggi di optare per un noleggio a lungo termine, uno dei fattori più importanti è la **certezza di costi fissi e di una pianificazione finanziaria pluriennale**. I pagamenti mensili fissi semplificano la pianificazione finanziaria per gli automobilisti, **evitando sorprese legate a manutenzione e riparazioni impreviste**. Gli automobilisti possono includere facilmente il **costo del noleggio nelle proprie spese mensili**.

Altro punto da non sottovalutare è la possibilità di **accedere a più segmenti di vetture e di cambiare l'auto con maggiore frequenza**. Infatti al noleggio a lungo termine offre agli automobilisti la possibilità di guidare **veicoli di alta qualità senza l'onere finanziario legato all'acquisto**. Questa opzione è particolarmente interessante per chi desidera cambiare veicolo periodicamente senza impegnarsi nell'acquisto. Altro vantaggio arriva dalla tranquillità in caso di sinistro sui costi della manutenzione. Molti contratti di noleggio includono servizi di assistenza stradale e manutenzione programmata, riducendo i costi operativi a lungo termine. Si dirà così addio anche ad interventi costosi in officina, potendo contare sulla **manutenzione già inclusa nel pacchetto di noleggio**. Tra i lati positivi arrivano anche gli aggiornamenti tecnologici e di sicurezza; grazie alla possibilità di cambiare veicolo regolarmente, si potrà far affidamento su **pacchetti di assistenza alla guida all'avanguardia**.

GLI SVANTAGGI

Naturalmente esistono **pro e contro anche nella scelta del noleggio auto a lungo termine**. Sebbene i pagamenti mensili garantiscono la certezza della spesa, il costo totale del noleggio a lungo termine potrebbe essere superiore a quello dell'acquisto diretto del veicolo soprattutto se si decide di tenere l'auto per un lungo periodo. Altre criticità possono arrivare dalle limitazioni chilometriche e dalle penali applicate. **Molti contratti di noleggio impongono limiti chilometrici annui**, con penali significative per il superamento di tali limiti. Questo può essere un fattore limitante per coloro che girano molto. Altri aspetti da valutare sono i vincoli contrattuali, le franchigie in caso di incidente e le penali in caso di recesso anticipato del contratto. Ci si potrebbe sentire vincolati da termini contrattuali rigidi, dovendo affrontare un esborso sostanzioso se si decide di interrompere l'utilizzo della vettura. Da non sottovalutare anche l'aspetto della **riconsegna della vettura a fine contratto**, dove eventuali **danni alla carrozzeria** (o nella maggior parte dei casi ai cerchi lega) potrebbero comportare richieste di denaro da parte del noleggiatore. Ultimo punto arriva dalla mancanza di possesso, dato che

alla fine del periodo di noleggio non si è ovviamente proprietari della vettura.



Asta folle per la Ferrari F50 di Rod Stewart

Una rara Ferrari F50 del 1996 appartenuta a Rod Stewart è attualmente all'asta su Collecting Cars. L'auto è in condizioni quasi nuove, con un motore V12 da 4,7 litri e un chilometraggio di 17.699 km. Ha ottenuto l'approvazione di Ferrari Classiche nel 2014 e ha subito alcune personalizzazioni. Il prezzo attuale è di 2.291.000 euro

Guarda la gallery

Sfoglia per continuare a leggere

E-Charge 2023

Published in: Sistema Italia | Tags list:



Domani l'appuntamento con **E-CHARGE 2023**, l'unico evento in Italia interamente dedicato all'industria della ricarica dei veicoli elettrici, delle infrastrutture e dei servizi, in programma a **BolognaFiere il 16 e 17 novembre 2023**.

Più di **130 gli espositori** nazionali e internazionali, che presenteranno le novità relative a tecnologie di ricarica, componentistica, infrastrutture e servizi.

Ricchissima anche l'offerta del programma conferenze, che prevede un ampio palinsesto di

incontri, tavole rotonde, approfondimenti e workshop per fare il punto sullo stato dell'arte e offrire opportunità di confronto e crescita professionale.

L'appuntamento principale è la prima edizione degli **Stati Generali della Ricarica**, convegno che analizzerà opportunità e problematiche legate al mondo dell'EV charging coinvolgendo enti pubblici e privati, istituzioni e imprese, la cui sessione inaugurale sarà dedicata al tema "La ricarica elettrica tassello fondamentale della transizione energetica dei trasporti".

Numerosi gli argomenti affrontati negli oltre **30 incontri** in programma, tra cui modelli di business e finanziamento, reti di distribuzione, opinione pubblica, **HPC**, **V2G** e **V2V**, ricarica residenziale, wireless e mobile.

L'ingresso alla fiera è **gratuito** previa pre-registrazione, che consente l'accesso all'area espositiva, alle conferenze e ai workshop in programma.

E-CHARGE 2023 è un evento organizzato da **A151 Srl** con il patrocinio di UNRAE, MOTUS-E, ANIE, **ANIASA**, ASSODEL, RSE, AITMM, ADACI, FAST, Elettricità Futura e Euromobility, e si svolgerà in contemporanea con altri tre appuntamenti dedicati alla mobilità: Futurmotive - Expo & Talks, Fleet Manager Academy e FORTRONIC.

E-CHARGE 2023: domani inizia l'evento per l'EV charging!



Come raggiungere l'evento in scena domani a Bologna Fiere

E-CHARGE 2023, al via domani l'unico evento in Italia interamente dedicato all'**industria della ricarica dei veicoli elettrici, delle infrastrutture e dei servizi ad essa collegati**, in programma a **BolognaFiere** il **16 e 17 novembre 2023**.

Oltre 130 gli espositori nazionali e internazionali, che presenteranno le novità relative a tecnologie di ricarica, componentistica, infrastrutture e servizi.

Ricchissima anche l'offerta del **programma conferenze**, con un ampio palinsesto di incontri, tavole rotonde, approfondimenti e workshop: si inizia domani con gli **Stati Generali della Ricarica**, convegno che – in collaborazione con le principali associazioni di settore – analizzerà opportunità e problematiche legate al mondo dell'EV charging coinvolgendo enti pubblici e privati, istituzioni e imprese. Titolo della sessione inaugurale, **"La ricarica elettrica tassello fondamentale della transizione energetica dei trasporti"**.

Tra gli argomenti affrontati negli **oltre 30 incontri in programma**, *modelli di business e finanziamento, reti di distribuzione, opinione pubblica, HPC, V2G e V2V, ricarica residenziale, wireless e mobile*.

L'ingresso alla fiera è gratuito previa pre-registrazione, che consente l'accesso all'**area espositiva**, alle **conferenze** e ai **workshop** in programma nelle due giornate.

E-CHARGE 2023 è un evento organizzato da A151 Srl con il patrocinio di **UNRAE, MOTUS-E, ANIE, ANIASA, ASSODEL, RSE, AITMM, ADACI, FAST, Elettricità Futura e Euromobility**, e si svolgerà in contemporanea con altri tre appuntamenti dedicati alla **mobilità**: Futurmotive –

Expo & Talks.

Come raggiungere la Fiera di Bologna

Italia indietro nella transizione green: il problema sono i salari?



All'Automotive Business Summit sono state sollevate diverse tematiche riguardo l'elettrico nel nostro Paese. Il Ministro Fratin: "Le cause sono economiche"

Si è svolto nella giornata del 15 novembre l'**Automotive Business Summit** organizzato dal **Sole 24 Ore**, un'occasione nella quale si è discusso di alcune tematiche importanti riguardanti la **transizione ecologica e il ruolo che l'Italia svolge all'interno di questo cambiamento**, con tutte le difficoltà del caso. A partecipare al Summit autorevoli rappresentanti del mondo istituzionale, produttivo, accademico, delle associazioni.

Coloro che sono intervenuti hanno posto l'accento sulla necessità di **preparare il nostro Paese in modo adeguato allo stop dei motori endotermici che avverrà nel 2035**, e hanno analizzato anche le ricadute che potrebbero esserci per tutta la filiera. Sì, perché questo divieto va anche considerato nell'ottica di uno scenario in cui si è **condizionati dalla concorrenza della Cina**, primo esportatore di auto al mondo che vanta anche una posizione dominante sulle batterie, e dal sostegno dato dalla Casa Bianca alle aziende statunitensi attraverso l'**Inflation Reduction Act**. Per l'Italia, dunque, questa sarà una grande sfida.

Transizione: il problema possono essere i salari

Secondo il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica **Gilberto Pichetto Fratin**: *“La natura del ritardo italiano della transizione verso le auto elettriche è principalmente di ordine economico perché il salario medio italiano avrebbe bisogno di un'integrazione almeno del 50 o 60% per essere alla pari del salario tedesco e quindi si dovrebbe di fatto avere un incentivo, una contribuzione pubblica per l'elettrico di dimensioni, triple, quadruple rispetto all'attuale stanziamento, che però fa parte del bilancio del mio ministero precedente, il Mimit”*. Quindi, continua, *“il bilancio dello Stato non può permettersi interventi di questo genere quindi il percorso è quello che riguarda il sistema industriale, il sistema produttivo per arrivare a dei prezzi che siano compatibili con il mercato. È una questione di tempi, di salari, di cultura.”*

Ma le emissioni, dice il ministro, non riguardano solo la mobilità: *“Ci sono le industrie, c'è l'agricoltura quindi è necessario avere un ragionamento organico. Infatti avrò a breve un incontro con le regioni per trovare delle soluzioni percorribili e condivise. La pianura Padana con montagne a nord, a sud, ad ovest e il vento che soffia dall'Adriatico è una realtà difficile ed è l'area più grande area d'Europa con il problema delle polveri sottili. Quindi ha bisogno di un'azione seria, realistica, anche veloce, ma non estemporanea, come quella sulle 160.000 Euro 5. Per quanto riguarda la rottamazione, l'Italia ha 40 milioni di veicoli, ha due milioni e mezzo di Euro 1 e Euro 2 che inquinano 28 volte un Euro 6. Quando ero al Mise c'è stato un provvedimento dove col Ministro Giorgetti abbiamo incentivato il cambio verso Euro 5 ed Euro 6 nel quale chi cedeva una Euro 1 o Euro 2 prendeva l'incentivo per rinnovare il parco auto. È un'azione che va fatta compatibilmente col bilancio dello Stato.”*

A prendere la parola anche **Marco Stella**, Vice Presidente e Presidente Gruppo Componenti Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA), secondo il quale l'Italia *“vuole continuare a essere un Paese automotive e riconosce il valore di questa filiera. In tutte le grandi aree c'è una forte spinta verso l'elettrificazione che sarà fondamentale nei prossimi decenni ma è solo una delle tecnologie adottabili. Al contrario, in Europa si sta puntando solo sull'elettrico e per questo siamo più deboli. Il mio auspicio è che si riesca a costruire la trasformazione del nostro settore componentistica ricordando che senza manifattura non c'è sviluppo”*

L'Italia non al passo con gli altri Paesi UE

Il problema, però, come sottolinea **Andrea Cardinali**, Direttore Generale Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri (UNRAE), è che il Bel Paese è **molto indietro rispetto agli altri**. Secondo Cardinali *“è di moda parlare di neutralità tecnologica e questo obiettivo può essere raggiunto in modi diversi con tecnologie diverse che però non hanno la stessa maturità. Non si può negare che la tecnologia dell'elettrico sia più matura rispetto agli altri. Ci sono tanti gap che ci separano dagli altri Paesi europei: gap digitale ed infrastrutturale e anche diretto. La Spagna per esempio è più avanti rispetto a noi nella transizione verso l'elettrico e può contare su di una detrazione Irpef del 15%. Purtroppo abbiamo perso da tempo la leadership nell'automotive ed oggi attrarre investimenti stranieri è molto improbabile. Da due anni stiamo chiedendo di modificare il meccanismo di supporto alla domanda. Il tiraggio degli incentivi è bassissimo. Dobbiamo passare dal 3,9% di penetrazione dell'elettrico a dati più vicini a quelli delle realtà europee.”*

*“Oltre il 30% delle vetture immatricolate in Italia sono destinate al noleggio. I veicoli elettrici sono arrivati ad una percentuale del 15% dell’immatricolato destinato al noleggio ma poi la successiva discussione sugli incentivi ha rallentato molto questa tendenza. Oggi **nel noleggio l’elettrico sta facendo fatica e questo dipende anche dagli annunci continui di diminuzione dei listini.** - ha affermato all’Automotive Business Summit del Sole 24 Ore **Alberto Viano, Presidente ANIASA** Associazione Nazionale Industria dell’Autonoleggio, della Sharing mobility e dell’Automotive digital- *Abbiamo una buonissima interlocuzione con il Governo e ci aspettiamo che la distorsione sugli incentivi che penalizza il noleggio venga rimossa quanto prima. **Ci aiuterebbe molto un piano stabile a 5 anni con incentivi che accompagnino verso le riduzioni di listino.** Purtroppo, i 40 milioni di auto che circolano in Italia stanno diventando sempre più vecchi perché il tasso di rinnovamento è insufficiente e in questo senso auspichiamo un quadro fiscale chiaro. Ad esempio, sarebbe importante per il car sharing avere il 10% di IVA come nel resto del trasporto pubblico locale.”**

Auto Speed Date: Le auto elettriche alla conquista del mondo

Incentivi auto (anche usate), il Ministro dell'Ambiente è favorevole



Le parti sembrano tutte dello stesso avviso: servono incentivi auto, anche per l'usato recente, finalizzati ad aggiornare il parco circolante italiano, uno dei più vecchi d'Europa. **Ne va della qualità dell'aria che respiriamo, ne va della sicurezza stradale (e dei costi sanitari) di noi tutti.** Già, ma quali parti? Innanzitutto il Ministro dell'Ambiente e della sicurezza energetica Gilberto Pichetto Fratin, ma anche AsConAuto (Associazione Nazionale Concessionari Auto), ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) e UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri). Andiamo dunque a vedere cosa è emerso in occasione dell'Automotive Business Summit del Sole 24 Ore.

Le disparità salariali rispetto alla Germania

Questo il pensiero del Ministro Gilberto Pichetto Fratin: "Il ritardo italiano della transizione verso le elettriche è principalmente di ordine economico, perché il salario medio italiano avrebbe bisogno di un'integrazione almeno del 50 o 60% per essere alla pari del salario tedesco e quindi **si dovrebbe di fatto avere un incentivo, una contribuzione pubblica per l'elettrico di dimensioni triple, quadruple rispetto all'attuale stanziamento. Il bilancio dello Stato non può permettersi interventi di questo genere** quindi il percorso è quello che

riguarda il sistema industriale, il sistema produttivo per arrivare a dei prezzi che siano compatibili con il mercato. È una questione di tempi, di salari, di cultura. Peraltro, nel piano nazionale integrato energia e clima, io ho previsto sei milioni al 2030 perché sono convinto che andando avanti ci sarà una crescita molto più accentuata.

L'inquinamento non dipende solo dalle auto

Parlando di emissioni non dobbiamo considerare solo la mobilità; **ci sono le industrie, c'è l'agricoltura quindi è necessario avere un ragionamento organico. Per quanto riguarda la rottamazione, l'Italia ha 40 milioni di veicoli, ha due milioni e mezzo di Euro 1 e Euro 2 che inquinano 28 volte un Euro 6.** Quando ero al Mise c'è stato un provvedimento dove col ministro Giorgetti abbiamo incentivato il cambio verso Euro 5 ed Euro 6 nel quale chi cedeva una Euro 1 o Euro 2 prendeva l'incentivo per rinnovare il parco auto. È un'azione che va fatta compatibilmente col bilancio dello Stato.”

I prezzi delle auto sono aumentati molto di più dei salari

Molto interessante anche il ragionamento di Roberto Scarabel, presidente di AsConAuto: “Quello che è successo negli ultimi anni in Italia, **dal 2003 al 2022, è che il RAL, la retribuzione annua lorda, è passata dai 23 mila euro del 2003 ai 31 mila euro del 2022. Una vettura utilitaria costava 6.400 euro e oggi costa 15.600 euro, quindi è cresciuta del 37% dal 2003 al 2010 e del 77% dal 2010 al 2022;** non credete sia necessario, come fatto in altri settori, dare incentivi auto, anche per l'usato? Se un cliente, che non può acquistare un'auto nuova passa dall'Euro 2 all'Euro 4 deve essere aiutato. Il 2035 la vedo come una cosa molto, molto lontana.

Oltre elettrico e petrolio

Quindi credo che servano degli step intermedi, l'utilizzo del biometano e del biogas ad esempio, tenendo presente che nel libretto delle vetture Euro 5 ed Euro 6 c'è una dicitura, EN 15940 (XTL). Questo significa che **si possono usare dei biocarburanti senza che l'utilizzatore finale debba andare in officina**, non c'è nessuna necessità di intervento e questa è una comunicazione che deve essere fatta”. Gli imprenditori aderenti ai Consorzi che fanno parte dell'Associazione rappresentano l'80 per cento dei concessionari italiani e sono impegnati nel settore del post-vendita in modo da potere fornire al maggior numero di autoriparatori ricambi originali - core business di AsConAuto - e servizi di professionalità sicura.

Attrarre gli investimenti stranieri

Per Andrea Cardinali, Direttore Generale UNRAE: “È di moda parlare di neutralità tecnologica e questo obiettivo può essere raggiunto in modi diversi con tecnologie diverse che però non hanno la stessa maturità. **Non si può negare che la tecnologia dell'elettrico sia più matura rispetto agli altri.** Ci sono tanti gap che ci separano dagli altri paesi europei: gap digitale ed infrastrutturale e anche diretto. La Spagna per esempio è più avanti rispetto a noi nella transizione verso l'elettrico e può contare su di una detrazione Irpef del 15%. Purtroppo

abbiamo perso da tempo la leadership nell'automotive ed oggi attrarre investimenti stranieri è molto improbabile. Da due anni stiamo chiedendo di modificare il meccanismo di supporto alla domanda. Il tiraggio degli incentivi auto è bassissimo. Dobbiamo passare dal 3,9% di penetrazione dell'elettrico a dati più vicini a quelli delle realtà europee”.

L'auto elettrica nel comparto del noleggio

“Oltre il 30% delle vetture immatricolate in Italia sono destinate al noleggio. I veicoli elettrici sono arrivati ad una percentuale del 15% dell'immatricolato destinato al noleggio ma poi la successiva discussione sugli incentivi ha rallentato molto questa tendenza. **Oggi nel noleggio l'elettrico sta facendo fatica e questo dipende anche dagli annunci continui di diminuzione dei listini**”, ha affermato Alberto Viano, Presidente **ANIASA**.

Che ha poi aggiunto: “Abbiamo una buonissima interlocuzione con il Governo e ci aspettiamo che la distorsione sugli incentivi auto che penalizza il noleggio venga rimossa quanto prima. Ci aiuterebbe molto un piano stabile a 5 anni con incentivi che accompagnino verso le riduzioni di listino. **Purtroppo, i 40 milioni di auto che circolano in Italia stanno diventando sempre più vecchi perché il tasso di rinnovamento è insufficiente** e in questo senso auspichiamo un quadro fiscale chiaro. Ad esempio, sarebbe importante per il car sharing avere il 10% di IVA come nel resto del trasporto pubblico locale.”

L'Italia deve colmare il gap con gli altri Paesi europei

Marco Ficili, Stellantis Italy Country Manager, è intervenuto all'Automotive Business Summit del Sole 24 Ore ricordando: “A ottobre 2023, rispetto all'anno scorso, sia per le vetture che per i veicoli commerciali, c'è stato un incremento del 21% delle immatricolazioni dovuto alla diminuzione del portafoglio ordini accumulatosi nei mesi precedenti. **Nei veicoli elettrici siamo fanalino di coda rispetto ai mercati europei, con una quota al di sotto del 4% e questo è preoccupante rispetto ai piani d'investimento della cause automobilistiche, inclusa Stellantis che sta investendo molto nell'elettrificazione**. L'obiettivo di Stellantis è infatti quello di arrivare nel 2030 ad una gamma completamente a emissioni zero.”

L'Eurotribuna Politica di #FORUMAutoMotive: eurodeputati e filiera faccia a faccia



“Un confronto tra chi in Europa ha sostenuto il percorso che ha portato al **diktat pro auto elettrica dal 2035** e chi lo ha avversato ed è oggi impegnato nel **cambiare la traiettoria del percorso all'insegna delle neutralità tecnologica**”. È andato in scena a Milano l'evento promosso da #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione che si batte per una mobilità libera da pregiudizi e ideologie, dal titolo: **“#FORUMAutoMotive per una Europa forte e pragmatica. La mobilità come leva di sviluppo sostenibile, economico e occupazionale. Stop a ideologie e condizionamenti”**”.

Il promotore di #FORUMAutoMotive, **Pierluigi Bonora**, ha introdotto i lavori sottolineando **la necessità di un dibattito non ideologico** che “esprima una visione realistica della transizione ecologica, priva di pregiudizi e attenta alle ricadute economiche e sociali. Verso una mobilità più “green”, ma con trasparenza e buon senso”.

Ad aprire i lavori è stato il **ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso** che in un messaggio di saluto ha evidenziato: “La scorsa settimana il Parlamento europeo ha approvato la propria posizione negoziale sul **regolamento Euro 7**, recependo quanto approvato dal Consiglio: un testo profondamente migliorato rispetto alla proposta iniziale della Commissione. Una visione concreta, realistica e pragmatica che **grazie anche al lavoro dell'Italia ha visto convergere una maggioranza di Stati**. Un successo che mantiene ferma l'esigenza di sostenere da subito la transizione verso auto a basse emissioni, ma che riconosce il principio di neutralità tecnologica e contempla soluzioni diverse dall'elettrico per raggiungere l'obiettivo delle emissioni zero. Questo apre alla possibilità di **esplorare alternative come i biocombustibili e gli e-fuels**”.

Dario Duse, Country Leader Italia ed EMEA Co-Leader of Automotive & Industrial Team di AlixPartners, ha poi presentato l'ultimo aggiornamento del **Global Automotive Outlook**: "Il 2023 è un anno di ripresa per il mercato automotive, con una crescita a livello globale del 6%, nord America (+10%) ed Europa (+6%) in testa e Cina con un +3%. Il mercato cinese sarà quest'anno quello che esporterà il maggior numero di veicoli. Nel giro di due anni la Cina è passata da quinto a primo produttore mondiale. **La quota di vetture cinesi in Europa raggiungerà il 6-8% entro il 2026.** In Europa l'elettrico tocca quota 13%, in Italia siamo sotto il 4%. Il costo di produzione delle vetture resta elevato e occorreranno ancora alcuni anni per registrare una riduzione. Sul fronte delle strutture di ricarica servirebbero 18 mld di investimenti a livello europeo".

Spazio poi all'Eurotribuna Politica che ha messo a confronto le voci a favore e contrarie alla visione del "solo elettrico" dal 2035, coinvolgendo i rappresentanti della **filiera della mobilità**.

Patrizia Toia, Europarlamentare Gruppo S&D, Vicepresidente Commissione ITRE, ha dichiarato che "il cambiamento climatico spinge oggi a rendere più sostenibile la nostra mobilità, mantenendo la sostenibilità produttiva e l'attenzione alle ricadute sociali, soprattutto per le fasce più deboli della popolazione. **Non possiamo rinunciare ad andare in direzione dell'elettrico, né temporeggiare.** Vanno sostenute politiche industriali che supportino la transizione che non è rinviabile".

A Patrizia Toia ha replicato **Paolo Borchia, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione ITRE**: "In Europa la vita media di una vettura è pari a 15 anni. Entro il 2050 l'Europa dovrà diventare la prima Regione a neutralità carbonica. È una sfida epocale, ma vanno comprese le molteplici conseguenze anche occupazionali (ripercussioni su 600mila posti di lavoro in Europa e 70mila in Italia) che una transizione come questa comporta. **Sull'elettrico l'Europa sconta un evidente svantaggio competitivo, a differenza della Cina che ne beneficia anche grazie all'utilizzo delle centrali a carbone e al nucleare**".

Per **Massimiliano Salini, Eurodeputato In Commissione Industria UE**, il grande punto di domande riguarda il metodo con cui le istituzioni europee hanno legiferato su questi temi: "Su questo argomento, in modo del tutto inedito le istituzioni hanno deciso cosa si deve fare, un vero unicum politico, per cui **la Commissione Europea ha individuato la sola tecnologia da utilizzare. Vanno create le condizioni concrete per una mobilità sostenibile**, partendo dal presupposto che l'Europa è oggi il continente più sostenibile".

"È necessario fare chiarezza su questi temi", ha osservato **Mariangela Danzi, Europarlamentare Commissione ENVI**, "condivido la necessità della transizione ecologica che il cambiamento climatico ci sta imponendo, che necessita di adeguati fondi, anche per renderla più equa. **La transizione verso l'elettrico va però fatta, così come va costruito un fondo sociale che possa supportare questa sfida.** Le istituzioni hanno deciso che cosa fare, ma nei momenti di difficoltà le scelte le devono prendere proprio le autorità che devono scorgere le prospettive".

Carlo Fidanza, Capodelegazione di Fratelli d'Italia al Parlamento Europeo e Membro della Commissione TRAN (Trasporti e turismo) del Parlamento Europeo è intervenuto in collegamento, sottolineando: “Stiamo attraversando una fase decisiva. La scorsa settimana c'è stata la presa di posizione sull'Euro 7. La settimana prossima **voteremo sulla CO2 dei veicoli pesanti e poi successivamente sulla qualità dell'aria. Abbiamo combattuto per la neutralità tecnologica e contro le dipendenze strategiche sull'elettrico.** Su questo tema confidiamo che nelle prossime elezioni prevarrà un approccio più pragmatico e meno ideologico”.

In chiusura della sessione politica è intervenuto in diretta il **ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Gilberto Pichetto**, che ha evidenziato come “la sfida che sto portando avanti è mettere in campo tutti gli sforzi per raggiungere l'obiettivo della riduzione delle emissioni. Valutiamo realisticamente le emissioni prodotte dalle diverse tecnologie per capire concretamente come raggiungere l'obiettivo della decarbonizzazione. **Se Italia è settima potenza al mondo è perché abbiamo avuto enorme capacità di trasformazione.** Non siamo noi a doverci adeguare agli altri, **ma sono gli altri che devono adeguarsi a noi. Dobbiamo vedere decarbonizzazione come opportunità.** Nessuno mette in discussione che elettrico sia grande percorso, che questo motore sia più semplice, **ma bisogna realisticamente valutare le emissioni, quindi non vanno scartati a priori carburanti non derivati dal petrolio.** La nostra politica, dopo un'ondata di ideologia, si sta confrontando con la realtà. Esistono ancora opinioni molto diverse tra i differenti Paesi. È in atto un'azione del Governo per aumentare colonnine e punti di rifornimento dell'idrogeno”.



“Il nemico comune è la CO2”, ha commentato **Fabrizio Cardilli, Hydrogen Project Development Director SAPIO**, “Elettrico, idrogeno ed endotermico di ultima generazione possono lottare insieme per la riduzione delle emissioni. **Il mercato dell'idrogeno si sta muovendo, necessitiamo di regole certe e stabili**”.

Michele Crisci, presidente di UNRAE, si è poi espresso sul tema della transizione: “La domanda è cosa accadrà alla filiera della componentistica. **Il rischio è di restare, in questo ambito, un Paese di serie B.** Dobbiamo accogliere le nuove tecnologie, giocando all'attacco e non in difesa come troppo spesso accade al nostro Paese. Quello che serve è pianificare gli

interventi in vista degli obiettivi, con una strategia ben chiara. **La leva fiscale può fornire un boost alla crescita dell'elettrico, come è accaduto in Belgio di recente con le flotte aziendali.** Il business automotive è su scala mondiale e la decisione è già stata presa con elettrico, prima e idrogeno, poi”.

“Se mancano gli incentivi, l'auto elettrica europea si ferma, lo abbiamo visto più volte sul mercato. Senza incentivi l'auto alla spina stenta a diffondersi. Il nostro parco auto ha raggiunto l'età media di 12,8 anni. Dobbiamo pensare a una transizione che sia davvero sostenibile”, ha affermato **Adolfo De Stefani Cosentino**, Presidente di Federauto.

Fabio Bertolotti, direttore di Assogomma, è intervenuto nel dibattito sulle tematiche green: “Siamo allineati all'obiettivo di lotta alla deforestazione, ma va perseguito sentendo le industrie coinvolte e guardando in faccia la realtà. **Chi produce gomma naturale non ha strutture per fare quello che si configura nel nuovo regolamento.** Le tecnologie sono ancora artigianali come un tempo e questo sta creando grossi problemi”.

Francesco Naso, segretario generale di Motus-E, ha evidenziato le opportunità derivanti dalla svolta elettrica, anche in termini occupazionali, ricordando ai rappresentanti delle istituzioni presenti la necessità di cambiare marcia sull'infrastrutturazione elettrica nel nostro Paese.

Flavio Merigo, presidente di Assogasmetano, ha affermato che l'Italia è terzo produttore di biometano e presto tutte le stazioni di rifornimento per autotrasporto saranno rifornite anche con biometano.

Roberto Scarabel, èresidente di AsConAuto, ha sottolineato: “Per pensare al 2035 servono step intermedi con efuel e biometano. Le auto del futuro le dovrà comprare qualcuno e oggi la retribuzione media è scesa a 23.000 euro. **Servono incentivi sull'usato. Dobbiamo lavorare anche sul presente, perché nel 2035 non spariranno tutte le auto con motore endotermico**”.

Il presidente di UNEM, Gianni Murano, ha osservato come, “la decarbonizzazione è ormai un processo irrinunciabile che va perseguito utilizzando tutte le tecnologie che consentono una riduzione netta delle emissioni di CO2. **Affrontare la transizione senza pregiudizi ideologici deve essere la base per una normativa europea che solo così ci permetterà di rispettare gli obiettivi di riduzione al 2030 e di neutralità carbonica al 2050**”.

È toccato poi a **Roberto Vavassori, presidente di ANFIA**, intervenire: “A monte c'è una distopia. **La politica non ha sentito la voce dei trasporti e della mobilità nel dopo Dieselgate.** Le emissioni per veicolo da allora sono diminuite. Siamo l'unico settore cui è stato chiesto di raggiungere la neutralità carbonica al 2035. Oggi nessuno mette in discussione l'elettrico, siamo tutti consapevoli che entro il 2040 saremo carbon neutral nei processi. **Dobbiamo sdoganare i biocarburanti, banditi per una questione ideologica**”.

Alberto Viano, presidente di ANIASA, ha sostenuto che: “Oggi il nostro settore vale il 30% delle immatricolazioni nazionali e sostiene l'industria automotive. È necessario, anche per una maggiore diffusione dei veicoli a basse e zero emissioni, che si portino al 100% anche gli

incentivi per il noleggio. Il settore ha una valenza green che esprime non solo nell'acquisto di vetture nuove più sicure e sostenibili, ma anche **reimmettendo ogni anno sul mercato vetture usate "fresche" a prezzi più sostenibili**".

Si è poi levata la voce dei concessionari. **Mario Verna, General Manager di Queen Car Torino**: "Tutti i cambiamenti finora intervenuti non sono mai stati decisi dall'alto come nella vicenda della decarbonizzazione della mobilità. **Ci siamo legati in un folle abbraccio dell'elettrico a tutti i costi che lascerà fuori ampie fasce di popolazione** che non possono e non potranno permettersi questo passaggio". Gli ha fatto eco **Sergio Tumino, ST Sergio Tumino (Ragusa)**, che ha posto una domanda: **"Come si arriverà in Europa dal 13% al 100% delle immatricolazioni? Un balzo a oggi poco preventivabile**. L'ostacolo del prezzo resta per i consumatori finali difficilmente valicabile e gli incentivi a intermittenza provocano solo danni". All'evento era presente anche **Tony Fassina, presidente del Gruppo Fassina**.



[Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#) [WhatsApp](#)

Il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica Pichetto Fratin: "Italia in ritardo con le auto elettriche a causa del salario medio"



All' Automotive Business Summit del Sole 24 Ore aziende e associazioni unite nel chiedere attenzione e supporto alle istituzioni per la transizione ecologica: l'Italia deve recuperare gap con competitor in Europa e nel mondo, ma il problema sono gli stipendi degli italiani, secondo il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica **Gilberto Pichetto Fratin**.

Un settore strategico quello legato all'auto che è soggetto a profonde trasformazioni dettate dalla necessità di ridurre le emissioni e nel quale l'Italia, pur avendo perso i volumi produttivi di un tempo, ha una grande tradizione da difendere e rilanciare per evitare gravi ripercussioni occupazionali e un arretramento dal punto di vista del know-how tecnologico.

Di questo e di altri temi si è discusso oggi all'Automotive Business Summit organizzato dal Sole 24 Ore con autorevoli rappresentanti del mondo istituzionale, produttivo, accademico, delle associazioni.

Gli operatori intervenuti hanno posto l'accento sulla necessità di preparare il paese in modo adeguato allo stop ai motori endotermici per le auto e i furgoni nuovi a partire dal 2035 deciso

dall'Unione Europea analizzandone attentamente le enormi ricadute per tutta la filiera.

Uno stop che si inserisce in uno scenario condizionato dalla concorrenza della Cina, primo esportatore di auto al mondo che vanta anche una posizione dominante sulle batterie, e dal sostegno dato dalla Casa Bianca alle aziende statunitensi attraverso l'Inflation Reduction Act.

Durante l'Automotive Business Summit si è convenuto come quella sulla mobilità elettrica sia una grande sfida per l'industria italiana in una partita ancora aperta con l'Unione Europea che vede il tentativo di non mandare in archivio il motore a combustione interna lavorando su e-fuel e i biocombustibili.

Secondo il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica **Gilberto Pichetto Fratin**: *“La natura del ritardo italiano della transizione verso le auto elettriche è principalmente di ordine economico perché il salario medio italiano avrebbe bisogno di un'integrazione almeno del 50 o 60% per essere alla pari del salario tedesco e quindi si dovrebbe di fatto avere un incentivo, una contribuzione pubblica per l'elettrico di dimensioni, triple, quadruple rispetto all'attuale stanziamento, che però fa parte del bilancio del mio ministero precedente, il Mimit. Questo credo che sia uno degli sbarramenti principali. Il bilancio dello Stato non può permettersi interventi di questo genere quindi il percorso è quello che riguarda il sistema industriale, il sistema produttivo per arrivare a dei prezzi che siano compatibili con il mercato. E' una questione di tempi, di salari, di cultura. Peraltro, nel piano nazionale integrato energia e clima, io ho previsto sei milioni al 2030 perché sono convinto che andando avanti ci sarà una crescita molto più accentuata. Parlando di emissioni - ha continuato il Ministro all'Automotive Business Summit del Sole 24 Ore - non dobbiamo considerare solo la mobilità; ci sono le industrie, c'è l'agricoltura quindi è necessario avere un ragionamento organico. Infatti avrò a breve un incontro con le regioni per trovare delle soluzioni percorribili e condivise. La pianura Padana con montagne a nord, a sud, ad ovest e il vento che soffia dall'Adriatico è una realtà difficile ed è l'area più grande area d'Europa con il problema delle polveri sottili. Quindi ha bisogno di un'azione seria, realistica, anche veloce, ma non estemporanea, come quella sulle 160.000 Euro 5. Per quanto riguarda la rottamazione, l'Italia ha 40 milioni di veicoli, ha due milioni e mezzo di Euro 1 e Euro 2 che inquinano 28 volte un Euro 6. Quando ero al Mise c'è stato un provvedimento dove col ministro Giorgetti abbiamo incentivato il cambio verso Euro 5 ed Euro 6 nel quale chi cedeva una Euro 1 o Euro 2 prendeva l'incentivo per rinnovare il parco auto. E' un'azione che va fatta compatibilmente col bilancio dello Stato.”*

Secondo **Marco Stella**, Vice Presidente e Presidente Gruppo Componenti Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA): *“Il paese vuole continuare ad essere un paese automotive e riconosce il valore di questa filiera. In tutte le grandi aree c'è una forte spinta verso l'elettrificazione che sarà fondamentale nei prossimi decenni ma è solo una delle tecnologie adottabili. Al contrario, in Europa si sta puntando solo sull'elettrico e per questo siamo più deboli. Il mio auspicio è che si riesca a costruire la trasformazione del nostro settore componentistica ricordando che senza manifattura non c'è sviluppo”*

Per **Andrea Cardinali**, Direttore Generale Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri (UNRAE): *“E' di moda parlare di neutralità tecnologica e questo obiettivo può essere raggiunto in modi diversi con tecnologie diverse che però non hanno la stessa maturità. Non si può negare che la tecnologia dell'elettrico sia più matura rispetto agli altri. Ci sono tanti gap che ci*

separano dagli altri paesi europei: gap digitale ed infrastrutturale e anche diretto. La Spagna per esempio è più avanti rispetto a noi nella transizione verso l'elettrico e può contare su di una detrazione Irpef del 15%. Purtroppo abbiamo perso da tempo la leadership nell'automotive ed oggi attrarre investimenti stranieri è molto improbabile. Da due anni stiamo chiedendo di modificare il meccanismo di supporto alla domanda. Il tiraggio degli incentivi è bassissimo. Dobbiamo passare dal 3,9% di penetrazione dell'elettrico a dati più vicini a quelli delle realtà europee."

*"Oltre il 30% delle vetture immatricolate in Italia sono destinate al noleggio. I veicoli elettrici sono arrivati ad una percentuale del 15% dell'immatricolato destinato al noleggio ma poi la successiva discussione sugli incentivi ha rallentato molto questa tendenza. Oggi nel noleggio l'elettrico sta facendo fatica e questo dipende anche dagli annunci continui di diminuzione dei listini. - ha affermato all'Automotive Business Summit del Sole 24 Ore **Alberto Viano**, Presidente **ANIASA** Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital- Abbiamo una buonissima interlocuzione con il Governo e ci aspettiamo che la distorsione sugli incentivi che penalizza il noleggio venga rimossa quanto prima. Ci aiuterebbe molto un piano stabile a 5 anni con incentivi che accompagnino verso le riduzioni di listino. Purtroppo, i 40 milioni di auto che circolano in Italia stanno diventando sempre più vecchi perché il tasso di rinnovamento è insufficiente e in questo senso auspichiamo un quadro fiscale chiaro. Ad esempio, sarebbe importante per il car sharing avere il 10% di IVA come nel resto del trasporto pubblico locale."*

Marco Ficili, Stellantis Italy Country Manager, è intervenuto all'Automotive Business Summit del Sole 24 Ore ricordando che "A ottobre 2023 rispetto all'anno scorso, sia per le vetture che per i veicoli commerciali, c'è stato un incremento del 21% delle immatricolazioni dovuto alla diminuzione del portafoglio ordini accumulatosi nei mesi precedenti. Nei veicoli elettrici siamo fanalino di coda rispetto ai mercati europei, con una quota al di sotto del 4% e questo è preoccupante rispetto ai piani d'investimento della casa automobilistica, inclusa Stellantis che sta investendo molto nell'elettrificazione. L'obiettivo di Stellantis è infatti quello di arrivare nel 2030 ad una gamma completamente a emissioni zero."

Per Audi in Italia "il 2023 si sta chiudendo molto positivamente, la quota di mercato, che è l'elemento che definisce come ci siamo comportati, è cresciuta in termini di quota totale. In un mercato che cresce del 20% noi cresciamo quasi del 27%. E siamo cresciuti anche nello specifico nel campionato del premium, dove ci sono i nostri concorrenti del mondo tedesco ma non solo e dove, per il 14esimo anno di seguito, fissiamo la posizione di leadership". Lo ha detto **Fabrizio Longo**, brand director Audi Italia, durante l'Automotive Business Summit 2023 organizzato da Il Sole 24 Ore. "Abbiamo avuto una crescita importante di volumi e di valore, abbiamo avuto soddisfazioni con prodotti che stanno conquistando la leadership nei loro segmenti", ha detto Longo, dicendosi "molto soddisfatto di questa combinazione di volume e valore, che non è il primo anno che certifichiamo ed è diventato ormai il nostro asse di presenza sul mercato ormai da moltissimo tempo".

Su elettrico ed elettrificato, un mercato che in Italia stenta a decollare, Longo ha sottolineato che "rispetto al 2022 siamo molto positivi. Ci aspettavamo per tutto il mercato, non solo per noi, un rimbalzo, legato anche al fatto che 'si è normalizzata la catena delle consegne, quindi dell'inevaso, ovvero quelle vendite che stavano aspettando livelli di produzione e sono arrivate a maturazione".

Come ha sottolineato Longo, "c'è un aspetto commerciale e uno produttivo logistico, sommando il combinato disposto di questi due aspetti, registriamo un aumento significativo soprattutto nel mondo dell'elettrico, ci avviciniamo a +50% rispetto all'anno precedente, e saliamo anche nel mercato del plug-in hybrid"

All'evento sono intervenuti, tra gli altri, anche Giuliano Noci, Prorettore Polo Territoriale Cinese Politecnico di Milano, Luca Vetrone, Communication & External Affairs General Manager Toyota, Fabrizio Longo, Brand Director Audi Italy, Alberto Viano, Presidente Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital (**ANIASA**), Rolando D'Arco, Amministratore Delegato Leasys, Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente Federauto, Elisa Weltert, General Manager South Europe Maserati.

A #FORUMAutoMotive la prima Eurotribuna politica tra “apocalittici e integrati” della svolta elettrica



“Un confronto tra chi in Europa ha sostenuto il percorso che ha portato al diktat pro auto elettrica dal 2035 e chi lo ha avversato ed è oggi impegnato nel cambiare la traiettoria del percorso all’insegna delle neutralità tecnologica”. È andato in scena ieri pomeriggio l’evento promosso da #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione che si batte per una mobilità libera da pregiudizi e ideologie, dal titolo: “#FORUMAutoMotive per una Europa forte e pragmatica. La mobilità come leva di sviluppo sostenibile, economico e occupazionale. Stop a ideologie e condizionamenti”.

Il promotore di #FORUMAutoMotive, Pierluigi Bonora, ha introdotto i lavori sottolineando la necessità di un dibattito non ideologico che “esprima una visione realistica della transizione ecologica, priva di pregiudizi e attenta alle ricadute economiche e sociali. Verso una mobilità più “green”, ma con trasparenza e buon senso”.

Ad aprire i lavori è stato il Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso che in un messaggio di saluto ha evidenziato: “La scorsa settimana il Parlamento europeo ha approvato la propria posizione negoziale sul regolamento Euro 7, recependo quanto approvato dal Consiglio: un testo profondamente migliorato rispetto alla proposta iniziale della Commissione. Una visione concreta, realistica e pragmatica che grazie anche al lavoro dell’Italia ha visto convergere una maggioranza di Stati. Un successo che mantiene ferma l’esigenza di sostenere da subito la transizione verso auto a basse emissioni, ma che riconosce il principio di neutralità tecnologica e contempla soluzioni diverse dall’elettrico per raggiungere l’obiettivo delle emissioni zero. Questo apre alla possibilità di esplorare alternative come i biocombustibili e gli e-fuels”.

Dario Duse, Country Leader Italia ed EMEA Co-Leader of Automotive & Industrial Team di AlixPartners, ha poi presentato l’ultimo aggiornamento del Global Automotive Outlook: “Il

2023 è un anno di ripresa per il mercato automotive, con una crescita a livello globale del 6%, nord America (+10%) ed Europa (+6%) in testa e Cina con un +3%. Il mercato cinese sarà quest'anno quello che esporterà il maggior numero di veicoli. Nel giro di due anni la Cina è passata da quinto a primo produttore mondiale. La quota di vetture cinesi in Europa raggiungerà il 6-8% entro il 2026. In Europa l'elettrico tocca quota 13%, in Italia siamo sotto il 4%. Il costo di produzione delle vetture resta elevato e occorreranno ancora alcuni anni per registrare una riduzione. Sul fronte delle strutture di ricarica servirebbero 18 mld di investimenti a livello europeo”.

Spazio poi all'Eurotribuna politica che ha messo a confronto le voci a favore e contrarie alla visione del “solo elettrico” dal 2035, coinvolgendo anche i rappresentanti della filiera della mobilità.

Patrizia Toia, Europarlamentare Gruppo S&D, Vicepresidente Commissione ITRE, ha dichiarato che “il cambiamento climatico spinge oggi a rendere più sostenibile la nostra mobilità, mantenendo la sostenibilità produttiva e l'attenzione alle ricadute sociali, soprattutto per le fasce più deboli della popolazione. Non possiamo rinunciare ad andare in direzione dell'elettrico, né temporeggiare. Vanno sostenute politiche industriali che supportino la transizione che non è rinviabile”.

A Patrizia Toia ha replicato Paolo Borchia, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione ITRE: “In Europa la vita media di una vettura è pari a 15 anni. Entro il 2050 l'Europa dovrà diventare la prima Regione a neutralità carbonica. È una sfida epocale, ma vanno comprese le molteplici conseguenze anche occupazionali (ripercussioni su 600mila posti di lavoro in Europa e 70mila in Italia) che una transizione come questa comporta. Sull'elettrico l'Europa sconta un evidente svantaggio competitivo, a differenza della Cina che ne beneficia anche grazie all'utilizzo delle centrali a carbone e al nucleare”.

Per Massimiliano Salini, Eurodeputato In Commissione Industria UE, il grande punto di domande riguarda il metodo con cui le istituzioni europee hanno legiferato su questi temi: “Su questo tema, in modo del tutto inedito le istituzioni hanno deciso cosa si deve fare, un vero unicum politico, per cui la Commissione Europea ha individuato la sola tecnologia da utilizzare. Vanno create le condizioni concrete per una mobilità sostenibile, partendo dal presupposto che l'Europa è oggi il continente più sostenibile”.

“È necessario fare chiarezza su questi temi”, ha osservato Mariangela Danzi, Europarlamentare Commissione ENVI, “Condivido la necessità della transizione ecologica che il cambiamento climatico ci sta imponendo, che necessita di adeguati fondi, anche per renderla più equa. La transizione verso l'elettrico va però fatta, così come va costruito un fondo sociale che possa supportare questa sfida. Le istituzioni hanno deciso che cosa fare, ma nei momenti di difficoltà le scelte le devono prendere proprio le autorità che devono scorgere le prospettive”.

Carlo Fidanza, Capodelegazione di Fratelli d'Italia al Parlamento Europeo e Membro della Commissione TRAN (Trasporti e turismo) del Parlamento Europeo è intervenuto in collegamento sottolineando: “Stiamo attraversando una fase decisiva. La scorsa settimana c'è

stata la presa di posizione sull'euro7. La settimana prossima voteremo sulla CO2 dei veicoli pesanti e poi successivamente sulla qualità dell'aria. Abbiamo combattuto per la neutralità tecnologica e contro le dipendenze strategiche sull'elettrico. Su questo tema confidiamo che nelle prossime elezioni prevarrà un approccio più pragmatico e meno ideologico”.

In chiusura della sessione politica è intervenuto in diretta il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Gilberto Pichetto Fratin che ha evidenziato come “La sfida che sto portando avanti è mettere in campo tutti gli sforzi per raggiungere l'obiettivo della riduzione delle emissioni. Valutiamo realisticamente le emissioni prodotte dalle diverse tecnologie per capire concretamente come raggiungere l'obiettivo della decarbonizzazione. Se Italia è settima potenza al mondo è perché abbiamo avuto enorme capacità di trasformazione. Non siamo noi a doverci adeguare agli altri, ma sono gli altri che devono adeguarsi a noi. Dobbiamo vedere decarbonizzazione come opportunità. Nessuno mette in discussione che elettrico sia grande percorso, che questo motore sia più semplice, ma bisogna realisticamente valutare le emissioni, quindi non vanno scartati a priori carburanti non derivati dal petrolio. La nostra politica, dopo un'ondata di ideologia, si sta confrontando con la realtà. Esistono ancora opinioni molto diverse tra i differenti Paesi. È in atto un'azione del Governo per aumentare colonnine e punti di rifornimento dell'idrogeno”.

“Il nemico comune è la CO2”, ha commentato Fabrizio Cardilli, Hydrogen Project Development Director SAPIO, “Elettrico, idrogeno ed endotermico di ultima generazione possono lottare insieme per la riduzione delle emissioni. Il mercato dell'idrogeno si sta muovendo, necessitiamo di regole certe e stabili”.

Michele Crisci, Presidente di Unrae si è poi espresso sul tema della transizione: “La domanda è cosa accadrà alla filiera della componentistica. Il rischio è di restare, in questo ambito, un Paese di serie B. Dobbiamo accogliere le nuove tecnologie, giocando all'attacco e non in difesa come troppo spesso accade al nostro Paese. Quello che serve è pianificare gli interventi in vista degli obiettivi, con una strategia ben chiara. La leva fiscale può fornire un boost alla crescita dell'elettrico, come è accaduto in Belgio di recente con le flotte aziendali. Il business automotive è su scala mondiale e la decisione è già stata presa con elettrico, prima e idrogeno, poi”.

“Se mancano gli incentivi, l'auto elettrica europea si ferma, lo abbiamo visto più volte sul mercato. Senza incentivi l'auto alla spina stenta a diffondersi. Il nostro parco auto ha raggiunto l'età media di 12,8 anni. Dobbiamo pensare a una transizione che sia davvero sostenibile”, ha affermato Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto.

Fabio Bertolotti, Direttore di Assogomma è intervenuto nel dibattito sulle tematiche green: “Siamo allineati all'obiettivo di lotta alla deforestazione, ma va perseguito sentendo le industrie coinvolte e guardando in faccia la realtà. Chi produce gomma naturale non ha strutture per fare quello che si configura nel nuovo regolamento. Le tecnologie sono ancora artigianali come un tempo e questo sta creando grossi problemi”.

Francesco Naso, Segretario Generale di Motus-E, ha evidenziato le opportunità derivanti dalla svolta elettrica, anche in termini occupazionali, ricordando ai rappresentanti delle istituzioni presenti la necessità di cambiare marcia sull'infrastrutturazione elettrica nel nostro Paese.

Flavio Merigo, Presidente di Assogasmetano ha affermato che l'Italia è terzo produttore di biometano e presto tutte le stazioni di rifornimento per autotrasporto saranno rifornite anche con biometano.

Roberto Scarabel, Presidente di AsConAuto ha sottolineato come: "Per pensare al 2035 servono step intermedi con efuel e biometano. Le auto del futuro le dovrà comprare qualcuno e oggi la retribuzione media è scesa a 23.000 euro. Servono incentivi sull'usato. Dobbiamo lavorare anche su presente, perché nel 2035 non spariranno tutte le auto con motore endotermico".

Il Presidente UNEM Gianni Murano ha evidenziato come: "La decarbonizzazione è ormai un processo irrinunciabile che va perseguito utilizzando tutte le tecnologie che consentono una riduzione netta delle emissioni di CO2. Affrontare la transizione senza pregiudizi ideologici deve essere la base per una normativa europea che solo così ci permetterà di rispettare gli obiettivi di riduzione al 2030 e di neutralità carbonica al 2050".

È toccato poi a Roberto Vavassori, Presidente ANFIA, intervenire: "A monte c'è una distopia: la politica non ha sentito la voce dei trasporti e della mobilità nel dopo Dieselgate. Le emissioni per veicolo da allora sono diminuite. Siamo l'unico settore cui è stato chiesto di raggiungere la neutralità carbonica al 2035. Oggi nessuno mette in discussione l'elettrico, siamo tutti consapevoli che entro il 2040 saremo carbon neutral nei processi. Dobbiamo sdoganare i biocarburanti, banditi per una questione ideologica".

Alberto Viano, Presidente di **Aniasa**, ha sostenuto che: "Oggi il nostro settore vale il 30% delle immatricolazioni nazionali e sostiene l'industria automotive. È necessario, anche per una maggiore diffusione dei veicoli a basse e zero emissioni, che si portino al 100% anche gli incentivi per il noleggio. Il settore ha una valenza green che esprime non solo nell'acquisto di vetture nuove più sicure e sostenibili, ma anche reimmettendo ogni anno sul mercato vetture usate 'fresche' a prezzi più sostenibili".

Si è poi levata la voce dei concessionari. Mario Verna, General Manager di Queen Car Torino: "Tutti i cambiamenti finora intervenuti non sono mai stati decisi dall'alto come nella vicenda della decarbonizzazione della mobilità. Ci siamo legati in un folle abbraccio dell'elettrico a tutti i costi che lascerà fuori ampie fasce di popolazione che non possono e non potranno permettersi questo passaggio". Gli ha fatto eco Sergio Tumino, ST Sergio Tumino (Ragusa) che ha posto una domanda: "Come si arriverà in Europa dal 13% al 100% delle immatricolazioni? Un balzo ad oggi poco preventivabile. L'ostacolo del prezzo resta per i consumatori finali difficilmente valicabile e gli incentivi a intermittenza provocano solo danni". All'evento era presente anche Tony Fassina, Presidente Gruppo Fassina.

Auto: Viano (Aniasa), noleggio catalizza 30% immatricolazioni, bene elettrico

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 15 nov - Il settore dell'autonoleggio, "parlando del parco circolante, in Italia pesa pochissimo, abbiamo circa 1,4 milioni di auto su strada, ma se guardiamo al mercato dell'auto pesa per un terzo delle immatricolazioni". Lo ha detto Alberto Viano, presidente di Aniasa, associazione nazionale industria dell'autonoleggio, della sharing mobility e dell'automotive digital, durante l'Automotive Business Summit 2023 organizzato da Il Sole 24 Ore, sottolineando che "pensando al mercato, infatti, oltre il 30% e' rappresentato da vetture destinate al noleggio, quindi una parte significativa e preponderante". Una fetta del mercato e' rappresentata da vetture elettriche, che hanno un peso crescente. "In alcuni mesi, anche grazie agli incentivi che sono messi in campo, si vede fino al 15% dell'immatricolato elettrico, quindi non distante dal mercato del nord Europa", ha detto Viano. Gli incentivi per le auto elettriche e plug-in sono da tempo oggetto di discussione tra associazioni e Governo, visto che l'ultimo round di agevolazioni prevede fondi dimezzati per le auto a noleggio.

Il dialogo per un'eventuale modifica prosegue, tanto piu' che il noleggio e' un importante canale d'acquisto per le vetture a emissioni zero o a basse emissioni, ma subisce un rallentamento dovuto proprio alla disparita' di trattamento: "Abbiamo una buonissima interlocuzione con il Governo, c'e' un'attenzione per le istanze e un interesse perche' gli incentivi non siano discriminanti. Siamo fiduciosi e ottimisti sul fatto che gli elementi distorsivi saranno eliminati", ha detto Viano, spiegando che "sarebbe bello avere un piano a cinque anni, con un decalage per coprire le riduzioni di listino".

Un altro tema e' quello del car sharing, che pero' ha una presa limitata, se non nelle grandi citta', per esempio Milano: "Prima del Covid alcuni operatori erano arrivati al break even, quindi a una maturita', diventando piu' attraenti per gli investitori. Pero' il settore al momento non genera ancora utili e flussi di cassa molto attraenti per i soci, quindi servirebbero misure di sostegno per consentire lo sviluppo del mercato", ha detto Viano.

Ars

(RADIOCOR) 15-11-23 15:01:41 (0514) 5 NNNN

- Attività Manifatturiere
- Editoria Stampa E Supporti Registrati
- Europa
- Italia
- Lombardia
- Provincia Di Milano
- Comune Di Milano

- Milano
- Il Sole 24 Ore
- Ita

Morning note: l'agenda di mercoledì' 15 novembre

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 15 nov - - Bruxelles: presentazione nuove stime economiche della Commissione Ue. A seguire conferenza stampa di Paolo Gentiloni, commissario all'economia, Ore 11,00 - evento 'Automotive Business Summit. Gestire la rivoluzione elettrica', organizzato da Il Sole 24 Ore. Ore 9,30.

Partecipano, tra gli altri, Gilberto Pichetto Fratin, ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica; Andrea Cardinali, d.g. UNRAE; Marco Stella, vice presidente e presidente ANFIA; Alberto Viano, presidente **ANIASA**; Adolfo De Stefani Cosentino, presidente Federauto. In streaming.

- Roma: si riunisce il Comitato Esecutivo Abi.

- Conference call Fincantieri.

- Roma: nell'ambito della XXII Settimana della Cultura d'Impresa, evento 'Industria 5.0: il futuro e' qui.

Consapevolezza e futuro sostenibile', organizzato da Confindustria. Partecipano, tra gli altri, Carlo Bonomi, presidente Confindustria.

- Roma: Assemblea nazionale 2023 Federmanager 'A gran voce per un'Italia competente e competitiva'.

- Roma: assemblea 2023 Fipe-Confindustria 2023 "La ristorazione nella comunicazione. Valori, pregiudizi e strumentalizzazioni".

- Giappone: diffusione dati Pil, T3; produzione industriale, settembre.

- Cina: diffusione dati su vendite al dettaglio, ottobre; investimenti fissi urbani, ottobre; vendite al dettaglio, ottobre; produzione industriale, ottobre.

- Francia: diffusione dati tasso di disoccupazione, T3; inflazione, ottobre.

- Gran Bretagna: diffusione dati inflazione, ottobre.

- Italia: diffusione dati inflazione, ottobre.

- Eurozona: produzione industriale, settembre.

- Stati Uniti: prezzi alla produzione, ottobre; indice Empire Manufacturing, novembre; vendite al dettaglio, ottobre; scorte delle imprese, settembre.

red-

(RADIOCOR) 15-11-23 07:05:00 (0005)NEWS 3 NNNN

- Ultimissime
- Npp
- Europa
- Francia
- Italia
- Lazio
- Provincia Di Roma
- Comune Di Roma
- Roma
- Pil
- Occupazione
- Indicatori Economici
- Prezzi
- Enti Associazioni
- Confederazioni
- Eventi
- Inflazione
- Economia
- Commercio
- Produzione Industriale
- Congiuntura
- Consumi
- Ita
- Commento Mercati Giorno

Morning note: l'agenda di mercoledì 15 novembre



(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 15 nov - - Bruxelles: presentazione nuove stime economiche della Commissione Ue. A seguire conferenza stampa di Paolo Gentiloni, commissario all'economia, Ore 11,00 - evento 'Automotive Business Summit. Gestire la rivoluzione elettrica', organizzato da Il Sole 24 Ore. Ore 9,30.

Partecipano, tra gli altri, Gilberto Pichetto Fratin, ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica; Andrea Cardinali, d.g. UNRAE; Marco Stella, vice presidente e presidente ANFIA; Alberto Viano, presidente ANIASA; Adolfo De Stefani Cosentino, presidente Federauto. In streaming.

- Roma: si riunisce il Comitato Esecutivo Abi.

- Conference call Fincantieri.

- Roma: nell'ambito della XXII Settimana della Cultura d'Impresa, evento 'Industria 5.0: il futuro e' qui.

Consapevolezza e futuro sostenibile', organizzato da Confindustria. Partecipano, tra gli altri, Carlo Bonomi, presidente Confindustria.

- Roma: Assemblea nazionale 2023 Federmanager 'A gran voce per un'Italia competente e

competitiva'.

- Roma: assemblea 2023 Fipe-Confcommercio 2023 "La ristorazione nella comunicazione. Valori, pregiudizi e strumentalizzazioni".

- Giappone: diffusione dati Pil, T3; produzione industriale, settembre.

- Cina: diffusione dati su vendite al dettaglio, ottobre; investimenti fissi urbani, ottobre; vendite al dettaglio, ottobre; produzione industriale, ottobre.

- Francia: diffusione dati tasso di disoccupazione, T3; inflazione, ottobre.

- Gran Bretagna: diffusione dati inflazione, ottobre.

- Italia: diffusione dati inflazione, ottobre.

- Eurozona: produzione industriale, settembre.

- Stati Uniti: prezzi alla produzione, ottobre; indice Empire Manufacturing, novembre; vendite al dettaglio, ottobre; scorte delle imprese, settembre.

red-

(RADIOCOR) 15-11-23 07:05:00 (0005)NEWS 3 NNNN

A #FORUMAutoMotive la prima Eurotribuna politica tra apocalittici e integrati della svolta elettrica



“Un confronto tra chi in Europa ha sostenuto il percorso che ha portato al diktat pro auto elettrica dal 2035 e chi lo ha avversato ed è oggi impegnato nel cambiare la traiettoria del percorso all’insegna delle neutralità tecnologica”. È andato in scena ieri pomeriggio l’evento promosso da #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione che si batte per una mobilità libera da pregiudizi e ideologie, dal titolo: “#FORUMAutoMotive per una Europa forte e pragmatica. La mobilità come leva di sviluppo sostenibile, economico e occupazionale. Stop a ideologie e condizionamenti”.

Il promotore di #FORUMAutoMotive, **Pierluigi Bonora**, ha introdotto i lavori sottolineando la necessità di un dibattito non ideologico che *“esprima una visione realistica della transizione ecologica, priva di pregiudizi e attenta alle ricadute economiche e sociali. Verso una mobilità più “green”, ma con trasparenza e buon senso”.*

Ad aprire i lavori è stato il Ministro delle Imprese e del Made in Italy **Adolfo Urso** che in un messaggio di saluto ha evidenziato: *“La scorsa settimana il Parlamento europeo ha approvato la propria posizione negoziale sul regolamento Euro 7, recependo quanto approvato dal Consiglio: un testo profondamente migliorato rispetto alla proposta iniziale della Commissione. Una visione*

concreta, realistica e pragmatica che grazie anche al lavoro dell'Italia ha visto convergere una maggioranza di Stati. Un successo che mantiene ferma l'esigenza di sostenere da subito la transizione verso auto a basse emissioni, ma che riconosce il principio di neutralità tecnologica e contempla soluzioni diverse dall'elettrico per raggiungere l'obiettivo delle emissioni zero. Questo apre alla possibilità di esplorare alternative come i biocombustibili e gli e-fuels".

Dario Duse, Country Leader Italia ed EMEA Co-Leader of Automotive & Industrial Team di AlixPartners, ha poi presentato l'ultimo aggiornamento del Global Automotive Outlook: "Il 2023 è un anno di ripresa per il mercato automotive, con una crescita a livello globale del 6%, nord America (+10%) ed Europa (+6%) in testa e Cina con un +3%. Il mercato cinese sarà quest'anno quello che esporterà il maggior numero di veicoli. Nel giro di due anni la Cina è passata da quinto a primo produttore mondiale. La quota di vetture cinesi in Europa raggiungerà il 6-8% entro il 2026. In Europa l'elettrico tocca quota 13%, in Italia siamo sotto il 4%. Il costo di produzione delle vetture resta elevato e occorreranno ancora alcuni anni per registrare una riduzione. Sul fronte delle strutture di ricarica servirebbero 18 mld di investimenti a livello europeo".

Spazio poi all'Eurotribuna politica che ha messo a confronto le voci a favore e contrarie alla visione del "solo elettrico" dal 2035, coinvolgendo anche i rappresentanti della filiera della mobilità.

Patrizia Toia, Europarlamentare Gruppo S&D, Vicepresidente Commissione ITRE, ha dichiarato che "il cambiamento climatico spinge oggi a rendere più sostenibile la nostra mobilità, mantenendo la sostenibilità produttiva e l'attenzione alle ricadute sociali, soprattutto per le fasce più deboli della popolazione. Non possiamo rinunciare ad andare in direzione dell'elettrico, né temporeggiare. Vanno sostenute politiche industriali che supportino la transizione che non è rinviabile".

A Patrizia Toia ha replicato **Paolo Borchia**, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione ITRE: "In Europa la vita media di una vettura è pari a 15 anni. Entro il 2050 l'Europa dovrà diventare la prima Regione a neutralità carbonica. È una sfida epocale, ma vanno comprese le molteplici conseguenze anche occupazionali (ripercussioni su 600mila posti di lavoro in Europa e 70mila in Italia) che una transizione come questa comporta. Sull'elettrico l'Europa sconta un evidente svantaggio competitivo, a differenza della Cina che ne beneficia anche grazie all'utilizzo delle centrali a carbone e al nucleare".

Per **Massimiliano Salini**, Eurodeputato In Commissione Industria UE, il grande punto di domande riguarda il metodo con cui le istituzioni europee hanno legiferato su questi temi: "Su questo tema, in modo del tutto inedito le istituzioni hanno deciso cosa si deve fare, un vero unicum politico, per cui la Commissione Europea ha individuato la sola tecnologia da utilizzare. Vanno create le condizioni concrete per una mobilità sostenibile, partendo dal presupposto che l'Europa è oggi il continente più sostenibile".

"È necessario fare chiarezza su questi temi", ha osservato **Mariangela Danzi**, Europarlamentare Commissione ENVI, "Condivido la necessità della transizione ecologica che il cambiamento climatico ci sta imponendo, che necessita di adeguati fondi, anche per renderla più equa. La transizione verso l'elettrico va però fatta, così come va costruito un fondo sociale che possa supportare questa sfida. Le istituzioni hanno deciso che cosa fare, ma nei momenti di difficoltà le

scelte le devono prendere proprio le autorità che devono scorgere le prospettive”.

Carlo Fidanza, Capodelegazione di Fratelli d'Italia al Parlamento Europeo e Membro della Commissione TRAN (Trasporti e turismo) del Parlamento Europeo è intervenuto in collegamento sottolineando: *“Stiamo attraversando una fase decisiva. La scorsa settimana c'è stata la presa di posizione sull'euro7. La settimana prossima voteremo sulla CO2 dei veicoli pesanti e poi successivamente sulla qualità dell'aria. Abbiamo combattuto per la neutralità tecnologica e contro le dipendenze strategiche sull'elettrico. Su questo tema confidiamo che nelle prossime elezioni prevarrà un approccio più pragmatico e meno ideologico”*.

In chiusura della sessione politica è intervenuto in diretta il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica **Gilberto Pichetto Fratin** che ha evidenziato come *“La sfida che sto portando avanti è mettere in campo tutti gli sforzi per raggiungere l'obiettivo della riduzione delle emissioni. Valutiamo realisticamente le emissioni prodotte dalle diverse tecnologie per capire concretamente come raggiungere l'obiettivo della decarbonizzazione. Se Italia è settima potenza al mondo è perché abbiamo avuto enorme capacità di trasformazione. Non siamo noi a doverci adeguare agli altri, ma sono gli altri che devono adeguarsi a noi. Dobbiamo vedere decarbonizzazione come opportunità. Nessuno mette in discussione che elettrico sia grande percorso, che questo motore sia più semplice, ma bisogna realisticamente valutare le emissioni, quindi non vanno scartati a priori carburanti non derivati dal petrolio. La nostra politica, dopo un'ondata di ideologia, si sta confrontando con la realtà. Esistono ancora opinioni molto diverse tra i differenti Paesi. È in atto un'azione del Governo per aumentare colonnine e punti di rifornimento dell'idrogeno”*.

“Il nemico comune è la CO2”, ha commentato **Fabrizio Cardilli**, Hydrogen Project Development Director SAPIO, *“Elettrico, idrogeno ed endotermico di ultima generazione possono lottare insieme per la riduzione delle emissioni. Il mercato dell'idrogeno si sta muovendo, necessitiamo di regole certe e stabili”*.

Michele Crisci, Presidente di Unrae si è poi espresso sul tema della transizione: *“La domanda è cosa accadrà alla filiera della componentistica. Il rischio è di restare, in questo ambito, un Paese di serie B. Dobbiamo accogliere le nuove tecnologie, giocando all'attacco e non in difesa come troppo spesso accade al nostro Paese. Quello che serve è pianificare gli interventi in vista degli obiettivi, con una strategia ben chiara. La leva fiscale può fornire un boost alla crescita dell'elettrico, come è accaduto in Belgio di recente con le flotte aziendali. Il business automotive è su scala mondiale e la decisione è già stata presa con elettrico, prima e idrogeno, poi”*.

“Se mancano gli incentivi, l'auto elettrica europea si ferma, lo abbiamo visto più volte sul mercato. Senza incentivi l'auto alla spina stenta a diffondersi. Il nostro parco auto ha raggiunto l'età media di 12,8 anni. Dobbiamo pensare a una transizione che sia davvero sostenibile”, ha affermato **Adolfo De Stefani Cosentino**, Presidente di Federauto.

Fabio Bertolotti, Direttore di Assogomma è intervenuto nel dibattito sulle tematiche green: *“Siamo allineati all'obiettivo di lotta alla deforestazione, ma va perseguito sentendo le industrie coinvolte e guardando in faccia la realtà. Chi produce gomma naturale non ha strutture per fare quello che si configura nel nuovo regolamento. Le tecnologie sono ancora artigianali come un tempo*

e questo sta creando grossi problemi”.

Francesco Naso, Segretario Generale di Motus-E, ha evidenziato le opportunità derivanti dalla svolta elettrica, anche in termini occupazionali, ricordando ai rappresentanti delle istituzioni presenti la necessità di cambiare marcia sull'infrastrutturazione elettrica nel nostro Paese.

Flavio Merigo, Presidente di Assogasmetano ha affermato che l'Italia è terzo produttore di biometano e presto tutte le stazioni di rifornimento per autotrasporto saranno rifornite anche con biometano.

Roberto Scarabel, Presidente di AsConAuto ha sottolineato come: *“Per pensare al 2035 servono step intermedi con efuel e biometano. Le auto del futuro le dovrà comprare qualcuno e oggi la retribuzione media è scesa a 23.000 euro. Servono incentivi sull'usato. Dobbiamo lavorare anche su presente, perché nel 2035 non spariranno tutte le auto con motore endotermico”.*

Il Presidente UNEM **Gianni Murano** ha evidenziato come: *“La decarbonizzazione è ormai un processo irrinunciabile che va perseguito utilizzando tutte le tecnologie che consentono una riduzione netta delle emissioni di CO2. Affrontare la transizione senza pregiudizi ideologici deve essere la base per una normativa europea che solo così ci permetterà di rispettare gli obiettivi di riduzione al 2030 e di neutralità carbonica al 2050”.*

È toccato poi a **Roberto Vavassori**, Presidente ANFIA, intervenire: *“A monte c'è una distopia: la politica non ha sentito la voce dei trasporti e della mobilità nel dopo Dieselgate. Le emissioni per veicolo da allora sono diminuite. Siamo l'unico settore cui è stato chiesto di raggiungere la neutralità carbonica al 2035. Oggi nessuno mette in discussione l'elettrico, siamo tutti consapevoli che entro il 2040 saremo carbon neutral nei processi. Dobbiamo sdoganare i biocarburanti, banditi per una questione ideologica”.*

Alberto Viano, Presidente di **Aniasa**, ha sostenuto che: *“Oggi il nostro settore vale il 30% delle immatricolazioni nazionali e sostiene l'industria automotive. È necessario, anche per una maggiore diffusione dei veicoli a basse e zero emissioni, che si portino al 100% anche gli incentivi per il noleggio. Il settore ha una valenza green che esprime non solo nell'acquisto di vetture nuove più sicure e sostenibili, ma anche reimmettendo ogni anno sul mercato vetture usate 'fresche' a prezzi più sostenibili”.*

Si è poi levata la voce dei concessionari. **Mario Verna**, General Manager di Queen Car Torino: *“Tutti i cambiamenti finora intervenuti non sono mai stati decisi dall'alto come nella vicenda della decarbonizzazione della mobilità. Ci siamo legati in un folle abbraccio dell'elettrico a tutti i costi che lascerà fuori ampie fasce di popolazione che non possono e non potranno permettersi questo passaggio”.* Gli ha fatto eco **Sergio Tumino**, ST Sergio Tumino (Ragusa) che ha posto una domanda: *“Come si arriverà in Europa dal 13% al 100% delle immatricolazioni? Un balzo ad oggi poco preventivabile. L'ostacolo del prezzo resta per i consumatori finali difficilmente valicabile e gli incentivi a intermittenza provocano solo danni”.* All'evento era presente anche **Tony Fassina**, Presidente Gruppo Fassina.

Il noleggio breve continua a crescere

Nel primo semestre 2023 - Sono 135mila le transazioni

» Il fenomeno delle auto a noleggio è in continua crescita in Italia. A testimoniarlo è il report realizzato da Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria si occupa dei servizi di mobilità. Nei primi sei mesi dell'anno, in particolare, sono aumentate del 47% le immatricolazioni all'interno del comparto, con una crescita che ha riguardato in particolare le vetture elettriche e le ibride plug-in. E se 1.197.000 veicoli sono stati noleggiati a lungo termine, ben 135.000 sono stati presi in locazione a breve termine per esigenze turistiche o di business. Un trend, anche quest'ultimo, che si dimostra in continua espansione.

Vicini i livelli pre-Covid

Nei primi sei mesi dell'anno il noleggio a breve termine ha evidenziato una decisa crescita, anche se non mancano alcune criticità. Innanzitutto, infatti, non è stato ancora colmato il gap nei volumi rispetto al pre-pandemia. Il settore ha perso quasi 1 noleggio su 5 (-17,5% rispetto al 2019), ma prosegue la fase di recupero, avviando a graduale soluzione le

difficoltà di approvvigionamento dei veicoli registrate negli anni scorsi, come evidenzia anche la nuova riduzione dei prezzi per noleggio (scesi del 9,4% rispetto allo scorso anno). Positivi tutti gli altri indicatori, in primis il giro d'affari (+21% sul 2019) e i giorni di noleggio (+4%), si rafforza la flotta (+1%) e si allungano le durate dei noleggi (+26%).

"L'avanzata della mobilità a noleggio nel nostro Paese segue da diversi anni un trend inarrestabile, solo leggermente rallentato dalla pandemia e oggi accelerato anche dalla necessità di imprimere una svolta alla transizione ecologica del nostro vecchio parco circolante", ha dichiarato il Presidente di Aniasa, Alberto Viano, in occasione della presentazione dell'atteso report sulla mobilità a noleggio nel nostro Paese.

"L'accelerazione del ricambio non può che passare da una maggiore diffusione delle forme di mobilità pay-per-use. L'occasione per spingere su questo acceleratore è offerta dalla imminente legge di Bilancio che, riprendendo anche quanto pre-

visto dalla legge delega fiscale, potrebbe finalmente alleggerire la pressione tributaria sulla mobilità delle aziende italiane, aumentando il livello di deducibilità dei costi connessi alle auto a bassissime o zero emissioni. Un risultato, atteso da anni, che porrebbe le imprese nazionali sullo stesso livello delle loro competitor europee, azzerando il gap sofferto su questa importante voce di costo".

Il settore del noleggio veicoli ha immatricolato nei primi sei mesi dell'anno 308.950 veicoli, il 33% dei totali nuovi messi sulle strade italiane: 1 veicolo nuovo su 3 è a noleggio, per una crescita del 47% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Un deciso sviluppo sempre più all'insegna della mobilità sostenibile, con il 34% dei veicoli elettrici nazionali e ben il 63% di quelli ibridi plug-in immatricolati a noleggio. Il nuovo aumento dei volumi registrato dal settore riguarda non solo i nuovi "innesti" nel parco, ma anche la consistenza complessiva della flotta dei veicoli a noleggio circolanti in Italia che ha toccato la cifra record di 1 mi-

lione e 300mila unità. Di questi 1.197.000 sono noleggiati a lungo termine da aziende, pubbliche amministrazioni e privati (con partita Iva o solo codice fiscale) e 135.000 presi in locazione a breve termine per esigenze turistiche o di business.

I modelli più gettonati

La top ten dei modelli di auto più noleggiati nei primi 6 mesi dell'anno propone, infine, diverse novità sotto il profilo dei marchi. Domina ancora Stellantis con Fiat Panda (1°), Lancia Ypsilon (3°), 500 (4°), Renegade (5°) e 500 X (8°), ma si segnala il secondo posto di proposte come Dacia Sandero e la presenza in top 10 di Toyota Yaris Cross, Volkswagen T-Roc, Dacia Duster e Renault Captur.

Complessivamente le immatricolazioni nel comparto "rent" registrano aumenti del 47% sul 2022

Italia indietro nella transizione green: il problema sono i salari?



All'Automotive Business Summit sono state sollevate diverse tematiche riguardo l'elettrico nel nostro Paese. Il Ministro Fratin: "Le cause sono economiche"

Si è svolto nella giornata del 15 novembre l'**Automotive Business Summit** organizzato dal **Sole 24 Ore**, un'occasione nella quale si è discusso di alcune tematiche importanti riguardanti la **transizione ecologica e il ruolo che l'Italia svolge all'interno di questo cambiamento**, con tutte le difficoltà del caso. A partecipare al Summit autorevoli rappresentanti del mondo istituzionale, produttivo, accademico, delle associazioni.

Coloro che sono intervenuti hanno posto l'accento sulla necessità di **preparare il nostro Paese in modo adeguato allo stop dei motori endotermici che avverrà nel 2035**, e hanno analizzato anche le ricadute che potrebbero esserci per tutta la filiera. Sì, perché questo divieto va anche considerato nell'ottica di uno scenario in cui si è **condizionati dalla concorrenza della Cina**, primo esportatore di auto al mondo che vanta anche una posizione dominante sulle batterie, e dal sostegno dato dalla Casa Bianca alle aziende statunitensi attraverso l'**Inflation Reduction Act**. Per l'Italia, dunque, questa sarà una grande sfida.

Transizione: il problema possono essere i salari

Secondo il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica **Gilberto Pichetto Fratin**: *“La natura del ritardo italiano della transizione verso le auto elettriche è principalmente di ordine economico perché il salario medio italiano avrebbe bisogno di un'integrazione almeno del 50 o 60% per essere alla pari del salario tedesco e quindi si dovrebbe di fatto avere un incentivo, una contribuzione pubblica per l'elettrico di dimensioni, triple, quadruple rispetto all'attuale stanziamento, che però fa parte del bilancio del mio ministero precedente, il Mimit”*. Quindi, continua, *“il bilancio dello Stato non può permettersi interventi di questo genere quindi il percorso è quello che riguarda il sistema industriale, il sistema produttivo per arrivare a dei prezzi che siano compatibili con il mercato. È una questione di tempi, di salari, di cultura.”*

Ma le emissioni, dice il ministro, non riguardano solo la mobilità: *“Ci sono le industrie, c'è l'agricoltura quindi è necessario avere un ragionamento organico. Infatti avrò a breve un incontro con le regioni per trovare delle soluzioni percorribili e condivise. La pianura Padana con montagne a nord, a sud, ad ovest e il vento che soffia dall'Adriatico è una realtà difficile ed è l'area più grande area d'Europa con il problema delle polveri sottili. Quindi ha bisogno di un'azione seria, realistica, anche veloce, ma non estemporanea, come quella sulle 160.000 Euro 5. Per quanto riguarda la rottamazione, l'Italia ha 40 milioni di veicoli, ha due milioni e mezzo di Euro 1 e Euro 2 che inquinano 28 volte un Euro 6. Quando ero al Mise c'è stato un provvedimento dove col Ministro Giorgetti abbiamo incentivato il cambio verso Euro 5 ed Euro 6 nel quale chi cedeva una Euro 1 o Euro 2 prendeva l'incentivo per rinnovare il parco auto. È un'azione che va fatta compatibilmente col bilancio dello Stato.”*

A prendere la parola anche **Marco Stella**, Vice Presidente e Presidente Gruppo Componenti Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA), secondo il quale l'Italia *“vuole continuare a essere un Paese automotive e riconosce il valore di questa filiera. In tutte le grandi aree c'è una forte spinta verso l'elettrificazione che sarà fondamentale nei prossimi decenni ma è solo una delle tecnologie adottabili. Al contrario, in Europa si sta puntando solo sull'elettrico e per questo siamo più deboli. Il mio auspicio è che si riesca a costruire la trasformazione del nostro settore componentistica ricordando che senza manifattura non c'è sviluppo”*

L'Italia non al passo con gli altri Paesi UE

Il problema, però, come sottolinea **Andrea Cardinali**, Direttore Generale Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri (UNRAE), è che il Bel Paese è **molto indietro rispetto agli altri**. Secondo Cardinali *“è di moda parlare di neutralità tecnologica e questo obiettivo può essere raggiunto in modi diversi con tecnologie diverse che però non hanno la stessa maturità. Non si può negare che la tecnologia dell'elettrico sia più matura rispetto agli altri. Ci sono tanti gap che ci separano dagli altri Paesi europei: gap digitale ed infrastrutturale e anche diretto. La Spagna per esempio è più avanti rispetto a noi nella transizione verso l'elettrico e può contare su di una detrazione Irpef del 15%. Purtroppo abbiamo perso da tempo la leadership nell'automotive ed oggi attrarre investimenti stranieri è molto improbabile. Da due anni stiamo chiedendo di modificare il meccanismo di supporto alla domanda. Il tiraggio degli incentivi è bassissimo. Dobbiamo passare dal 3,9% di penetrazione dell'elettrico a dati più vicini a quelli delle realtà europee.”*

*“Oltre il 30% delle vetture immatricolate in Italia sono destinate al noleggio. I veicoli elettrici sono arrivati ad una percentuale del 15% dell’immatricolato destinato al noleggio ma poi la successiva discussione sugli incentivi ha rallentato molto questa tendenza. Oggi **nel noleggio l’elettrico sta facendo fatica e questo dipende anche dagli annunci continui di diminuzione dei listini.** – ha affermato all’Automotive Business Summit del Sole 24 Ore **Alberto Viano, Presidente ANIASA** Associazione Nazionale Industria dell’Autonoleggio, della Sharing mobility e dell’Automotive digital- *Abbiamo una buonissima interlocuzione con il Governo e ci aspettiamo che la distorsione sugli incentivi che penalizza il noleggio venga rimossa quanto prima. **Ci aiuterebbe molto un piano stabile a 5 anni con incentivi che accompagnino verso le riduzioni di listino.** Purtroppo, i 40 milioni di auto che circolano in Italia stanno diventando sempre più vecchi perché il tasso di rinnovamento è insufficiente e in questo senso auspichiamo un quadro fiscale chiaro. Ad esempio, sarebbe importante per il car sharing avere il 10% di IVA come nel resto del trasporto pubblico locale.”**

Auto Speed Date: Le auto elettriche alla conquista del mondo

Futurmotive – Expo & Talks. A Bologna si parla del futuro dell'auto

Da oggi, fino al 18 novembre la prima edizione di Futurmotive – Expo & Talks, spin off di Autopromotec dedicato ai temi della transizione energetica ed ecologica e alle innovazioni nel comparto automotive.

Tracciare un percorso per accompagnare espositori e visitatori verso il futuro della mobilità: è questo l'obiettivo degli organizzatori di Futurmotive – Expo & Talks, la rassegna internazionale per il futuro della mobilità, per la transizione energetica ed ecologica e le innovazioni nel settore automotive al via domani, 16 novembre nel Quartiere Fieristico di Bologna, e che fino a sabato 18 novembre offrirà una panoramica completa sul settore della mobilità del futuro.



Due **padiglioni** coinvolti, il **14** e il **19**, e tantissime iniziative in programma: a Futurmotive – Expo & Talks spazio c'è spazio per le novità presentate dalle aziende partecipanti, ma anche per i contenuti di approfondimento offerti dal programma di **Futurmotive Talks**.

Tutto questo in un evento di ampio respiro internazionale: Futurmotive – Expo & Talks, fin dalla sua prima edizione, ha infatti ricevuto il pieno sostegno da parte del **MAECI – Ministero della Cooperazione e degli Affari Internazionali** e da **ICE – Agenzia per la promozione**

all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane. Gli operatori esteri coinvolti grazie all'importante contributo delle istituzioni saranno **44 i delegati** provenienti dai seguenti mercati: **Cina, Corea, Giappone, Indonesia, Messico, Norvegia, Polonia, Spagna, Svezia, Thailandia, UK, USA, Vietnam**. A seconda dei mercati, gli operatori coinvolti rappresentano startup, PMI innovative e cluster industriali automotive appartenenti al settore OEM che hanno sviluppato prodotti e servizi innovativi relativi alla mobilità del futuro; accanto ad essi, non mancheranno importatori e distributori. Gli incontri in programma all'interno dell'**International Delegates and B2B Area**, collocata al **padiglione 14**, avranno come obiettivo il trasferimento tecnologico verso la filiera dei componentisti OEM e car designer italiani.



Innovation Walk

Sempre grazie al sostegno di **MAECI** e **ICE - Agenzia**, gli organizzatori di Futurmotive - Expo & Talks hanno sviluppato l'**Innovation Walk**, un percorso che attraversa entrambi i padiglioni coinvolti in Futurmotive, il 14 e il 19, dedicato alle innovazioni della **componentistica** e dei **servizi alla mobilità**, delle **attrezzature** e **strumenti innovativi** per la **manutenzione del futuro**. Innovation Walk è un percorso pensato per coinvolgere **operatori professionali**, **accademici** e membri dei **centri di ricerca**, **studenti** di università e scuole superiori e far conoscere loro le **migliori tecnologie** di un comparto in profonda trasformazione. Saranno 16 che esporranno le proprie innovazioni all'interno del percorso.

Startup area

Quando si parla di innovazioni, nuove tecnologie e servizi per la mobilità del futuro, non si può non pensare alle **startup**: all'interno di Futurmotive - Expo & Talks saranno tre le aree dedicate alle realtà emergenti più innovative per il settore della mobilità, distribuite in entrambi i padiglioni. Ma non è tutto: ciascuna startup presente a Futurmotive - Expo & Talks avrà infatti l'opportunità di presentarsi al pubblico di operatori di settore e visitatori della rassegna in due eventi di **Pitch 'n Match** in programma il **16 novembre** e il **17 novembre alle 14:30**, entrambi all'interno dell'**Arena Innovation Workshop** collocata nel **padiglione 14**.



The Future of Tyre Technology

È invece tutta dedicata alla filiera del pneumatico l'area tematica **The Future of Tyre Technology**, collocata all'interno del **padiglione 19**. In ognuno degli elementi della filiera industriale del pneumatico, infatti, stanno emergendo importanti innovazioni che presto

diventeranno gli standard della mobilità futura. L'area collettiva **The Future of Tyre Technology** riunisce i principali player del settore e intende rappresentare, attraverso le innovazioni presentate dalle aziende partecipanti, la posizione ricoperta dall'industria del pneumatico nell'evoluzione della mobilità.

I convegni e i workshop di Futurmotive – Expo & Talks

L'offerta **convegnistica** sarà ricchissima a Futurmotive Expo & Talks: le sale del **Centro Servizi** del Quartiere Fieristico di Bologna, collocate al primo piano, e le due **Arene Innovation Workshop**, anche queste realizzate grazie al contributo di **MAECI – Ministero della Cooperazione e degli Affari Internazionali** ed **ICE – Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane**, collocate nei padiglioni 14 e 19, saranno infatti il teatro di incontri e dibattiti di altissimo profilo. Che coinvolgono rappresentanti delle **istituzioni italiane ed europee**, membri dei **centri di ricerca**, **esponenti dell'industria**. I temi trattati saranno i più vari: dalle sfide della **decarbonizzazione** nel comparto della mobilità, alle **fonti energetiche**, dalle **strategie di investimento tecnologico** in Italia e in Europa alla **trasformazione del mercato del lavoro** nella transizione energetica. Accanto a questo, due importanti momenti di approfondimento dedicati al settore del **motorsport**, il **Report sulle auto connesse ed elettriche presentato da SICURAUTO.it**, un appuntamento tutto dedicato agli impieghi dell'intelligenza artificiale nel settore del car design ed engineering, la conferenza sul futuro della ricostruzione, un importante approfondimento dedicato agli sviluppi in Italia e in Europa in tema di **revisioni**. In più, Futurmotive – Expo & Talks farà da cornice alla prima edizione del **Sustainability Day**, un evento esclusivo organizzato dal Forum on Automotive Aftermarket Sustainability (**FAAS**), una realtà nata dall'impegno congiunto di due associazioni di riferimento per il settore automotive a livello europeo, **CLEPA** e **FIGIEFA**.

La telematica cresce nelle flotte: 1 miliardo di veicoli nel 2030



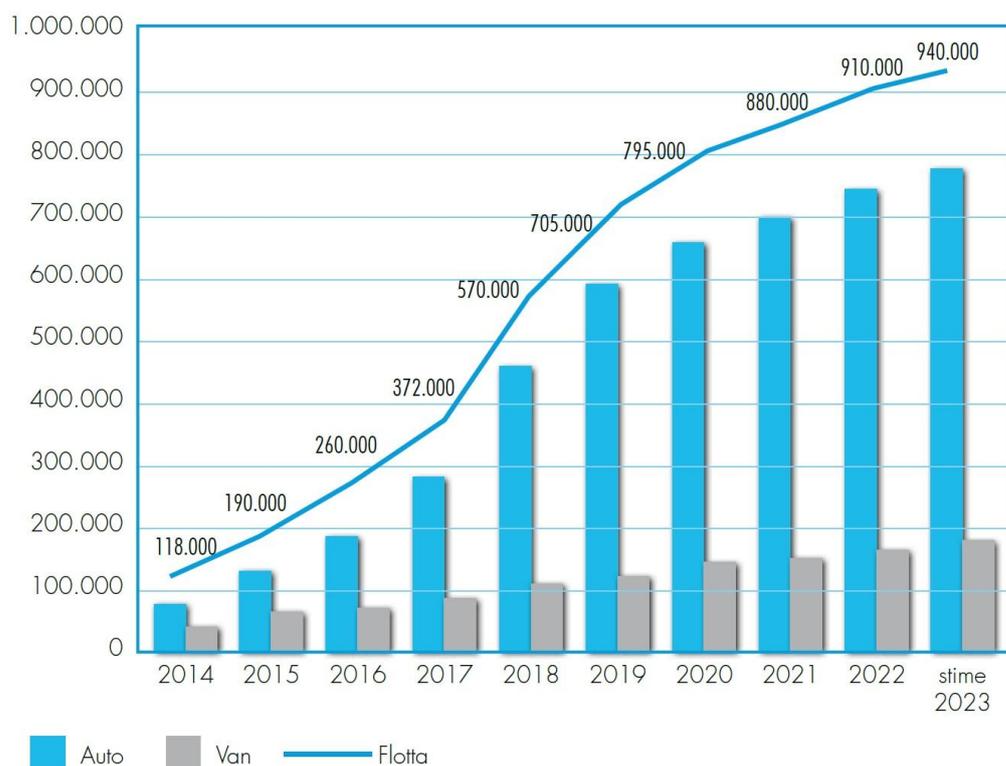
La connettività delle flotte guida il futuro della mobilità: ecco come digitalizzazione e telematica generano nuove opportunità nel settore automotive

La digitalizzazione e la telematica stanno assumendo un ruolo centrale nella transizione della **mobilità sempre più connessa, green e orientata alla User Experience (UX)**. Il flusso di Big Data è il timone di questa corrente che sta facendo nascere nuovi **modelli di business nei settori più disparati**, dall'assistenza stradale, di cui abbiamo parlato con Europ Assistance alla **manutenzione remota** con gli Smart Glasses con realtà aumentata nelle reti LKQ Rhiag e molto altro. La **connettività delle flotte aziendali** si è resa protagonista di questo cambiamento, incubando un modello orientato all'esperienza utente che **nel 2030 conterà oltre 1 miliardo di veicoli connessi nel mondo**. Una montagna di dati preziosi, che non può essere lasciata nelle mani dei Costruttori di veicoli. Ecco numeri, sfide ed **opportunità in Italia** per le **società di noleggio** dai servizi digitali nel 22° rapporto **ANIASA** sul noleggio veicoli.

FLOTTE CONNESSE E SEMPRE PIÙ CONSUMER

L'esperienza utente in auto sta rapidamente salendo in cima alla lista delle **priorità nel settore Automotive**. Questa tendenza non è di interesse solo per le Case automobilistiche, ma diventa cruciale anche per le **società di noleggio**, vista la crescente interazione tra conducenti e veicoli. Per l'Italia lo sta diventando sempre più considerando che:

- i **veicoli della flotta a noleggio a lungo termine connessi** sono aumentati a **910 mila nel 2022**;
- **sta cambiando il cliente tipo** e anche cambiano le sue esigenze e abitudini, con sempre più privati che scelgono il noleggio a lungo termine;
- **in circolazione ci sono circa 16 milioni di auto connesse** nel 2022 tramite apparati nativi e scatole nere aftermarket, secondo uno studio dell'osservatorio Connected Car & Mobility del PoliMI.



Queste tecnologie alimentano la crescita anche di altri settori, come il **mercato HMI** (Human Machine Interface), che ha generato un fatturato di 4,3 miliardi di dollari nel 2020 nel mondo, secondo i dati **ANIASA**, e dovrebbe aumentare del **+30% entro il 2025, raggiungendo il valore di 5,6 miliardi di dollari**.

LA CONNETTIVITA' DELLE FLOTTE È UNA MINIERA DI DATI

L'insieme sinergico di hardware e software per la **telematica e la connettività dei veicoli** genera servizi innovativi legati alla sicurezza e alla manutenzione del veicolo, ma diventa anche un **potente strumento di fidelizzazione del cliente**. L'utente avrà a disposizione la gestione e la scelta dei servizi di mobilità grazie a piattaforme create su misura. Le stesse **Case auto si stanno trasformando** da semplici produttori di veicoli, a erogatori di servizi integrati di mobilità con costi variabili che abbiamo tracciato in nella nostra inchiesta esclusiva sui costi di abbonamento delle auto connesse.

Nuove tecnologie e piattaforme hanno permesso la creazione di soluzioni digitali in cui i **veicoli sono interconnessi** attraverso un flusso incessante di dati, sia con altri veicoli che con le infrastrutture circostanti, grazie all'adozione delle tecnologie "V2X" (Vehicle to Everything). Ma per sfruttare appieno e senza restrizioni i vantaggi di tutto ciò servono delle regole. **ANIASA propone** un modello in cui la gestione del layer aggiuntivo di integrazione dei dati sia affidata ad un **'broker'**: un ente pubblico o privato – da individuare o costituire – che operi secondo standard definiti **nell'interesse dei vari operatori** e che garantisca loro **pari opportunità di accesso ai dati** e protezione degli stessi secondo le regole vigenti. In realtà qualcosa di simile esiste già e sono i Neutral Server, di cui abbiamo parlato nel 2019.

DALLE AUTO CONNESSE 25 GB DI DATI OGNI ORA DI UTILIZZO

Oggi esistono molti strumenti che permettono di raccogliere, conservare e analizzare i dati di mobilità in volume, qualità e velocità mai visti prima. Questo è possibile grazie alla **diffusione degli apparati** di connettività (nativi o aftermarket) collegati con l'ambiente circostante e all'espansione delle **reti di comunicazione 4G/5G** (che però comporteranno l'aggiornamento di milioni di veicoli dotati di eCall 2G/3G nei prossimi anni).

"Ogni veicolo connesso produce dati pari a 25 GB per ogni ora di utilizzo", scrive **ANIASA**. Tuttavia questa grande mole di dati richiede una regolamentazione ben precisa e più settoriale rispetto al Data Act che invece riguarda i dispositivi connessi di qualsiasi tipo. **L'accesso ai dati generati dai veicoli connessi** sarà sempre più un **fattore strategico** anche per i gestori delle flotte. Ecco un chiaro esempio.

Gli apparati dei veicoli connessi generano dati che possono essere analizzati dall'AI con diversi vantaggi:

- **stimare le percorrenze del traffico;**
- **stabilire e prevedere interventi a favore della mobilità;**
- **prevedere trend di elettrificazione**, come la percentuale di vetture che può essere convertita in elettriche, l'impatto ecologico e ambientale, le soluzioni di ricarica, etc;
- **anticipare eventuali interventi di assistenza grazie alla manutenzione predittiva.**



L'EUROPA ED IL VANTAGGIO PERDUTO SULLA PRODUZIONE DI CHIP

Secondo lo studio, la diffusione della telematica produrrà una crescita del **mercato della "smart mobility"** del **+70% con un valore stimato in 80 miliardi di dollari entro il 2030**, tra soluzioni hardware e software. Ciò si tradurrà anche in una maggiore domanda di chip, non solo per la connettività. In questo settore **l'Europa ha ridimensionato la sua capacità produttiva dal 40% del fabbisogno mondiale nel 1990 al 10% nel 2020**. Tuttavia, spinta dalle recenti crisi, ha recentemente approvato il piano "European Chips Act" per aumentare la produzione di semiconduttori e cercare di recuperare indipendenza dai mercati extra UE, con investimenti pari a **43 miliardi di euro** tra finanziamenti pubblici e privati.

Questo articolo fa parte del **terzo aftermarket report di SicurAUTO.it Auto Connesse ed Elettriche: le opportunità di oggi e domani**. Per leggerlo tutto clicca il banner sotto.

AUTO ELETTRICHE E CONNESSE

le opportunità di oggi e domani

LEGGI IL REPORT

Main Sponsor



Platinum Sponsor



Golden Sponsor



Silver Sponsor



Patrocini



E-Charge 2023: parte la fiera sulla ricarica dell'auto elettrica

The image is a promotional banner for the E-Charge 2023 exhibition. At the top, the text 'E CHARGE!' is written in large, bold, green letters, with a stylized plug icon inside the 'E'. Below this, it says 'EV CHARGING INDUSTRY EXHIBITION & CONFERENCE'. On the left, a large green circle contains the dates '16-17 NOVEMBER 2023'. To its right, an orange circle contains the location 'BOLOGNA EXHIBITION CENTRE ITALY'. The bottom right section features a grid of sponsor logos: Platinum Sponsor (SAMSUNG), Gold Sponsor (bticino), Silver Sponsor (TELE2 INTERNET OF THINGS), and other sponsors like irengo, FORTRONIC, FUTURE MOTIVE, and FLEET MANAGER ACADEMY. At the bottom, a red banner displays the website 'WWW.E-CHARGE.SHOW'.

Parte **E-Charge**, la fiera italiana dedicata all'industria della ricarica per auto elettriche e in programma a **BolognaFiere** il **16** e il **17 novembre**, con oltre 130 espositori (anche internazionali) che presenteranno le ultime novità su infrastrutture, servizi, tecnologie e componenti dedicati ai pieni di energia.

Nella due-giorni fiera andranno in scena tavole rotonde, approfondimenti, workshop e – come scrive l'organizzazione – “un intenso programma di conferenze che analizzerà gli ultimi sviluppi del mercato e offrirà opportunità di confronto e crescita professionale”.

Dagli HPC alle wallbox

Evento principale della fiera sarà però la prima edizione degli **Stati generali sulla Ricarica**, un convegno che “analizzerà opportunità e problematiche legate al mondo della **ricarica dei veicoli elettrici**”, coinvolgendo anche enti pubblici e privati, istituzioni e aziende, “con una sessione inaugurale dedicata a ‘La ricarica elettrica, elemento fondamentale nella transizione energetica dei trasporti’”.

“Le oltre 30 sessioni in programma – conclude il comunicato stampa – tratteranno diversi argomenti di tendenza, tra cui modelli di business e finanziamenti, reti di distribuzione, opinione pubblica, HPC, V2G e V2V, ricarica residenziale, wireless e mobile.

Dopo la pre-registrazione (a questo link, *ndr*), l'ingresso alla fiera è **gratuito** e consente di accedere all'area espositiva, alle conferenze e ai workshop del programma.

E-Charge 2023 è un evento A151 sostenuto da Unrae, Motus-E, Anie, **Aniasa**, Assodel, Rse, Aitmm, Adaci, Fast, Elettricità Futura ed Euromobility. Si svolgerà insieme ad altri tre appuntamenti dedicati alla mobilità: Futurmotive - Expo & Talks, Fleet Manager Academy e Fortronic”.

E-Charge 2023: date

- 16 e 17 novembre a BolognaFiere

E-Charge 2023: biglietti

- ingresso gratuito dopo la pre-registrazione a questo link

Il futuro delle auto a Futurmotive – Expo & Talks



Da oggi, fino al 18 novembre la prima edizione di Futurmotive – Expo & Talks, spin off di Autopromotec dedicato ai temi della transizione energetica ed ecologica e alle innovazioni nel comparto automotive.

Tracciare un percorso per accompagnare espositori e visitatori verso il futuro della mobilità: è questo l'obiettivo degli organizzatori di Futurmotive – Expo & Talks, la rassegna internazionale per il futuro della mobilità, per la transizione energetica ed ecologica e le innovazioni nel settore automotive al via domani, 16 novembre nel Quartiere Fieristico di Bologna, e che fino a sabato 18 novembre offrirà una panoramica completa sul settore della mobilità del futuro.



Due **padiglioni** coinvolti, il **14** e il **19**, e tantissime iniziative in programma: a Futurmotive – Expo & Talks spazio c'è spazio per le novità presentate dalle aziende partecipanti, ma anche per i contenuti di approfondimento offerti dal programma di **Futurmotive Talks**.

Tutto questo in un evento di ampio respiro internazionale: Futurmotive – Expo & Talks, fin dalla sua prima edizione, ha infatti ricevuto il pieno sostegno da parte del **MAECI – Ministero della Cooperazione e degli Affari Internazionali** e da **ICE – Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane**. Gli operatori esteri coinvolti grazie all'importante contributo delle istituzioni saranno **44 i delegati** provenienti dai seguenti mercati: **Cina, Corea, Giappone, Indonesia, Messico, Norvegia, Polonia, Spagna, Svezia, Thailandia, UK, USA, Vietnam**. A seconda dei mercati, gli operatori coinvolti rappresentano startup, PMI innovative e cluster industriali automotive appartenenti al settore OEM che hanno sviluppato prodotti e servizi innovativi relativi alla mobilità del futuro; accanto ad essi, non mancheranno importatori e distributori. Gli incontri in programma all'interno dell'**International Delegates and B2B Area**, collocata al **padiglione 14**, avranno come obiettivo il trasferimento tecnologico verso la filiera dei componentisti OEM e car designer italiani.



Innovation Walk

Sempre grazie al sostegno di **MAECI e ICE - Agenzia**, gli organizzatori di Futurmotive - Expo & Talks hanno sviluppato l'**Innovation Walk**, un percorso che attraversa entrambi i padiglioni coinvolti in Futurmotive, il 14 e il 19, dedicato alle innovazioni della **componentistica** e dei **servizi alla mobilità**, delle **attrezzature e strumenti innovativi** per la **manutenzione del futuro**. Innovation Walk è un percorso pensato per coinvolgere **operatori professionali, accademici** e membri dei **centri di ricerca, studenti** di università e scuole superiori e far conoscere loro le **migliori tecnologie** di un comparto in profonda trasformazione. Saranno 16 che esporranno le proprie innovazioni all'interno del percorso.

Startup area

Quando si parla di innovazioni, nuove tecnologie e servizi per la mobilità del futuro, non si può non pensare alle **startup**: all'interno di Futurmotive – Expo & Talks saranno tre le aree dedicate alle realtà emergenti più innovative per il settore della mobilità, distribuite in entrambi i padiglioni. Ma non è tutto: ciascuna startup presente a Futurmotive – Expo & Talks avrà infatti l'opportunità di presentarsi al pubblico di operatori di settore e visitatori della rassegna in due eventi di **Pitch 'n Match** in programma il **16 novembre** e il **17 novembre alle 14:30**, entrambi all'interno dell'**Arena Innovation Workshop** collocata nel **padiglione 14**.



The Future of Tyre Technology

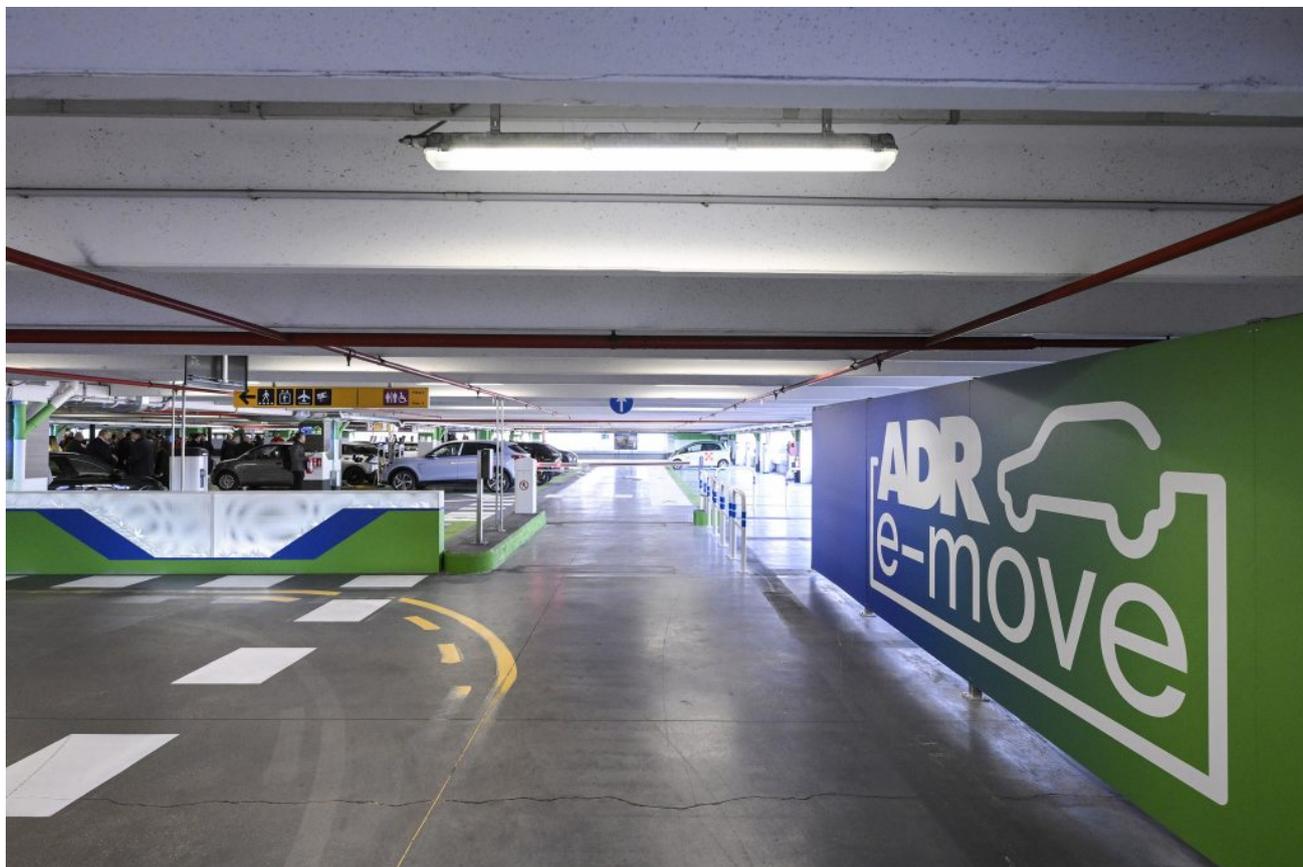
È invece tutta dedicata alla filiera del pneumatico l'area tematica **The Future of Tyre Technology**, collocata all'interno del **padiglione 19**. In ognuno degli elementi della filiera industriale del pneumatico, infatti, stanno emergendo importanti innovazioni che presto diventeranno gli standard della mobilità futura. L'area collettiva **The Future of Tyre Technology** riunisce i principali player del settore e intende rappresentare, attraverso le innovazioni presentate dalle aziende partecipanti, la posizione ricoperta dall'industria del pneumatico nell'evoluzione della mobilità.

I convegni e i workshop di Futurmotive – Expo & Talks

L'offerta **convegnistica** sarà ricchissima a Futurmotive Expo & Talks: le sale del **Centro Servizi** del Quartiere Fieristico di Bologna, collocate al primo piano, e le due **Arene Innovation Workshop**, anche queste realizzate grazie al contributo di **MAECI – Ministero della Cooperazione e degli Affari Internazionali** ed **ICE – Agenzia per la promozione all'estero e**

l'internazionalizzazione delle imprese italiane, collocate nei padiglioni 14 e 19, saranno infatti il teatro di incontri e dibattiti di altissimo profilo. Che coinvolgono rappresentanti delle **istituzioni italiane ed europee**, membri dei **centri di ricerca**, **esponenti dell'industria**. I temi trattati saranno i più vari: dalle sfide della **decarbonizzazione** nel comparto della mobilità, alle **fonti energetiche**, dalle **strategie di investimento tecnologico** in Italia e in Europa alla **trasformazione del mercato del lavoro** nella transizione energetica. Accanto a questo, due importanti momenti di approfondimento dedicati al settore del **motorsport**, il **Report sulle auto connesse ed elettriche presentato da SICURAUTO.it**, un appuntamento tutto dedicato agli impieghi dell'intelligenza artificiale nel settore del car design ed engineering, la conferenza sul futuro della ricostruzione, un importante approfondimento dedicato agli sviluppi in Italia e in Europa in tema di **revisioni**. In più, Futurmotive - Expo & Talks farà da cornice alla prima edizione del **Sustainability Day**, un evento esclusivo organizzato dal Forum on Automotive Aftermarket Sustainability (**FAAS**), una realtà nata dall'impegno congiunto di due associazioni di riferimento per il settore automotive a livello europeo, **CLEPA** e **FIGIEFA**.

A Fiumicino inaugurato il più grande parcheggio per veicoli elettrici



Al Leonardo da Vinci, il principale aeroporto nazionale, è disponibile il nuovo parcheggio 'ADR e-move'. Situato al primo piano del parcheggio multipiano Terminal B, 'ADR e-move' è il primo e più grande parcheggio in Italia riservato esclusivamente ai veicoli elettrici ed ibridi plug-in, dispone di 74 stalli totali che raddoppieranno nel 2024. Le 37 colonnine da 22Kw sono in grado di ricaricare un'auto elettrica in 4-5 ore e una ibrida in 2 ore, tempistiche allineate alle abitudini di sosta dei clienti dei parcheggi multipiano. Il parcheggio è dotato di ingressi e uscite dedicati e permette al cliente di poter parcheggiare la propria auto ed effettuare una ricarica elettrica completa, oltre alla possibilità di associare il pagamento al pedaggio del parcheggio tramite il ticket di ingresso, la prenotazione on line e l'App easyParking scaricabile dagli store e già presente sulla principale piattaforma di e-roaming mondiale HUBJECT.

Aeroporti di Roma è costantemente impegnata nel raggiungere livelli sempre più alti di sostenibilità ambientale, con l'obiettivo di azzeramento delle proprie emissioni (Scope 1 e 2) entro il 2030 e di progressivo abbattimento delle emissioni collegate all'attività aeroportuale (Scope 3). In particolare, l'iniziativa avviata oggi, punta a ridurre il carico di emissioni collegate all'accessibilità aeroportuale, ovvero quelle generate dai passeggeri. In questo quadro si inserisce la scelta di avviare ad una vera e propria "transizione green" ADR Mobility, la società

del gruppo ADR che si occupa dello sviluppo e della gestione dei servizi di mobilità negli aeroporti romani e che, nell'ambito del più generale programma di ampliamento dell'offerta di parcheggi per veicoli elettrici in aeroporto, si pone come player nel mercato della e-mobility nei ruoli sia di Charging Point Operator che di Mobile Service Provider.

I nuovi punti di ricarica del parcheggio, che si aggiungono agli 8 stalli di ricarica ultra- rapida già presenti in aeroporto, sono stati inaugurati oggi alla presenza della Chief Commercial Officer di ADR, Marilena Blasi, dell'Amministratore Delegato di ADR Mobility, Antonio Fraccari, del Segretario Generale di Motus-e Francesco Naso, del DG di **ANIASA** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital) Giuseppe Benincasa e del DG di AIPARK (Associazione Italiana Operatori Sosta e Mobilità) Laurence Bannerman. ADR e-move rientra nel più ampio progetto che prevede l'installazione di 5.400 punti di ricarica elettrica entro il 2031.

“Oggi Aeroporti di Roma ha compiuto un ulteriore passo verso la decarbonizzazione. Il percorso è ancora lungo e impegnativo, ma vediamo già i primi risultati che, nel breve periodo, porteranno alla realizzazione di tre nuovi impianti fotovoltaici nel nostro hub di cui uno proprio nel parcheggio Lunga Sosta. Inoltre, l'installazione delle colonnine di ricarica migliorerà ulteriormente l'esperienza del passeggero dei nostri aeroporti che potranno così essere raggiunti più agevolmente anche da veicoli elettrici attraverso colonnine prenotabili in modo digitale”, ha detto la Chief Commercial Officer di ADR Marilena Blasi.

“Dopo l'installazione di 8 infrastrutture di ricarica ultrarapide in corrente continua sulla viabilità aeroportuale da luglio a dicembre 2022 con 100 kW a presa, l'inaugurazione di questo parcheggio rappresenta un'ulteriore tappa nel percorso di semplificazione nella ricarica dei loro veicoli dei nostri clienti passeggeri, accompagnatori e operatori rent a car. Si tratta di un deciso posizionamento di ADR Mobility nella catena del valore della e- mobility con il doppio ruolo di CPO ed e-MSP”, ha detto l'AD di ADR Mobility Antonio Fraccari.

ADR: INAUGURATO IN AEROPORTO IL PIU GRANDE PARCHEGGIO PUBBLICO ITALIANO PER VEICOLI ELETTRICI CON “ADR E-MOVE” 74 NUOVI STALLI AL LEONARDO DA VINCI

Fiumicino – Prosegue il percorso per rendere sempre più innovativi e sostenibili gli aeroporti romani. Un nuovo importante traguardo è stato aggiunto in questa direzione: da oggi al Leonardo da Vinci, il principale aeroporto nazionale, è disponibile il nuovo parcheggio “ADR e-move”. Situato al primo piano del parcheggio multipiano Terminal B, “ADR e-move” è il primo e più grande parcheggio in Italia riservato esclusivamente ai veicoli elettrici ed ibridi plug-in, dispone di 74 stalli totali che raddoppieranno nel 2024. Le 37 colonnine da 22Kw sono in grado di ricaricare un’auto elettrica in 4-5 ore e una ibrida in 2 ore, tempistiche allineate alle abitudini di sosta dei clienti dei parcheggi multipiano. Il parcheggio è dotato di ingressi e uscite dedicati e permette al cliente di poter parcheggiare la propria auto ed effettuare una ricarica elettrica completa, oltre alla possibilità di associare il pagamento al pedaggio del parcheggio tramite il ticket di ingresso, la prenotazione on line e l’App easyParking scaricabile dagli store e già presente sulla principale piattaforma di e-roaming mondiale HUBJECT.

Aeroporti di Roma è costantemente impegnata nel raggiungere livelli sempre più alti di sostenibilità ambientale, con l’obiettivo di azzeramento delle proprie emissioni (Scope 1 e 2) entro il 2030 e di progressivo abbattimento delle emissioni collegate all’attività aeroportuale (Scope 3). In particolare, l’iniziativa avviata oggi, punta a ridurre il carico di emissioni collegate all’accessibilità aeroportuale, ovvero quelle generate dai passeggeri. In questo quadro si inserisce la scelta di avviare ad una vera e propria “transizione green” ADR Mobility, la società del gruppo ADR che si occupa dello sviluppo e della gestione dei servizi di mobilità negli aeroporti romani e che, nell’ambito del più generale programma di ampliamento dell’offerta di parcheggi per veicoli elettrici in aeroporto, si pone come player nel mercato della e-mobility nei ruoli sia di Charging Point Operator che di Mobile Service Provider.

I nuovi punti di ricarica del parcheggio, che si aggiungono agli 8 stalli di ricarica ultra-rapida già presenti in aeroporto, sono stati inaugurati oggi alla presenza della Chief Commercial Officer di ADR, Marilena Blasi, dell’Amministratore Delegato di ADR Mobility, Antonio Fraccari, del Segretario Generale di Motus-e Francesco Naso, del DG di ANIASA (Associazione Nazionale Industria dell’Autonoleggio, della Sharing mobility e dell’Automotive digital) Giuseppe Benincasa e del DG di AIPARK (Associazione Italiana Operatori Sosta e Mobilità) Laurence Bannerman. ADR e-move rientra nel più ampio progetto che prevede l’installazione di 5.400 punti di ricarica elettrica entro il 2031.

“Oggi Aeroporti di Roma ha compiuto un ulteriore passo verso la decarbonizzazione. Il percorso è ancora lungo e impegnativo, ma vediamo già i primi risultati che, nel breve periodo, porteranno alla realizzazione di tre nuovi impianti fotovoltaici nel nostro hub di cui uno proprio nel parcheggio Lunga Sosta. Inoltre, l’installazione delle colonnine di ricarica

migliorerà ulteriormente l'esperienza del passeggero dei nostri aeroporti che potranno così essere raggiunti più agevolmente anche da veicoli elettrici attraverso colonnine prenotabili in modo digitale” ha dichiarato la Chief Commercial Officer di ADR Marilena Blasi.

“Dopo l'installazione di 8 infrastrutture di ricarica ultrarapide in corrente continua sulla viabilità aeroportuale da luglio a dicembre 2022 con 100 kW a presa, l'inaugurazione di questo parcheggio rappresenta un'ulteriore tappa nel percorso di semplificazione nella ricarica dei loro veicoli dei nostri clienti passeggeri, accompagnatori e operatori rent a car. Si tratta di un deciso posizionamento di ADR Mobility nella catena del valore della e-mobility con il doppio ruolo di CPO ed e-MSP”, ha dichiarato l'Amministratore Delegato di ADR Mobility Antonio Fraccari.



Continue Reading

ADR: INAUGURATO IN AEROPORTO IL PIU GRANDE PARCHEGGIO PUBBLICO ITALIANO PER VEICOLI ELETTRICI

ROME FCO L'AEROPORTO STELLATO



QUALITÀ



SOSTENIBILITÀ



INNOVAZIONE



(AGENPARL) – gio 23 novembre 2023 COMUNICATO STAMPA

ADR: INAUGURATO IN AEROPORTO IL PIU GRANDE PARCHEGGIO PUBBLICO ITALIANO PER VEICOLI ELETTRICI

CON “ADR E-MOVE” 74 NUOVI STALLI AL LEONARDO DA VINCI

Fiumicino, 23 novembre 2023 – Prosegue il percorso per rendere sempre più innovativi e sostenibili gli aeroporti romani. Un nuovo importante traguardo è stato aggiunto in questa direzione: da oggi al Leonardo da Vinci, il principale aeroporto nazionale, è disponibile il nuovo parcheggio “ADR e-move”. Situato al primo piano del parcheggio multipiano Terminal B, “ADR e-move” è il primo e più grande parcheggio in Italia riservato esclusivamente ai veicoli elettrici ed ibridi plug-in, dispone di 74 stalli totali che raddoppieranno nel 2024. Le 37 colonnine da 22Kw sono in grado di ricaricare un’auto elettrica in 4-5 ore e una ibrida in 2 ore, tempistiche allineate alle abitudini di sosta dei clienti dei parcheggi multipiano. Il parcheggio è dotato di ingressi e uscite dedicati e permette al cliente di poter parcheggiare la propria auto ed effettuare una ricarica elettrica completa, oltre alla possibilità di associare il pagamento al pedaggio del parcheggio tramite il ticket di ingresso, la prenotazione on line e l’App easyParking scaricabile dagli store e già presente sulla principale piattaforma di e-roaming mondiale HUBJECT.

Aeroporti di Roma è costantemente impegnata nel raggiungere livelli sempre più alti di sostenibilità ambientale, con l’obiettivo di azzeramento delle proprie emissioni (Scope 1 e 2) entro il 2030 e di progressivo abbattimento delle emissioni collegate all’attività aeroportuale (Scope 3). In particolare, l’iniziativa avviata oggi, punta a ridurre il carico di emissioni collegate all’accessibilità aeroportuale, ovvero quelle generate dai passeggeri. In questo quadro si inserisce la scelta di avviare ad una vera e propria “transizione green” ADR Mobility, la società del gruppo ADR che si occupa dello sviluppo e della gestione dei servizi di mobilità negli aeroporti romani e che, nell’ambito del più generale programma di ampliamento dell’offerta di parcheggi per veicoli elettrici in aeroporto, si pone come player nel mercato della e-mobility nei ruoli sia di Charging Point Operator che di Mobile Service Provider.

I nuovi punti di ricarica del parcheggio, che si aggiungono agli 8 stalli di ricarica ultra-rapida

già presenti in aeroporto, sono stati inaugurati oggi alla presenza della Chief Commercial Officer di ADR, Marilena Blasi, dell'Amministratore Delegato di ADR Mobility, Antonio Fraccari, del Segretario Generale di Motus-e Francesco Naso, del DG di ANIASA (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital) Giuseppe Benincasa e del DG di AIPARK (Associazione Italiana Operatori Sosta e Mobilità) Laurence Bannerman. ADR e-move rientra nel più ampio progetto che prevede l'installazione di 5.400 punti di ricarica elettrica entro il 2031.

"Oggi Aeroporti di Roma ha compiuto un ulteriore passo verso la decarbonizzazione. Il percorso è ancora lungo e impegnativo, ma vediamo già i primi risultati che, nel breve periodo, porteranno alla realizzazione di tre nuovi impianti fotovoltaici nel nostro hub di cui uno proprio nel parcheggio Lunga Sosta. Inoltre, l'installazione delle colonnine di ricarica migliorerà ulteriormente l'esperienza del passeggero dei nostri aeroporti che potranno così essere raggiunti più agevolmente anche da veicoli elettrici attraverso colonnine prenotabili in modo digitale" ha dichiarato la Chief Commercial Officer di ADR Marilena Blasi.

"Dopo l'installazione di 8 infrastrutture di ricarica ultrarapide in corrente continua sulla viabilità aeroportuale da luglio a dicembre 2022 con 100 kW a presa, l'inaugurazione di questo parcheggio rappresenta un'ulteriore tappa nel percorso di semplificazione nella ricarica dei loro veicoli dei nostri clienti passeggeri, accompagnatori e operatori rent a car. Si tratta di un deciso posizionamento di ADR Mobility nella catena del valore della e-mobility con il doppio ruolo di CPO ed e-MSP", ha dichiarato l'Amministratore Delegato di ADR Mobility Antonio Fraccari.

Aeroporti di Roma, società del Gruppo Mundys, gestisce e sviluppa gli aeroporti di Roma Fiumicino e Ciampino e svolge altre attività connesse e complementari alla gestione aeroportuale. Fiumicino, primo e unico aeroporto in Italia con un rating Skytrax di 5 stelle per gli standard eccellenti nella qualità del servizio, dispone di due terminal passeggeri ed è dedicato alla clientela business e leisure su rotte nazionali, internazionali e intercontinentali; Ciampino è principalmente utilizzato dalle compagnie aeree low cost, dagli express-courier e dalle attività di Aviazione Generale. Nel 2019 ADR ha registrato, come sistema aeroportuale, 49,4 milioni di passeggeri. (Nel primo semestre del 2023 l'aeroporto di Fiumicino ha registrato circa 17,9 milioni di passeggeri, mentre nello scalo di Ciampino sono transitati 1,9 milioni di passeggeri). Negli ultimi sei anni Aeroporti di Roma ha ricevuto numerosissimi premi, riconoscimenti e attestazioni di qualità. I principali sono sicuramente l'AIRPORT SERVICE QUALITY AWARD, assegnato da ACI World per la categoria di aeroporti europei con oltre 40 milioni di passeggeri all'anno, ottenuto per gli anni dal 2017 al 2022 per l'alto livello di soddisfazione dei passeggeri e l'ACI EUROPE BEST AIRPORT AWARD, categoria di aeroporti con oltre 40 milioni di passeggeri all'anno, per gli anni 2018, 2019, 2020, 2022, 2023: il riconoscimento, in questo caso, premia il raggiungimento dell'eccellenza in diverse discipline, tra cui la sicurezza, le operazioni, le infrastrutture, le relazioni con la comunità, la consapevolezza ambientale e il customer care. Grazie a questi risultati, nel 2022 ACI World ha incluso ADR nel "Director General's Roll of Excellence", albo di eccellenza di cui fanno parte solo 69 su oltre 18.000 aeroporti in tutto il mondo per gli elevatissimi livelli di qualità offerti ai propri passeggeri. SKYTRAX nel 2018 ha assegnato ad ADR il WORLD'S MOST IMPROVED AIRPORT AWARD in base alla valutazione dei servizi sperimentati da parte dei passeggeri in diversi aeroporti in tutto il mondo. Nel 2022 ADR ha ricevuto, sempre da Skytrax, il BEST AIRPORT STAFF IN EUROPE AWARD per la soddisfazione di precisi

parametri di cordialità ed efficienza del personale addetto all'assistenza al cliente in aerostazione. Anche in tema di sostenibilità ADR si è distinto ricevendo dalla United Nations World Tourism Organization la LEADERSHIP IN SUSTAINABILITY AND COMMITMENT TO RESPONSIBLE TRAVEL nel 2020. In ambito innovazione, nel 2021, legato al progetto SESAR - Single European Sky, ADR ha ottenuto l'ACI EUROPE DIGITAL TRANSFORMATION AWARD, per l'investimento dell'aeroporto nel nuovissimo Airport Operation Center e per l'implementazione del nuovo modello di innovazione incentrato sull'Open Innovation. Nel 2022 Plug and Play Tech Center, il più grande fondo privato di investimento in Silicon Valley, ha assegnato ad ADR il "Corporate Innovation Award" per l'impegno a promuovere le iniziative di open innovation e a costruire un innovativo «aeroporto del futuro», premio confermato per l'anno 2023.

Press Office

Direzione External Relations & Sustainability Press Office

Allo scalo Leonardo da Vinci, parcheggio pubblico da primato per veicoli elettrici

Con i nuovi 74 stalli collegati alle colonnine da 22 kW di «ADR e-move», inaugurati all'aeroporto romano Leonardo da Vinci, nasce il primo e più grande parcheggio pubblico in Italia riservato esclusivamente ai veicoli elettrici ed ibridi *plug-in*



Sempre più innovativi e sostenibili gli aeroporti romani. Lo conferma l'ultimo atto di una politica di sostegno all'ambiente che si è concretizzata con la realizzazione al **Leonardo da Vinci**, il principale aeroporto nazionale, di un nuovo parcheggio «**ADR e-move**», situato al primo piano del parcheggio **multipiano Terminal B**. Si tratta del primo e più grande parcheggio pubblico in Italia riservato esclusivamente ai veicoli **elettrici** ed **ibridi *plug-in***. Dispone di 74 stalli totali che raddoppieranno nel 2024 ed entro il 2031 raggiungeranno quota **5.400 punti di ricarica elettrica**. Le **37 nuove colonnine da 22 kW** sono in grado di ricaricare nei 74 stalli un'auto **100% elettrica** in 4-5 ore e un modello **ibrido** in 2 ore, tempistiche allineate alle abitudini di sosta dei clienti dei parcheggi multipiano.



Ingresso al Terminal B e pagamenti ottimizzati

Il parcheggio – al primo piano del multipiano Terminal B – è dotato di ingressi e uscite dedicati e permette al cliente di poter lasciare la propria auto ed effettuare una «**ricarica elettrica completa**», oltre alla possibilità di **associare** il pagamento al pedaggio del parcheggio tramite il ticket di ingresso.



La **prenotazione on line** e l'App **easyParking** scaricabile dagli store è già presente sulla principale piattaforma di *e-roaming* mondiale **HUBJECT**.

Ieri il taglio del nastro...

 Per la **Chief Commercial Officer** di **ADR Marilena Blasi**, “*Aeroporti di Roma ha compiuto un ulteriore passo verso la decarbonizzazione. Il percorso è ancora lungo e impegnativo, ma vediamo già i primi risultati che, nel breve periodo, porteranno alla realizzazione di tre nuovi impianti fotovoltaici nel nostro hub di cui uno proprio nel parcheggio «Lunga Sosta». Inoltre, l'installazione delle colonnine di ricarica migliorerà ulteriormente l'esperienza del passeggero dei nostri aeroporti che potranno così essere raggiunti più agevolmente anche da veicoli elettrici attraverso colonnine prenotabili in modo digitale*”.



I nuovi punti di ricarica del parcheggio, che si aggiungono agli 8 stalli di ricarica «ultra-rapida» già presenti in aeroporto, sono stati inaugurati ieri alla presenza di **Marilena Blasi**, **Chief Commercial Officer** di ADR, di **Antonio Fraccari**, **Amministratore Delegato** di ADR Mobility, di **Francesco Naso**, **Segretario Generale** di Motus-e, di **Giuseppe Benincasa**, **Direttore Generale** di **ANIASA** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital) e di **Laurence Bannerman**, **Direttore Generale** di AIPARK (Associazione Italiana Operatori Sosta e Mobilità).

 Da sinistra: Antonio Fraccari, Giuseppe Benincasa, Marilena Blasi, Laurence Bannerman e Francesco Naso

 Per **Antonio Fraccari**, **Amministratore Delegato** di **ADR Mobility**, “Dopo l’installazione di 8 infrastrutture di ricarica ultrarapide in corrente continua sulla viabilità aeroportuale da luglio a dicembre 2022 con 100 kW a presa, l’inaugurazione di questo parcheggio rappresenta un’ulteriore tappa nel percorso di semplificazione nella ricarica dei loro veicoli dei nostri clienti passeggeri, accompagnatori e operatori rent a car. Si tratta di un deciso posizionamento di ADR Mobility nella catena del valore della e-mobility con il doppio ruolo di CPO ed MSP”.

Sostenibilità in primo piano

L’obiettivo di **Aeroporti di Roma**, impegnata su più fronti di **sostenibilità**, è quello di raggiungere l’«azzeramento» delle **proprie emissioni (Scope 1 e 2)** entro il **2030** con il progressivo abbattimento delle emissioni collegate all’attività aeroportuale (**Scope 3**). In particolare, l’iniziativa dei **punti di ricarica elettrica**, sono atti a ridurre il carico di emissioni collegate all’**accessibilità aeroportuale**, ovvero quelle generate dai passeggeri. In questo quadro si inserisce la scelta di avviare ad una vera e propria «**transizione green**». **ADR Mobility**, società del gruppo ADR, si pone come *player* nel mercato della *e-mobility* nei ruoli sia di **Charging Point Operator (CPO)** che di **Mobile Service Provider (MSP)**. occupandosi dello sviluppo e della gestione dei servizi di mobilità negli aeroporti romani e nell’ambito del più generale programma di ampliamento dell’offerta di parcheggi per veicoli elettrici in aeroporto.

[**Andrea Colomba**]

ADR: al Leonardo da Vinci nuovo primato per la sostenibilità



Inaugurato all'aeroporto romano il più grande parcheggio pubblico italiano per veicoli elettrici. La realizzazione «ADR e-move» con 74 nuovi stalli collegati a un totale di 37 colonnine da 22 kW conferma il grande impegno per la sostenibilità dello scalo più importante del nostro Paese

Sempre più innovativi e sostenibili gli aeroporti romani. Lo conferma l'ultimo atto di una politica di sostegno all'ambiente che si è concretizzata con la realizzazione allo scalo **Leonardo da Vinci**, il principale aeroporto nazionale, di un nuovo parcheggio «**ADR e-move**», situato al primo piano del parcheggio **multipiano Terminal B**.



Si tratta del primo e più grande parcheggio pubblico in Italia riservato esclusivamente ai veicoli **elettrici ed ibridi plug-in**. Dispone di **74 stalli** totali, che raddoppieranno nel 2024, alimentati da **37 colonnine da 22 kW** in grado di ricaricare un'auto 100% elettrica in 4-5 ore e un modello ibrido in 2 ore, tempistiche allineate alle abitudini di sosta dei clienti dei parcheggi multipiano.

Posteggio al 1° livello multipiano del Terminal B



Il parcheggio è dotato di ingressi e uscite dedicati e permette al cliente di poter lasciare la propria auto ed effettuare una «**ricarica elettrica completa**», oltre alla possibilità di **associare** il pagamento al pedaggio del parcheggio tramite il ticket di ingresso. La prenotazione *on line* e l'App **easyParking** scaricabile dagli *store* è già presente sulla principale piattaforma di *e-roaming* mondiale **HUBJECT**.

L'inaugurazione



Da sinistra: Antonio Fraccari, Giuseppe Benincasa, Marilena Blasi, Laurence Bannerman e Francesco Naso

I nuovi punti di ricarica del parcheggio, che si aggiungono agli 8 stalli di ricarica «ultra-rapida» già presenti in aeroporto, sono stati inaugurati oggi alla presenza di **Marilena Blasi**, Chief Commercial Officer di ADR, di **Antonio Fraccari**, Amministratore Delegato di ADR Mobility, di **Francesco Naso**, Segretario Generale di Motus-e, di **Giuseppe Benincasa**, Direttore Generale di **ANIASA** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing

mobility e dell'Automotive digital) e di **Laurence Bannerman, Direttore Generale di AIPARK** (Associazione Italiana Operatori Sosta e Mobilità).

Verso la neutralità carbonica

ADR e-move rientra nel più ampio progetto che prevede, entro il 2031, l'installazione di **5.400 punti di ricarica elettrica**. L'obiettivo di **Aeroporti di Roma**, impegnata su più fronti di **sostenibilità**, è quello di raggiungere l'«**azzeramento**» delle **proprie emissioni (Scope 1 e 2)** entro il **2030** con il progressivo abbattimento delle emissioni collegate all'attività aeroportuale (**Scope 3**). In particolare, l'iniziativa dei **punti di ricarica elettrica**, sono atti a ridurre il carico di emissioni collegate all'**accessibilità aeroportuale**, ovvero quelle generate dai passeggeri. In questo quadro si inserisce la scelta di avviare ad una vera e propria «**transizione green**». **ADR Mobility**, società del gruppo ADR, si pone come *player* nel mercato della *e-mobility* nei ruoli sia di **Charging Point Operator (CPO)** che di **Mobile Service Provider (MSP)**. occupandosi dello sviluppo e della gestione dei servizi di mobilità negli aeroporti romani e nell'ambito del più generale programma di ampliamento dell'offerta di parcheggi per veicoli elettrici in aeroporto.

Le dichiarazioni

Per la **Chief Commercial Officer di ADR Marilena Blasi**, *“oggi Aeroporti di Roma ha compiuto un ulteriore passo verso la decarbonizzazione. Il percorso è ancora lungo e impegnativo, ma vediamo già i primi risultati che, nel breve periodo, porteranno alla realizzazione di tre nuovi impianti fotovoltaici nel nostro hub di cui uno proprio nel parcheggio «Lunga Sosta». Inoltre, l'installazione delle colonnine di ricarica migliorerà ulteriormente l'esperienza del passeggero dei nostri aeroporti che potranno così essere raggiunti più agevolmente anche da veicoli elettrici attraverso colonnine prenotabili in modo digitale”*.



Per **Antonio Fraccari, Amministratore Delegato di ADR Mobility**, *“dopo l'installazione di 8 infrastrutture di ricarica ultrarapide in corrente continua sulla viabilità aeroportuale da luglio a dicembre 2022 con 100 kW a presa, l'inaugurazione di questo parcheggio rappresenta un'ulteriore tappa nel percorso di semplificazione nella ricarica dei loro veicoli dei nostri clienti passeggeri, accompagnatori e operatori rent a car. Si tratta di un deciso posizionamento di ADR Mobility nella catena del valore della e-mobility con il doppio ruolo di CPO ed MSP”*.

[**Andrea Colomba**]

Allo scalo Leonardo da Vinci, parcheggio pubblico da primato per veicoli elettrici

Con i nuovi 74 stalli collegati alle colonnine da 22 kW di «ADR e-move», inaugurati all'aeroporto romano Leonardo da Vinci, nasce il primo e più grande parcheggio pubblico in Italia riservato esclusivamente ai veicoli elettrici ed ibridi *plug-in*



Sempre più innovativi e sostenibili gli aeroporti romani. Lo conferma l'ultimo atto di una politica di sostegno all'ambiente che si è concretizzata con la realizzazione al **Leonardo da Vinci**, il principale aeroporto nazionale, di un nuovo parcheggio «**ADR e-move**», situato al primo piano del parcheggio **multipiano Terminal B**. Si tratta del primo e più grande parcheggio pubblico in Italia riservato esclusivamente ai veicoli **elettrici** ed **ibridi *plug-in***. Dispone di 74 stalli totali che raddoppieranno nel 2024 ed entro il 2031 raggiungeranno quota **5.400 punti di ricarica elettrica**. Le **37** nuove **colonnine da 22 kW** sono in grado di ricaricare nei 74 stalli un'auto **100% elettrica** in 4-5 ore e un modello **ibrido** in 2 ore, tempistiche allineate alle abitudini di sosta dei clienti dei parcheggi multipiano.



Ingresso al Terminal B e pagamenti ottimizzati

Il parcheggio – al primo piano del multipiano Terminal B – è dotato di ingressi e uscite dedicati e permette al cliente di poter lasciare la propria auto ed effettuare una «**ricarica elettrica completa**», oltre alla possibilità di **associare** il pagamento al pedaggio del parcheggio tramite il ticket di ingresso.



La **prenotazione on line** e l'App **easyParking** scaricabile dagli store è già presente sulla principale piattaforma di *e-roaming* mondiale **HUBJECT**.

Ieri il taglio del nastro...

 Per la **Chief Commercial Officer** di **ADR Marilena Blasi**, “*Aeroporti di Roma ha compiuto un ulteriore passo verso la decarbonizzazione. Il percorso è ancora lungo e impegnativo, ma vediamo già i primi risultati che, nel breve periodo, porteranno alla realizzazione di tre nuovi impianti fotovoltaici nel nostro hub di cui uno proprio nel parcheggio «Lunga Sosta». Inoltre, l’installazione delle colonnine di ricarica migliorerà ulteriormente l’esperienza del passeggero dei nostri aeroporti che potranno così essere raggiunti più agevolmente anche da veicoli elettrici attraverso colonnine prenotabili in modo digitale*”.



I nuovi punti di ricarica del parcheggio, che si aggiungono agli 8 stalli di ricarica «ultra-rapida» già presenti in aeroporto, sono stati inaugurati ieri alla presenza di **Marilena Blasi**, **Chief Commercial Officer** di ADR, di **Antonio Fraccari**, **Amministratore Delegato** di ADR Mobility, di **Francesco Naso**, **Segretario Generale** di Motus-e, di **Giuseppe Benincasa**, **Direttore Generale** di **ANIASA** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital) e di **Laurence Bannerman**, **Direttore Generale** di AIPARK (Associazione Italiana Operatori Sosta e Mobilità).

 Da sinistra: Antonio Fraccari, Giuseppe Benincasa, Marilena Blasi, Laurence Bannerman e Francesco Naso

 Per **Antonio Fraccari**, **Amministratore Delegato** di **ADR Mobility**, *“Dopo l’installazione di 8 infrastrutture di ricarica ultrarapide in corrente continua sulla viabilità aeroportuale da luglio a dicembre 2022 con 100 kW a presa, l’inaugurazione di questo parcheggio rappresenta un’ulteriore tappa nel percorso di semplificazione nella ricarica dei loro veicoli dei nostri clienti passeggeri, accompagnatori e operatori rent a car. Si tratta di un deciso posizionamento di ADR Mobility nella catena del valore della e-mobility con il doppio ruolo di CPO ed MSP”*.

Sostenibilità in primo piano

L’obiettivo di **Aeroporti di Roma**, impegnata su più fronti di **sostenibilità**, è quello di raggiungere l’«azzeramento» delle **proprie emissioni (Scope 1 e 2)** entro il **2030** con il progressivo abbattimento delle emissioni collegate all’attività aeroportuale (**Scope 3**). In particolare, l’iniziativa dei **punti di ricarica elettrica**, sono atti a ridurre il carico di emissioni collegate all’**accessibilità aeroportuale**, ovvero quelle generate dai passeggeri. In questo quadro si inserisce la scelta di avviare ad una vera e propria «**transizione green**». **ADR Mobility**, società del gruppo ADR, si pone come *player* nel mercato della *e-mobility* nei ruoli sia di **Charging Point Operator (CPO)** che di **Mobile Service Provider (MSP)**. occupandosi dello sviluppo e della gestione dei servizi di mobilità negli aeroporti romani e nell’ambito del più generale programma di ampliamento dell’offerta di parcheggi per veicoli elettrici in aeroporto.

[**Andrea Colomba**]

ADR: al Leonardo da Vinci nuovo primato per la sostenibilità



Inaugurato all'aeroporto romano il più grande parcheggio pubblico italiano per veicoli elettrici. La realizzazione «ADR e-move» con 74 nuovi stalli collegati a un totale di 37 colonnine da 22 kW conferma il grande impegno per la sostenibilità dello scalo più importante del nostro Paese

Sempre più innovativi e sostenibili gli aeroporti romani. Lo conferma l'ultimo atto di una politica di sostegno all'ambiente che si è concretizzata con la realizzazione allo scalo **Leonardo da Vinci**, il principale aeroporto nazionale, di un nuovo parcheggio «**ADR e-move**», situato al primo piano del parcheggio **multipiano Terminal B**.



Si tratta del primo e più grande parcheggio pubblico in Italia riservato esclusivamente ai veicoli **elettrici ed ibridi plug-in**. Dispone di **74 stalli** totali, che raddoppieranno nel 2024, alimentati da **37 colonnine da 22 kW** in grado di ricaricare un'auto 100% elettrica in 4-5 ore e un modello ibrido in 2 ore, tempistiche allineate alle abitudini di sosta dei clienti dei parcheggi multipiano.

Posteggio al 1° livello multipiano del Terminal B



Il parcheggio è dotato di ingressi e uscite dedicati e permette al cliente di poter lasciare la propria auto ed effettuare una «**ricarica elettrica completa**», oltre alla possibilità di **associare** il pagamento al pedaggio del parcheggio tramite il ticket di ingresso. La prenotazione *on line* e l'App **easyParking** scaricabile dagli *store* è già presente sulla principale piattaforma di *e-roaming* mondiale **HUBJECT**.

L'inaugurazione



Da sinistra: Antonio Fraccari, Giuseppe Benincasa, Marilena Blasi, Laurence Bannerman e Francesco Naso

I nuovi punti di ricarica del parcheggio, che si aggiungono agli 8 stalli di ricarica «ultra-rapida» già presenti in aeroporto, sono stati inaugurati oggi alla presenza di **Marilena Blasi**, Chief Commercial Officer di ADR, di **Antonio Fraccari**, Amministratore Delegato di ADR Mobility, di **Francesco Naso**, Segretario Generale di Motus-e, di **Giuseppe Benincasa**, Direttore Generale di **ANIASA** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing

mobility e dell'Automotive digital) e di **Laurence Bannerman, Direttore Generale di AIPARK** (Associazione Italiana Operatori Sosta e Mobilità).

Verso la neutralità carbonica

ADR e-move rientra nel più ampio progetto che prevede, entro il 2031, l'installazione di **5.400 punti di ricarica elettrica**. L'obiettivo di **Aeroporti di Roma**, impegnata su più fronti di **sostenibilità**, è quello di raggiungere l'«**azzeramento**» delle **proprie emissioni (Scope 1 e 2)** entro il **2030** con il progressivo abbattimento delle emissioni collegate all'attività aeroportuale (**Scope 3**). In particolare, l'iniziativa dei **punti di ricarica elettrica**, sono atti a ridurre il carico di emissioni collegate all'**accessibilità aeroportuale**, ovvero quelle generate dai passeggeri. In questo quadro si inserisce la scelta di avviare ad una vera e propria «**transizione green**». **ADR Mobility**, società del gruppo ADR, si pone come *player* nel mercato della *e-mobility* nei ruoli sia di **Charging Point Operator (CPO)** che di **Mobile Service Provider (MSP)**. occupandosi dello sviluppo e della gestione dei servizi di mobilità negli aeroporti romani e nell'ambito del più generale programma di ampliamento dell'offerta di parcheggi per veicoli elettrici in aeroporto.

Le dichiarazioni

Per la **Chief Commercial Officer di ADR Marilena Blasi**, *“oggi Aeroporti di Roma ha compiuto un ulteriore passo verso la decarbonizzazione. Il percorso è ancora lungo e impegnativo, ma vediamo già i primi risultati che, nel breve periodo, porteranno alla realizzazione di tre nuovi impianti fotovoltaici nel nostro hub di cui uno proprio nel parcheggio «Lunga Sosta». Inoltre, l'installazione delle colonnine di ricarica migliorerà ulteriormente l'esperienza del passeggero dei nostri aeroporti che potranno così essere raggiunti più agevolmente anche da veicoli elettrici attraverso colonnine prenotabili in modo digitale”*.



Per **Antonio Fraccari, Amministratore Delegato di ADR Mobility**, *“dopo l'installazione di 8 infrastrutture di ricarica ultrarapide in corrente continua sulla viabilità aeroportuale da luglio a dicembre 2022 con 100 kW a presa, l'inaugurazione di questo parcheggio rappresenta un'ulteriore tappa nel percorso di semplificazione nella ricarica dei loro veicoli dei nostri clienti passeggeri, accompagnatori e operatori rent a car. Si tratta di un deciso posizionamento di ADR Mobility nella catena del valore della e-mobility con il doppio ruolo di CPO ed MSP”*.

[**Andrea Colomba**]

Flotte aziendali. Frontiera sostenibile



La transizione del mondo dell'auto è in atto. Giocoforza coinvolge il settore delle flotte aziendali. Allo scorso settembre, secondo i dati di **ANIASA**, la consistenza complessiva della flotta dei veicoli a noleggio circolanti in Italia ha toccato la cifra di 1 milione e 300mila unità. Di questi 1.197.000 sono noleggiati a lungo termine da aziende, pubbliche amministrazioni e privati, con partita IVA o solo codice fiscale, e 135.000 presi in locazione a breve termine per esigenze turistiche o di business. Il settore del noleggio veicoli ha immatricolato nei primi sei mesi dell'anno 308.950 veicoli, il 33% dei totali nuovi messi sulle strade italiane: 1 veicolo nuovo su 3 è a noleggio, per una crescita del 47% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Un forte sviluppo sempre più all'insegna della mobilità sostenibile, il settore rappresenta il 34% delle nuove vetture elettriche e il 63% dei veicoli ibridi alla spina (PHEV). Alberto Viano, il presidente **ANIASA**, l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital, dichiara: "L'accelerazione del ricambio del nostro parco circolante non può che passare da una maggiore diffusione delle forme di mobilità pay-per-use nel nostro paese. Per favorire il passaggio dalla proprietà all'uso dei veicoli, con conseguenti benefici ambientali ed economici, è oggi indispensabile un adeguato utilizzo della leva fiscale per alleggerirne la pressione sulla mobilità urbana, turistica e aziendale". Christian Catini, Responsabile Fleet Mercedes-Benz Italia, racconta come cambiano i tempi. "Attraverso la nostra gamma full electric, distribuita su tutti i segmenti, stiamo assecondando il crescente interesse dei nostri clienti verso questo tipo di tecnologia, ormai presente in quasi tutte le principali car list aziendali. Un'offerta cui affianchiamo le nostre motorizzazioni ibride plug-in, soprattutto il diesel, che rappresenta un'unicità nel mercato premium". Auto per tutte le esigenze, ma non solo. "Oltre l'offensiva di prodotto - prosegue Catini - continuiamo a puntare su una distribuzione capillare dei nostri professionisti sul territorio una strategia che ci permette di servire al meglio il nostro mercato

di riferimento, la piccola e piccolissima impresa, che rappresenta quasi la totalità del mercato italiano". La Casa della Stella a tre punte tra i cavalli di battaglia alla spina propone la compatta Classe A 250e plug-in, adatta per le percorrenze urbane a zero emissioni grazie ad un'autonomia elettrica fino ad 82 km e i SUV GLC 220d Coupè e GLC 300de Coupè, che con la sua batteria da 31,2 kWh è in grado di percorrere oltre 130 km con un pieno di elettroni. Un ultimo passo consentirebbe al comparto di cambiare marcia. Dopo i primi positivi segnali nella Legge Delega, le imprese italiane attendono un alleggerimento del peso fiscale sui costi di mobilità che continuano a penalizzarle rispetto ai concorrenti europei.

La transizione del mondo dell'auto è in atto. GiocoForza coinvolge il settore delle flotte aziendali. Allo scorso settembre, secondo i dati di ANIASA, la consistenza complessiva della flotta dei veicoli a noleggio circolanti in Italia ha toccato la cifra di 1 milione e 300mila unità. Di questi 1.197.000 sono noleggiati a lungo termine da aziende, pubbliche amministrazioni e privati, con partita IVA o solo codice fiscale, e 135.000 presi in locazione a breve termine per esigenze turistiche o di business.

Il settore del noleggio veicoli ha immatricolato nei primi sei mesi dell'anno 308.950 veicoli, il 33% dei totali nuovi messi sulle strade italiane: 1 veicolo nuovo su 3 è a noleggio, per una crescita del 47% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Un forte sviluppo sempre più all'insegna della mobilità sostenibile, il settore rappresenta il 34% delle nuove vetture elettriche e il 63% dei veicoli ibridi alla spina (PHEV).

Alberto Viano, il presidente ANIASA, l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital, dichiara: "L'accelerazione del ricambio del nostro parco circolante non può che passare da una maggiore diffusione delle forme di mobilità pay-per-use nel nostro paese. Per favorire il passaggio dalla proprietà all'uso dei veicoli, con conseguenti benefici ambientali ed economici, è oggi indispensabile un adeguato utilizzo della leva fiscale per alleggerirne la pressione sulla mobilità urbana, turistica e aziendale".

Christian Catini, Responsabile Fleet Mercedes-Benz Italia, racconta come cambiano i tempi. "Attraverso la nostra gamma full electric, distribuita su tutti i segmenti, stiamo assecondando il crescente interesse dei nostri clienti verso questo tipo di tecnologia, ormai presente in quasi tutte le principali car list aziendali. Un'offerta cui affianchiamo le nostre motorizzazioni ibride plug-in, soprattutto il diesel, che rappresenta un'unicità nel mercato premium".

Auto per tutte le esigenze, ma non solo. "Oltre l'offensiva di prodotto - prosegue Catini - continuiamo a puntare su una distribuzione capillare dei nostri professionisti sul territorio una strategia che ci permette di servire al meglio il nostro mercato di riferimento, la piccola e piccolissima impresa, che rappresenta quasi la totalità del mercato italiano".

La Casa della Stella a tre punte tra i cavalli di battaglia alla spina propone la compatta Classe A 250e plug-in, adatta per le percorrenze urbane a zero emissioni grazie ad un'autonomia elettrica fino ad 82 km e i SUV GLC 220d Coupè e GLC 300de Coupè, che con la sua batteria da

31,2 kWh è in grado di percorrere oltre 130 km con un pieno di elettroni.

Un ultimo passo consentirebbe al comparto di cambiare marcia. Dopo i primi positivi segnali nella Legge Delega, le imprese italiane attendono un alleggerimento del peso fiscale sui costi di mobilità che continuano a penalizzarle rispetto ai concorrenti europei.