



EURONEWS

FOCUS AZIENDE

DOSSIER

AREE ADRIATICO

TURISMO

FINANZIAMENTI E BANDI

RUBRICHE

Home » Aree Adriatico » News » Dal caso "Dieselgate" a nuove opportunità di rilancio dell'automotive »

23.10.2015 | News

Dal caso "Dieselgate" a nuove opportunità di rilancio dell'automotive



"Tutta la filiera deve impegnarsi a informare con trasparenza l'opinione pubblica su quello che è successo e su cosa si sta facendo per ridare fiducia al settore, alle reti vendita e alla clientela. L'immagine deve essere subito rilanciata". Quali saranno le ripercussioni del caso "Dieselgate" sulla filiera e sul prossimo futuro dell'auto? L'inchiesta in corso potrà aprire la strada a una più ampia diffusione dei veicoli elettrici? A queste domande ha cercato di fornire delle risposte uno dei workshop della nuova edizione di #FORUMAutoMotive, il serbatoio di idee e centrale di dibattiti sui temi della mobilità a motore, tornato protagonista a Milano presso l'Auditorium Bosch.

Di fatto è stato il primo ampio confronto pubblico tra settore automotive, opinionisti e pubblico all'indomani del "dieselgate".

Il primo a esprimersi sul tema è stato il Promotore di #FORUMAutoMotive - Pierluigi Bonora: "Il messaggio che #FORUMAutoMotive vuole far passare è costruttivo. Il caso ha fatto emergere i tanti detrattori spesso strumentali dell'automobile, gli stessi che tifano contro il sistema Volkswagen, senza rendersi conto del cataclisma che un eventuale suo crollo causerebbe all'economia europea e all'occupazione, con pesanti ricadute sul nostro Paese. Sarebbe un terremoto di proporzioni inimmaginabili, visti i tanti lavoratori italiani e le tante imprese che dipendono in Italia e all'estero dal colosso di Wolfsburg. Ora il settore deve più che mai fare gruppo e lavorare in direzione di un repentino recupero dell'immagine e informare con chiarezza e trasparenza l'opinione pubblica sullo stato dell'arte dell'impegno dell'auto a favore dell'ambiente e della sicurezza. Anche la comunicazione deve girare pagina: basta con i "mea culpa" che non fanno altro che instillare nuovi dubbi e preoccupazioni, ora sono necessarie azioni concrete per riconquistare la fiducia. Dalle crisi possono nascere nuove importanti opportunità".

Ma quali conseguenze avrà il dieselgate sulla filiera dell'automotive? In alternativa al diesel l'auto elettrica sembra essere l'unica soluzione per far rientrare le emissioni di CO2 nei futuri limiti posti dall'Unione Europea, ma siamo pronti per una diffusione su larga scala delle auto a emissioni zero? Su questi temi si sono espressi diversi esperti dei settori coinvolti. Una diffusione di massa dei veicoli elettrici richiede oggi un preciso piano energetico, la produzione e la distribuzione di energia elettrica. Soggetti in prima linea sono quindi l'Authority dell'Energia e operatori come Enel Energia. A Milano, a rappresentare la prima è intervenuto Andrea Caizzi (Direzione Infrastrutture, Unbundling e Certificazione - DIUC), per la seconda Alessandro Cicerchia che, all'interno della società, riveste il delicato ruolo di Responsabile per la Mobilità Elettrica. Un ruolo strategico sulla mobilità elettrica l'Authority lo gioca a proposito delle tariffe che rappresentano, per quanto riguarda i consumatori, la parte del prezzo pagato per l'utilizzo della rete (trasmissione, distribuzione e misura) e per gli oneri generali di sistema, mentre il prezzo dell'energia vera e propria (kWh) è determinato da logiche di mercato. In assenza di una esplicita incentivazione della fornitura di energia elettrica per autotrazione (incentivazione che può derivare solo da una normativa primaria), l'Authority è tenuta a definire le tariffe nel rispetto del principio generale della "riflettività dei costi", evitando impropri sussidi incrociati. Ad esempio, non è detto a priori che un kWh destinato a ricaricare le batterie di un veicolo in un punto di ricarica accessibile al pubblico (in prospettiva: essenzialmente ricarica veloce) debba costare come quello destinato alla ricarica in ambito domestico (tipicamente: ricarica lenta), così come già oggi le tariffe per la fornitura di energia elettrica alle abitazioni è diversa da quella destinata agli altri usi. Importante è osservare che la "ricarica dei veicoli elettrici" non costituisce ancora oggi una attività prevista dal quadro normativo del settore elettrico, non essendo né un servizio regolamentato né oggetto di normazione primaria. I recenti sviluppi normativi, sia a livello europeo (Direttiva 2014/94 UE) sia a livello nazionale (Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica - PNIRE, di cui all'art. 17-septies della Legge 7 agosto 2012, n. 134), stanno gradualmente definendo un quadro di riferimento organico in materia, anche se non sono allo stato attuale ancora pienamente operativi. Tra le implicazioni della Direttiva e del PNIRE di maggiore interesse vi sono le seguenti: la ricarica dei veicoli elettrici è un servizio aperto alla concorrenza, l'energia elettrica è una componente di detto servizio ma non coincide con esso, i Distributori di energia elettrica sono tenuti a cooperare su base non discriminatoria con qualsiasi soggetto che possieda o gestisca punti di ricarica accessibili al pubblico. Cicerchia ha evidenziato che in Italia operano già 1.800 stazioni di ricarica Enel e che la prima risposta per soddisfare una crescita della domanda verrà dall'installazione presso le abitazioni private di un erogatore con contatore dedicato. Ci vorranno poi nuovi accordi con città di tutte le dimensioni per l'installazione di infrastrutture di ricarica pubbliche e qui sorge un grosso problema perché attualmente i veicoli elettrici rappresentano una supernicchia (0,1% del mercato), mentre la realizzazione di infrastrutture richiede grandi investimenti che devono essere convenienti per chi li installa e gestisce. La rete, insomma, deve essere remunerativa, ma perché questo accada è necessario mettere in moto un volano virtuoso, incentivando, per esempio, l'acquisto di auto elettriche

Giorgio Boiani, Vicepresidente di Asconauto (Associazione dei Consorzi dei Concessionari), vede strettamente connesse la vicenda del dieselgate e la crescita di auto a emissioni zero. "Il dieselgate ha generato crescenti preoccupazioni per i

Editoriali

Archivio »

Dalla forbice al bisturi



Gli sprechi della spesa pubblica e le possibilità della spending review? Gli anni passano e il mistero resta. Un ultimo studio a tal proposito è stato fatto da



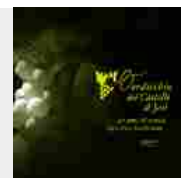
Ultimo numero



Happy B-day Superfast

Andrea e Chiara Morandi celebrano vent'anni di collegamenti tra Ancona e la Grecia

Prima passa su VINIT!
Guida
Enogastronomia
Turismo
www.vinit.it



Aree Adriatico

Archivio »

- » Abruzzo
- » Croazia
- » Friuli Venezia Giulia
- » Infrastrutture
- » Macroeconomia Adriatica Ionica
- » Marche
- » Montenegro
- » News
- » Repubblica San Marino
- » Veneto
- » Albania
- » Emilia Romagna
- » Grecia
- » Macroeconomia Adriatica Ionica
- » Molise
- » Nautica
- » Puglia
- » Slovenia

I più letti

concessionari delle officine del gruppo Volkswagen. I nostri associati hanno sofferto dell'assenza di informazioni da parte della Casa su cosa stava succedendo e su come comportarsi con i clienti. Credo vada premiato il senso di coesione che li ha uniti per far fronte all'emergenza. Se il dieselgate dovesse portare alla corsa all'elettrico ritengo che ciò possa rappresentare un problema per reti che non sono certo preparate a un'escalation di queste vetture. Non vorrei che la vendita di auto elettriche aggravasse i problemi della filiera, per esempio con comportamenti simili a quello già tenuto da Tesla che salta i dealer nei rapporti con i clienti". Più ottimista si è dimostrato Gianfranco Soranna, Direttore di Federauto (Associazione dei Concessionari). "Certo, la rete dei dealer dei marchi del Gruppo VW è giustamente preoccupata, ma non credo in un contagio delle reti di altri costruttori per quanto riguarda il diesel. Dal nostro punto di osservazione posso aggiungere che il mercato sta reagendo in modo assolutamente razionale. Per quanto riguarda un'eventuale escalation delle auto elettriche credo che per i concessionari non ci saranno problemi ad adeguarsi e tutto dipende da come si muoveranno le Case madri".

Lo scenario, nel caso in cui questa crescita si verifichi, muterà profondamente, per esempio, il mix di flotte e noleggi a lungo termine. "Oggi", ha dichiarato a #FORUMAutomotive Pietro Teofilatto, Direttore Noleggio a Lungo Termine di Aniasa (Associazione dei noleggiatori), "l'80% dei noleggi è rappresentato da vetture a gasolio e il settore business assorbe già l'80% delle poche unità elettriche che vengono immatricolate nel nostro Paese. Per quanto riguarda l'emergenza dieselgate abbiamo calcolato che le auto a noleggio coinvolte siano circa 20mila. Adesso dobbiamo aspettare per vedere cosa succederà con richiami e modifiche nelle officine. Per una business car sono molto importanti i tempi di fermo dell'auto, che devono essere brevi e certi". Sulle due questioni – elettrico e diesel – è poi intervenuto Il Presidente dell'Acì Angelo Sticchi Damiani. Delle problematiche connesse all'auto elettrica l'Automobil Club si occupa già da cinque anni con Aciconsult ed è già impegnata nell'installazione di colonnine di ricarica. Le istanze che vengono dalla mobilità elettrica in un futuro sempre più vicino sono del resto comuni a tutta l'Europa e recentemente, a Londra, tutti gli Automobil Club del Vecchio Continente si sono incontrati per affrontare il tema. Il primo problema è quello di gestire tempestivamente una domanda che potrebbe crescere rapidamente. Parallelamente, ha osservato Sticchi Damiani, bisogna riconsiderare i processi di omologazione delle auto nuove, facendo sì che le omologazioni nazionali siano coordinate da Bruxelles, e che le regole di omologazione portino ad un allineamento fra i dati rilevati in laboratorio e quelli rilevabili nell'uso di un veicolo. L'Acì è ovviamente pronta a dare il suo contributo con tutte le strutture di cui dispone.

» **Scambi con la Cina: CR number obbligatorio...**

» **La corte Internazionale dell'Adriatico e...**

» **Sostenibilità ambientale e Sociale nei v...**

» **CARIFAC IN VENETO BANCA**



Finanziamenti e bandi

Archivio »

» **VOUCHER PER L'INTERNAZIONALIZZAZIONE DELLE MPPI, IN ARRIVO IL BANDO**

» **Bando Imprese - PROGRAMMA QUADRO PER LA COMPETITIVITA' E L'INNOVAZIONE - CIP**

» **Salute 2011: lanciato l'invito**

» **Energia 2020: la commissione presenta una nuova strategia**



Archivio »

L'ABBIAMO FATTA PIÙ GRANDE...
LA TUA ENERGIA, SEMPRE VICINA, ANCORA PIÙ FORTE.



Seguici su Facebook
www.facebook.com/adriaeco

Adriaeco Adriatic Economy Observer - Registrazione Tribunale di Ancona n.26/07 del Registro Periodici del 22 dicembre 2007
Redazione - Via Chiusa, 6 edificio C, 60027 Osimo (AN) - P.I. 02349090429

web agency