ADIRA ASSOCIAZIONE DISTRIBUTORI INDIPENDENTI RICAMBI AUTOVEICOLI

2035 NON PIÙ 2035?

Saperne di più per capire meglio

A cura di P. Beccari e A. Boni

INDICE

1. Introduzione pag. 3

2. La politica legislativa UE per la riduzione delle emissioni di gas serra pag. 4

3. Contenuti principali e iter legislativo della proposta di modifica (del REG UE 2019/631) pag. 6

4. Perché efuels "sì" e biocarburanti "no" pag. 8

5. Perché i costruttori stanno scegliendo l'elettrico pag. 11

6. E i consumatori stanno a guardare? pag. 14

7. Come cambierà l'aftermarket? pag. 15

8. Conclusioni pag. 19

INTRODUZIONE

Cosa sta accadendo negli ambienti della politica comunitaria? Perché il termine "perentorio" del 2035? Perché gli efuels "sì" e i biocarburanti "no"? Perché i costruttori hanno scelto l'elettrico? E il consumatore sta davvero a guardare? E quali saranno gli impatti sul nostro mondo?

Queste sono solo alcune delle domande a cui questo lavoro cercherà di dare risposta.

Lo farà senza partigianeria, lasciando al lettore la formazione della propria opinione, ma con l'auspicio di trovarlo "*open minded*" rispetto alle opportunità che il futuro gli riserverà.

ADIRA, finora, non ha mai affrontato il tema della transizione energetica applicata alla mobilità poiché l'associazione si muove secondo il principio della "*neutralità tecnologica*": ***qualunque sia la tecnologia applicata al veicolo, ADIRA deve determinare le condizioni affinché gli operatori indipendenti siano in grado di manutenerlo e ripararlo, con ciò tutelando anche la libertà di scelta dell'automobilista***.

Il presente lavoro passa attraverso il contributo allo sviluppo di un sistema normativo adeguato che argini le "*derive*" delle case auto e tuteli i diritti dell'aftermarket indipendente.

Quindi ADIRA non ha mai assunto una posizione "*pro*" o "*contro*" le nuove tecnologie, né lo farà in questa occasione.

Ciò che intende fare è fornire un'informazione sufficientemente esaustiva per permettere al lettore di comprendere correttamente il contesto in cui si sviluppano i diversi aspetti della questione e farsi, poi, una propria opinione.

LA POLITICA LEGISLATIVA UE PER LA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI GAS SERRA

IL GREEN DEAL E IL PIANO DEGLI OBIETTIVI CLIMATICI.

Alla fine del 2019, con apposita comunicazione, la Commissione Europea illustrava il **Piano d'azione dell'Unione Europea - Green Deal** per un'economia più sostenibile, trasformando così le sfide climatiche e ambientali in opportunità per tutti i settori economici.

Il Green Deal - come pensato dalle istituzioni comunitarie – è quindi la risposta ai problemi legati al clima ed all'ambiente (riscaldamento globale, cambiamenti climatici, inquinamento, deforestazione, rischio estinzione specie animali, ecc.).

Rappresenta una **nuova strategia di crescita** che mira a trasformare l'UE in una società dotata di un'economia efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, con **l'obiettivo – nel 2050 – di zero emissioni nette di gas ad effetto serra e di una crescita economica dissociata dall'uso delle risorse**.

Per raggiungere gli obiettivi prefissati, la comunicazione includeva poi una tabella di marcia, ossia un **piano di azioni** concrete per:

- garantire che non vi siano emissioni nette di gas ad effetto serra entro il 2050;
- promuovere l'uso efficiente delle risorse passando a un'economia pulita e circolare;
- ripristinare la biodiversità e ridurre l'inquinamento.

Il Green Deal – come detto – riguarda **tutti i settori** dell'economia comunitaria in rapporto a ciascuno dei quali la Commissione Europea sarà poi chiamata a formulare proposte di azione, sorrette dagli investimenti necessari e dagli strumenti di finanziamento disponibili.

IL SETTORE DELLA MOBILITÀ.

Nello specifico, l'intento e l'impegno della Ue è quello di **ridurre sempre più rapidamente le emissioni prodotte dai trasporti** comparto che, in base alle stime presentate, rappresenta circa un quarto delle emissioni di gas ad effetto serra presenti in Europa, con indice in aumento.

In tale contesto generale, il **trasporto su strada** copre il 71,7% delle emissioni prodotte dalle varie modalità di trasporto.

Le azioni previste per ridurle del 90% entro il 2050 spaziano dalla conversione al digitale per una mobilità automatizzata, all'iniziativa "cielo unico europeo" (per una riduzione significativa delle emissioni dovute all'aviazione), alla cessazione delle sovvenzioni per i combustibili fossili, all'incremento dell'offerta di carburanti alternativi sostenibili per i trasporti.

Il Green Deal, pertanto, è chiamato ad affrontare i problemi delle emissioni e della congestione urbana attraverso **NORME TECNICHE stringenti e rigorose in vista della riduzione dell'inquinamento causato dai veicoli**.

IL REGOLAMENTO UE N. 631/2019 E LA VALUTAZIONE DELLA SUA EFFICACIA.

In tale contesto si inserisce il **Regolamento UE n. 631/2019.**

Entrato in vigore il 1° gennaio 2020, definisce i livelli/requisiti di prestazione in materia di emissioni di CO2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri (furgoncini) per rendere più pulito il trasporto su strada, in vista del soddisfacimento degli obiettivi generali dell'Unione.

Vale a dire, una **riduzione** pari al 15% delle **emissioni medie** per il periodo 2025 – 2030 e del 37,5% per le autovetture e 31% per i veicoli commerciali a partire dal 2030.

Inoltre, per precisa disposizione, la Commissione avrebbe dovuto procedere ad una **attività di riesame** del Regolamento entro il giugno del 2021.

A seguito di tale riesame, la Commissione pubblicava uno **specifico rapporto** nel quale si registrava un **aumento delle emissioni** di gas serra nel **settore dei trasporti**; con il trasporto su strada che rappresentava circa il 20% delle emissioni totali.

Lo stesso rapporto, sottolineava come il **settore automobilistico**, la cui industria è di fondamentale importanza per l'economia della UE, stesse attraversando una **profonda trasformazione strutturale** con l'affermazione delle **tecnologie "pulite" e digitali (zero emissioni e veicoli connessi)**.

Nel suo studio, la Commissione **riteneva pertanto necessaria una revisione della normativa** onde poter conseguire una riduzione delle emissioni nette di almeno il 55 % entro il 2030 (rispetto al 1990), consentendo comunque al settore automobilistico di mantenere e rafforzare la propria leadership nelle nuove tecnologie, soprattutto alla luce della concorrenza internazionale.

La Commissione ribadiva anche **l'importanza di politiche volte a promuovere la diffusione dei veicoli a emissioni zero e delle relative infrastrutture in tempi piuttosto rapidi.**

Per tali motivi, **divenne centrale stimolare l'innovazione nelle tecnologie a zero emissioni**, per permettere al settore automobilistico europeo di recuperare il gap con quello di altri continenti e salvaguardare i livelli occupazionali.

Se da un lato il settore automobilistico era infatti riuscito a sviluppare e produrre tecnologie avanzate per i motori a combustione interna e a commercializzarle su scala mondiale, dall'altro, secondo le intenzioni della Commissione, doveva ora convogliare sempre più investimenti nelle tecnologie a zero emissioni.

In tale contesto globale, **anche la catena di valore dell'industria automobilistica dell'UE venne chiamata a svolgere un ruolo guida nella transizione globale in corso verso una mobilità a zero emissioni.**

LA PROPOSTA DI MODIFICA E LE SUE LINEE GUIDA. SUOI CONTENUTI PRINCIPALI E ITER LEGISLATIVO.

Da qui allora, la proposta di modifica del Regolamento 631/2019 (approvata definitivamente dal Consiglio d'Europa del 28/3/2023) che punta a:

1) rendere più rigorosi i requisiti di riduzione delle emissioni attualmente previsti per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri;
2) definire un percorso chiaro per ulteriori riduzioni oltre il 2030 al fine di contribuire al conseguimento della neutralità climatica entro il 2050;
3) favorire il passaggio ad un parco veicoli a "zero emissioni".

Corre l'obbligo di sottolineare come la proposta della Commissione, fin dall'inizio, indicasse solo i limiti posti alle emissioni di gas serra **a prescindere dalla tecnologia adottata**, la cui scelta è stata lasciata all'industria.

Quindi il principio della cosiddetta **NEUTRALITA' TECNOLOGICA** è da sempre il fulcro della nuova normativa

Infatti, **si sottolinea come diverse tecnologie sono e resteranno disponibili per raggiungere l'obiettivo "emissioni zero" per l'intero parco veicoli** (ad es. veicoli elettrici a batteria, veicoli alimentati a celle a combustibile, veicoli alimentati ad efuels)

Anche i veicoli ibridi ricaricabili (plug in) possono continuare a svolgere un ruolo importante nel percorso di transizione.

CONTENUTI PRINCIPALI E ITER LEGISLATIVO DELLA PROPOSTA DI MODIFICA

Alla fine del 2022, a seguito dell'accordo raggiunto in sede comunitaria nel quadro delle misure previste per il taglio delle emissioni di CO2 per auto e veicoli commerciali leggeri, la Commissione presentava una **prima proposta di modifica** del Regolamento n. 631/2019 che prevedeva il taglio delle emissioni del 100% decretando, quindi, lo stop alla vendita dei veicoli alimentati a benzina o diesel, a partire dal 2035.

Allo stesso tempo, venivano indicati **obiettivi intermedi di riduzione** delle emissioni per il 2030 (55% per le auto e 50% per i furgoni rispetto ai valori del 2021), come giusta progressione verso la riduzione totale prevista per il 2035.

Così come, la proposta di nuovo Regolamento prevedeva l'obbligo in capo alla Commissione, entro la fine del 2026, di rilevare il divario tra i valori limite di emissione e i dati reali del consumo di carburante ed energia, di riferire su una metodologia per adeguare le emissioni stesse e proporre adeguate misure conseguenti.

Era inoltre presente una misura ad hoc (c.d. emendamento Motor Valley) per i costruttori responsabili di piccoli volumi di produzione (dalle mille alle 10mila auto nuove o da mille a 22mila furgoni nuovi in un anno solare), che beneficiare di apposita deroga fino al 2035.

In ordine ai **carburanti sintetici**, si incaricava la Commissione – in maniera non vincolante - di presentare una proposta **per l'immatricolazione**, **dopo il 2035, di veicoli alimentati esclusivamente con carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO2 (e-fuels).**

A febbraio 2023, dopo il voto di approvazione del Parlamento Europeo, il testo veniva trasmesso al Consiglio UE per la sua formale accettazione, prima della pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della UE.

Tuttavia, proprio in vista del voto definitivo del Consiglio UE, previsto per lo scorso 7 marzo, dal governo tedesco arrivava la richiesta di ammissione, post 2035, anche dei veicoli alimentati con e-fuel, i carburanti sintetici.

Tale richiesta era accompagnata dalla minaccia di voto contrario da parte della Germania e di altri Stati (Italia, Bulgaria e Polonia) in caso di mancato accoglimento dell'istanza.

Si formava, così, una cosiddetta "minoranza di blocco" che avrebbe impedito la definitiva approvazione del regolamento.

Il "Coreper" decideva, a questo punto, di rinviare il voto sul regolamento.

Il Coreper è l'organo che coordina e prepara i lavori di tutte le riunioni del Consiglio, con il compito di trovare, prima della decisione formale, le convergenze sui punti in delibera.

A seguito delle trattive e delle discussioni intercorse nei giorni successivi, la Germania ha ottenuto **l'ammissibilità degli efuels dopo il 2035** a patto che vengano prodotti utilizzando energie rinnovabili.

Cadendo l'opposizione tedesca, la "minoranza di blocco" è venuta meno e ha consentito l'approvazione definitiva della normativa lo scorso 28 marzo, con l'astensione dell'Italia e il voto contrario della Polonia.

Nel dettaglio, cosa prevede la deroga per i c.d. e-fuels?

Dopo l'adozione del regolamento sugli standard di emissione CO2 per auto e furgoni nuovi dal 2035 (fine del motore endotermico alimentato da benzina e diesel), , **la Commissione presenterà un regolamento di esecuzione per l'omologazione di questi veicoli alimentati** – esclusivamente ed in via permanente – **da combustibili rinnovabili di origine non biologica, ovvero gli e-fuels o carburanti sintetici.**

Inoltre, sempre la Commissione – in linea con le proprie attribuzioni – proporrà un atto delegato che specifichi in che modo i veicoli alimentati esclusivamente da combustibili sintetici contribuirebbero al perseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra.

Dopo il via libera del Consiglio UE allo stop per benzina e diesel dal 2035, il prossimo passo dell'iter legislativo vedrà la Commissione impegnata a lavorare all'attuazione della parte

del regolamento sulle emissioni relativa ai combustibili neutri (considerando 11, prima non vincolante), ora considerati al pari dell'elettrico.

Concretamente, la Commissione presenterà al Parlamento ed al Consiglio una proposta in tal senso che dovrà poi essere oggetto di specifica approvazione da parte dei co-legislatori.

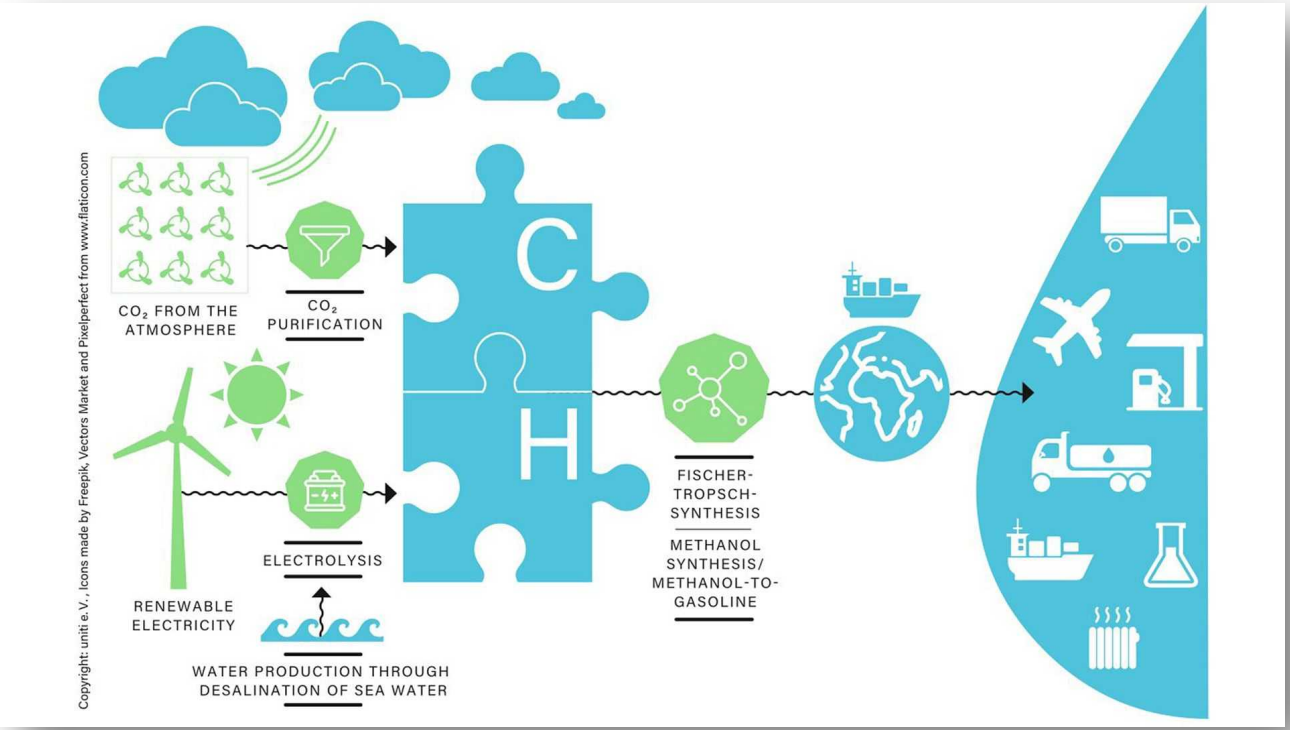
PERCHE' E-FUELS "SÌ" E BIOCARBURANTI "NO"

Anzitutto, cerchiamo di capire di che cosa stiamo parlando.

Cosa sono gli e-fuels?

Gli e-fuels vengono prodotti combinando chimicamente idrogeno e anidride carbonica. L'idrogeno viene ottenuto per elettrolisi dall'acqua e per farlo serve molta energia elettrica e molta acqua.

Affinché i carburanti sintetici siano davvero a zero emissioni di CO2 occorre che questa elettricità venga da fonti di energia rinnovabili come quella solare, eolica, geotermica, idrica o dalle maree.

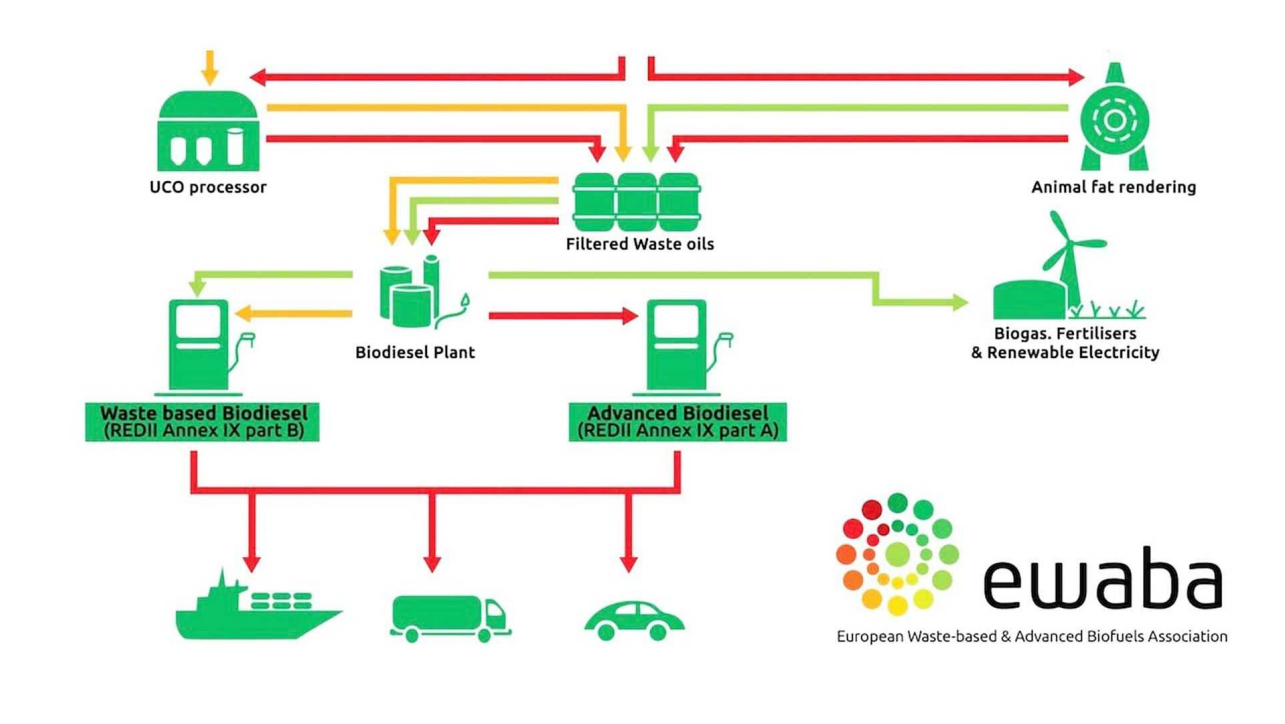


Cosa sono i biocarburanti?

I biocarburanti, come il bioetanolo e il biodiesel vengono prodotti dalle biomasse, cioè dagli scarti di materia organica generata dalle piante e dagli animali.

Per la produzione delle biomasse vengono utilizzati gli scarti dell'industria agroalimentare, i rifiuti organici urbani, le ramaglie verdi di attività agricole e forestali, i residui della legna da ardere e altro ancora.

I biocarburanti sono "virtualmente" carbon neutral perché, se impiegati per alimentare i motori termici, sviluppano l'anidride carbonica già presente nella biomassa di partenza, a sua volta captata dall'atmosfera e fissata nella materia organica dalle piante attraverso la fotosintesi.



I biocarburanti si dividono principalmente in due prodotti: il bioetanolo e il biodiesel.

Ma ci sono anche il metanolo e il biobutanolo. Il bioetanolo viene prodotto tramite un processo di fermentazione delle biomasse in cui i microrganismi (batteri) metabolizzano gli zuccheri vegetali e producono etanolo. Questo tipo di carburante viene già utilizzato in basse percentuali (5-10%) nell'attuale benzina in commercio.

Per la produzione di biocombustibili liquidi, in particolare bioetanolo e biodiesel, attualmente si usano colture dedicate come granoturco, barbabietole, colza, girasoli.

Fatta chiarezza sui concetti di base, resta la domanda: "Perché gli efuels sono stati inseriti tra i carburanti post 2035 e i biocarburanti no?".

Le ragioni di questa scelta sono di doppia e diversa natura.

In primo luogo, un **motivo "scientifico".**

I biocarburanti non sono ritenuti climaticamente neutri (come richiede il regolamento UE), poiché è vero che l'anidride carbonica da essi emessa è pari a quella incorporata nelle biomasse da cui si ricavano i carburanti e che, a sua volta, è stata assorbita dall'ambiente, ma i processi produttivi per la produzione di biomasse sono svolti impiegando mezzi che emettono CO2 da fonti non rinnovabili.

Pensiamo, ad esempio, a tutti i mezzi agricoli impiegati nella coltivazione, al loro trasporto, al loro stoccaggio, ai sistemi di "digestione", ecc. La riduzione di emissioni di CO2 dei biocarburanti rispetto ai carburanti tradizionali oscilla tra il 60% e il 90%.

Gli efuels sono, invece, ritenuti climaticamente neutri **quando sono prodotti utilizzando energie rinnovabili.** In questo caso, lo sono effettivamente.

Il tema, semmai, è capire quanta energia è necessaria e come poterli produrre.

Il secondo motivo per il quale sono stati preferiti gli efuels ai biocarburanti è da ricerccare sul **piano diplomatico**.

L'eccezione degli efuels era già stata sollevata dalla Germania in occasione dell'accordo sul tema tra Consiglio e Parlamento Europeo di fine ottobre 2022.

Nessuno aveva posto la questione dei biocarburanti. È lecito immaginare che, da quella data, si sia sviluppata un'attività diplomatica tra la Germania e la Commissione per poter far includere gli efuels nel perimetro delle tecnologie ammissibili dopo il 2035.

La stessa cosa non è avvenuta per i biocarburanti.

L'Italia, a ottobre 2022, non aveva sollevato alcuna eccezione, salvo poi farlo dopo la ratifica del Parlamento Europeo avvenuta a metà febbraio 2023.

A quel punto, gli spazi diplomatici erano estremamente angusti. Reinserire il tema dei biocarburanti nell'accordo tra Consiglio e Parlamento europei, avrebbe significato riprendere l'iter legislativo quasi dall'inizio **con la conseguente impossibilità di rispettare il termine del 2035.**

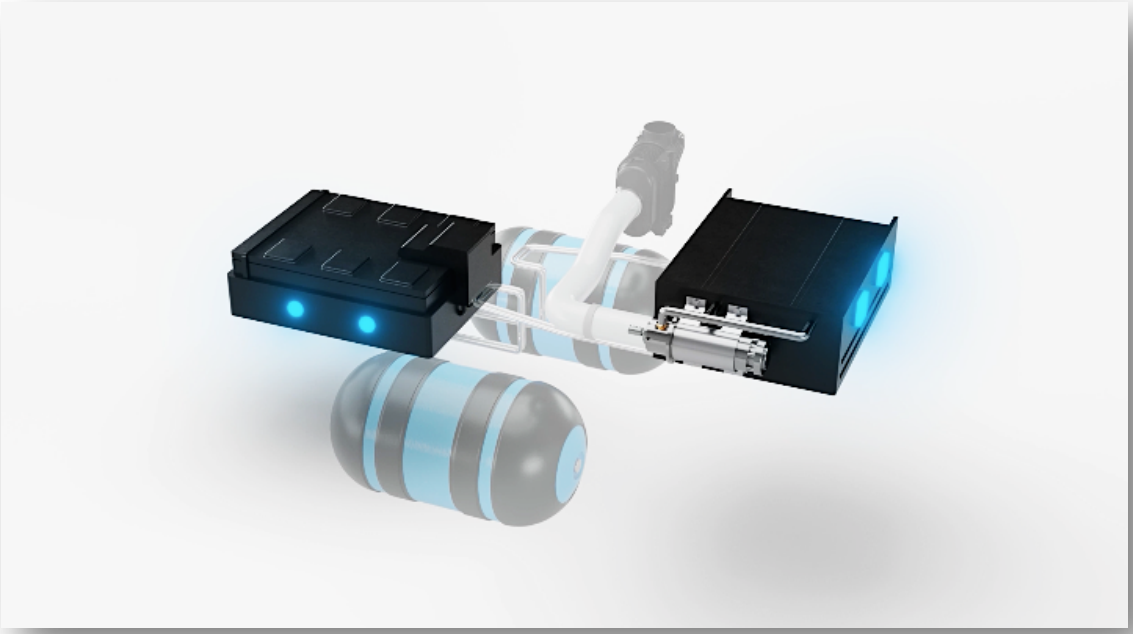
Perchè l'Italia non abbia sostenuto l'eccezione dei biocarburanti fin da ottobre 2022, non è dato conoscere.

E' lecito, però, immaginare che, a quella data, non fosse ancora concluso il lungo e complesso processo di insediamento del nuovo governo e che il nostro paese sia arrivato a quell'appuntamento senza una linea ben definita.

Cosa che è avvenuta, invece, a febbraio 2023, ma, come detto, ormai fuori tempo massimo. Potremmo dire che il nostro paese abbia pagato un prezzo alla sua instabilità politica.

Da sottolineare che l'apertura agli efuels non è stata acclamata dall'Italia, ma nemmeno dalla sponda più intransigente dei paesi UE, specialmente quelli del nord Europa, che spingevano per restare aderenti ad un testo del regolamento ancora meno "permissivo".

Corre, l'obbligo di ricordare che un'altra tecnologia ammissibile dopo il 2035 è quella delle celle combustibili a idrogeno. Il principio è quello della combinazione dell'idrogeno



contenuto in opportuni serbatoi sul veicolo, con l'ossigeno raccolto da opportune prese d'aria producendo acqua e generando energia elettrica dalla reazione chimica. Anche in questo caso, l'idrogeno verrebbe prodotto per elettrolisi utilizzando energie rinnovabili e distribuito con sistemi climaticamente neutri.

Infine, come sopra riportato ("Considerando 11" del regolamento), **occorre sempre considerare che potrebbero essere ritenute ammissibili altre tecnologie oggi non conosciute o non sviluppate che rispettino il limite imposto dalla normativa, cioè quello di "emissioni zero di CO2".** Il governo italiano, infatti, proprio in base alla lettera del "Considerando 11", proseguirà la propria opera diplomatica per far sì che anche i biocarburanti possano venire ammessi tra le tecnologie consentite dopo il 2035

PERCHE' I COSTRUTTORI STANNO SCEGLIENDO L'ELETTRICO?

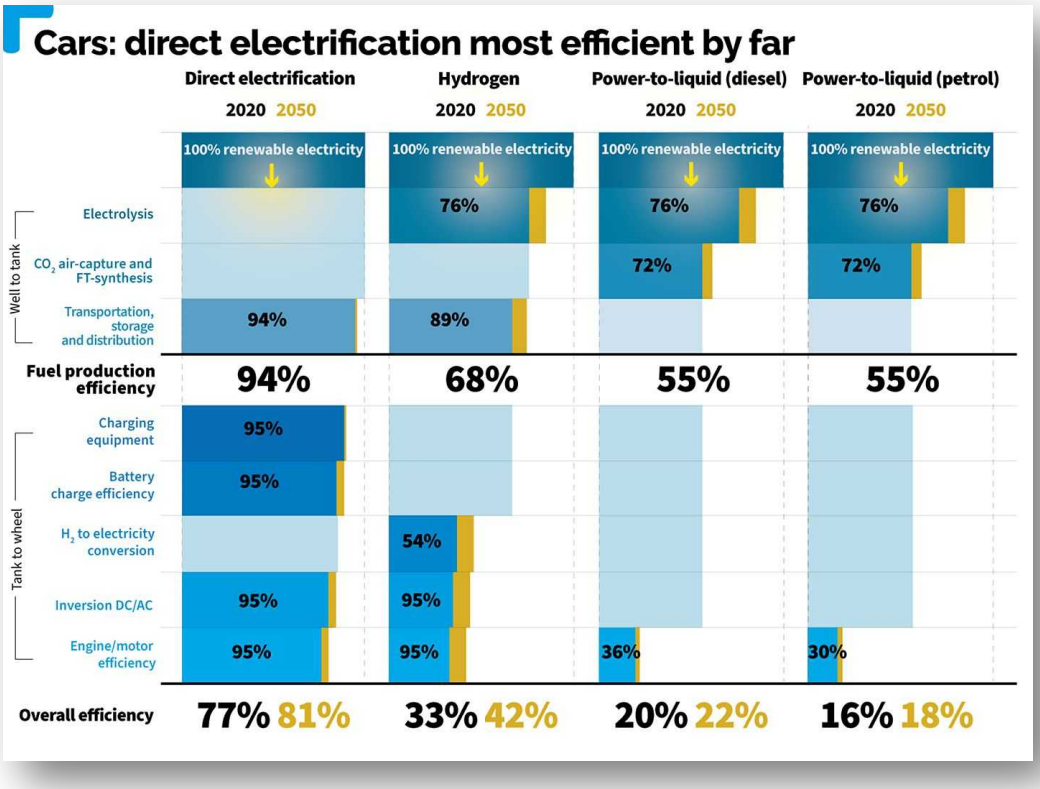
Per riassumere, all'attuale stato dell'arte, sono tre le tecnologie ammissibili dopo il 2035: elettrico, celle combustibile a idrogeno e efuels.

Ma i costruttori hanno finora adottato praticamente solo il primo. Perché?

La prima ragione è che si tratta di **una tecnologia immediatamente disponibile e, sebbene ancora i una fase iniziale, tutto sommato consolidata**, al contrario dell'attuale situazione per l'idrogeno e gli efuel.

La seconda è che l'energia elettrica è già **capillarmente distribuita** e, nonostante tutto, disponibile ancora **a costi sostenibili**.

Ad oggi, la produzione di un litro di efuel costa circa 53,00€ alla produzione contro circa i 2,00€/litro del biodiesel alla pompa e un costo equivalente litro di energia elettrica



compreso tra 0,90€ in modalità di ricarica domestica con wallbox e circa 2,00€ in modalità di ricarica pubblica fast (benzina e diesel si attestano attorno a 1,80/1,90€ al litro).

La terza ragione sta nella sua **efficienza, di gran lunga superiore sia agli efuels che alle celle a idrogeno.**
Naturalmente non è dato sapere che tipo di sviluppo potranno avere nei prossimi anni gli efuels e l'idrogeno.
In ogni caso, ci sono "pro" e "contro" di ognuna delle tecnologie in discussione.

Auto Elettriche

- Vantaggi: Consumi ridotti, capillarità dei punti di ricarica (anche a casa); bonus all'acquisto, riduzione emissioni di qualsiasi tipo, riduzione inquinamento acustico.
- Svantaggi: autonomia limitata, tempi di ricarica, sicurezza delle batterie, smaltimento delle batterie, costo elevato (non considerando i bonus all'acquisto) anche se in diminuzione per effetti "scala"

Efuel

- Vantaggi*: impiegabili nei veicoli attualmente in circolazione, infrastruttura distributiva già esistente (per gli altri tipi di carburante); ampia disponibilità di energie rinnovabili per la loro produzione; abbattimento delle emissioni; suscettibili di sensibili riduzioni di prezzo per limitati incrementi di scala produttiva. (*Fonte Efuel Alliance – www.efuel-alliance.eu di cui fanno parte Exxon Mobil, Repsol, Eni, Neste, Siemens Energy, Bosch, Mahle, ZF, Iveco e Mazda)
- Svantaggi*: si prevede una produzione largamente insufficiente nel 2035; tecnologia e impianti di produzione tutti da sviluppare, nonostante le economie di scala, i costi resteranno elevati; non vengono abbattute le emissioni di ossidi di azoto. (*Fonte: Transport & Environment - www.transportenvironment.org)

Celle combustibile a idrogeno

- Vantaggi: abbattimento completo delle emissioni (il residuo della reazione chimica è vapore acqueo).
- Svantaggi: complessità nella distribuzione, costi di produzione, necessità di elevate quantità di energia nei processi di produzione.

Biocarburanti

- Vantaggi: abbattono del 60-90% le emissioni di CO2 e riducono anche quelle di particolato; sono biodegradabili; possono essere impiegati nei veicoli diesel di ultima generazione attualmente in circolazione.
- Svantaggi: la loro produzione richiede elevate estensioni di suolo specificamente coltivato (un ettaro coltivato a colza o girasole, produce 1.140 litri di biodiesel), elevati costi di produzione (manodopera, mezzi, periodo di sviluppo delle coltivazioni). L'utilizzo di un arbusto africano (la jatropha curcas) potrebbe incrementare le rese per ettaro (fino a 1.900 litri) e consentire coltivazioni anche in zone semi desertiche, richiedendo pochissima acqua. In ogni caso, la produzione di biodiesel su larga scala, richiederebbe comunque estensioni di terreno elevatissime.

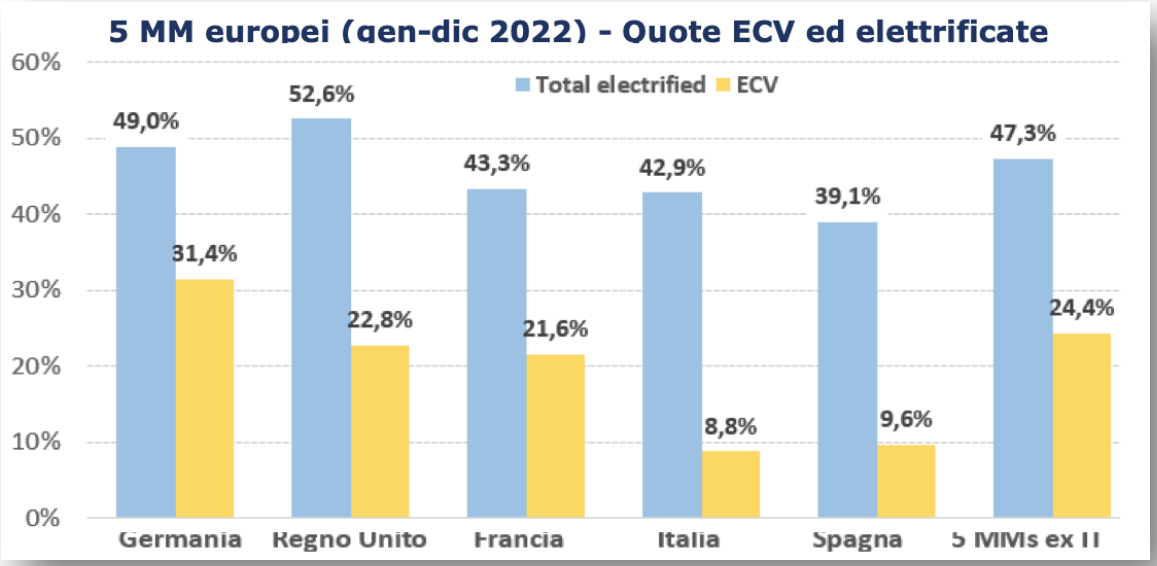
Per tutti questi motivi, i costruttori hanno scelto di rivolgersi alla tecnologia elettrica. Su questo fronte le sfide ancora aperte sono:

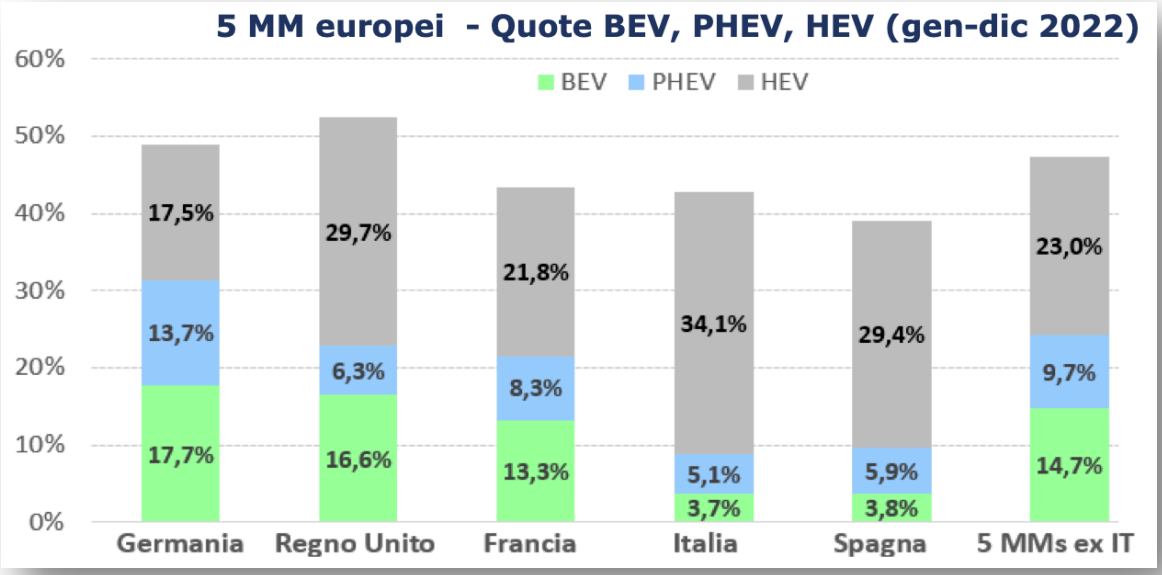
- Efficientamento delle batterie (riduzione di dimensioni e aumento di potenza e durata)
- Riconversione della produzione di energia a monte (verso energie rinnovabili)
- Riduzione dei costi di produzione (parzialmente già rilevabile)
- Sviluppo di una tecnologia elettrica europea (batterie, componenti, ecc.)
- Creazione di una rete di infrastrutture di ricarica sufficientemente capillare

Allo stato attuale, queste sfide, sono state ritenute dall'industria e dal legislatore europeo meno difficilmente affrontabili rispetto all'adozione delle altre tecnologie che, oggi almeno, non consentono di sostenere la transizione del sistema di mobilità europeo per i motivi sopra esposti.

E I CONSUMATORI STANNO A GUARDARE?

Se i produttori, una scelta tecnologica l'hanno fatta, i consumatori hanno scelto quale modello di mobilità adottare per il futuro? Vediamo che cosa accade nei 5 maggiori mercati europei.





(Fonte: UNRAE)

- BEV: veicoli completamente elettrici
- PHEV: veicoli ibridi plug in
- HEV: veicoli full hybrid

Nei maggiori 5 mercati europei la quota di immatricolato 2022 di veicoli completamente elettrici ammonta al 14,7%, quella dei veicoli ibridi plug in al 9,7% e quella dei veicoli full hybrid al 23%. Si tratta complessivamente di quote di mercato già ragguardevoli, ma con alcune differenze tra i paesi: Italia e Spagna preferiscono le full hybrid alle plug in e alle full electric, invece la Germania ha il più altro immatricolato di full electric e plug in; il Regno Unito ha la maggiore quota di immatricolato elettrificato, ma con prevalenza di full hybrid, infine la Francia ha una situazione più equilibrata tra le tre diverse opzioni.

In Italia, nel 2022, si è registrata una flessione nell'immatricolato full electric e plug in. Nei primi due mesi del 2023, tuttavia, le full electric hanno subito un incremento del 20,8%, le plug in del 6,2% e le full hybrid del 25,5% con un incremento dell'immatricolato elettrificato pari all'11,8%.

Certamente le differenti condizioni socio economiche, di infrastrutture e di sensibilità rispetto ai temi ambientali dei diversi paesi influisce sui risultati.

Tuttavia, **è possibile affermare che i consumatori in generale abbiano già effettuato una scelta verso la mobilità elettrificata a prescindere dalle scadenze fissate dalla normativa**. E ciò risulta ancor più vero se si effettuano analisi comparate con le immatricolazioni degli anni precedenti: il mercato elettrificato dei 5 maggiori mercati europei è salito costantemente negli ultimi anni con tassi di crescita elevati ed è lecito attendersi una prosecuzione di questa tendenza.

COME CAMBIERA' L'AFTERMARKET?

E chi lo sa? Possiamo soltanto esprimere delle opinioni a riguardo. Fare delle speculazioni per quella che è la nostra conoscenza di questo settore. Facciamo allora un piccolo sforzo di immaginazione e proviamo a vedere da qui ai prossimi 15 anni.

Premessa

Anzitutto bisogna dire che la trasformazione, almeno in aftermarket, sarà un **processo graduale, giorno dopo giorno, che consentirà a tutti noi di porre in essere le necessarie strategie per adeguarvisi.**

In Italia, in particolare, pur prevedendo comunque una crescita nelle quote di immatricolato full electric e plug in, i tempi di "ricambio" del parco circolante **paiono oggi particolarmente lunghi.**

A questo proposito, occorre anche considerare che la velocità cambia in funzione del micro mercato preso in considerazione.

Ad esempio, possiamo ritenere che **le città del centro nord e le grandi città in generale**, stiano già facendo i conti con un circolante elettrificato piuttosto significativo.

Milano a guidare il gruppo, ma subito dietro tutti i medi centri urbani del nord dove le condizioni ambientali, quelle socio-economiche e le restrizioni alla circolazione specialmente nei mesi invernali, stanno spingendo sempre di più verso l'auto elettrificata o totalmente elettrica.

Ma anche le grandi aree urbane del centro sud come Roma e Napoli.

In tutte queste aree, sia gli autoriparatori che i distributori stanno affrontando la domanda di servizi dagli utenti di veicoli elettrificati.

Vice versa, vi sono ancora ampie aree del nostro mercato dove l'aftermarket "elettrico" attenderà ancora anni prima di manifestarsi in dimensioni significative.

Vi sono, poi, operatori che servono le grandi flotte delle società di noleggio a lungo termine.

Anch'essi sono interessati prima degli altri dal cambiamento e stanno già reagendo agli stimoli richiedendo ricambi, servizi e informazioni di nuovo tipo.

Come cambierà l'autoriparazione

L'elettrificazione del parco riparativo, insieme ai nuovi sistemi di sicurezza, indurranno un **cambiamento nel modello di business dell'autoriparatore**.

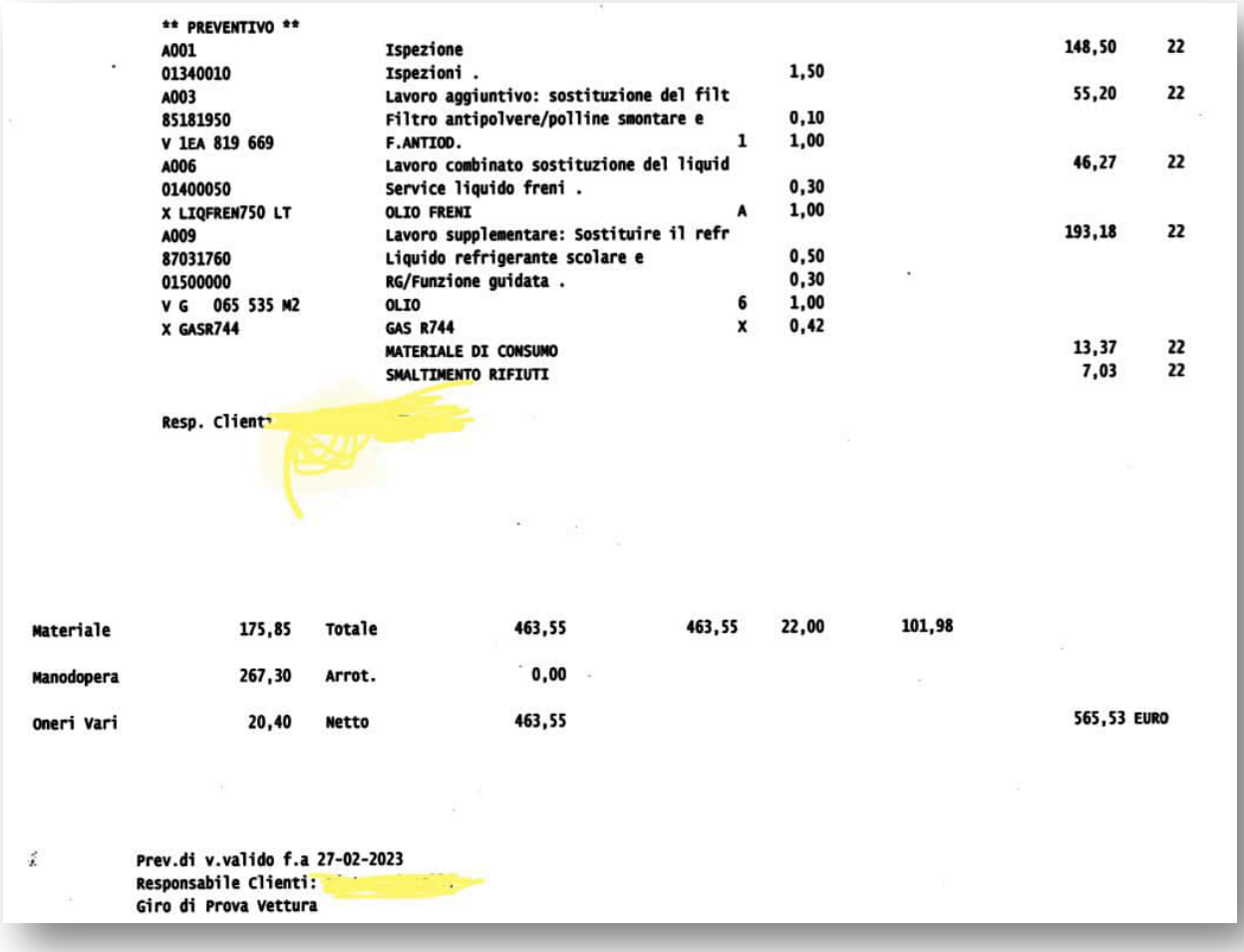
Oggi il modello è basato sul mantenimento di un basso prezzo della manodopera e di una maggiore incidenza del valore dei ricambi nella riparazione.

Domani, sia per l'oggettivo minor numero di componenti di cui sono dotati i veicoli elettrici (gli ibridi sono ancora in parte veicoli tradizionali da questo punto di vista), sia per il fatto che verrà impiegato sempre più tempo per la diagnosi e la risoluzione di problemi del software delle vetture, **il prezzo della manodopera (e il tempo complessivo addebitato al cliente) aumenterà, determinando quella giusta valorizzazione della competenza dell'autoriparatore che auspichiamo da anni** (si veda l'esempio del tagliando VW ID.4 che segue).

Inoltre, **dovranno arricchirsi le competenze dell'autoriparatore**: da meccanico (ieri) a meccatronico (oggi) a meccainformatico (domani). Si dovrà sempre di più intervenire sui componenti a livello software con appositi strumenti.

Infine, si effettueranno nuovi interventi sia per la manutenzione che per la riparazione. Difficile dire, a questo proposito, se il valore del tagliando medio possa salire o scendere (ad oggi i dati di esperienza offrono indicazioni contradditorie), quello che è certo è che coinvolgerà componenti diversi dagli attuali e necessiterà di una corretta valorizzazione della manodopera.

Questo un esempio di tagliando per Volkswagen ID.4 effettuato in concessionaria:



** PREVENTIVO **

A001	Ispezione			148,50	22
01340010	Ispezioni .		1,50		
A003	Lavoro aggiuntivo: sostituzione del filt			55,20	22
85181950	Filtro antipolvere/polline smontare e		0,10		
V 1EA 819 669	F.ANTIOD.	1	1,00		
A006	Lavoro combinato sostituzione del liquid			46,27	22
01400050	Service liquido freni .		0,30		
X LIQFREN750 LT	OLIO FRENI	A	1,00		
A009	Lavoro supplementare: Sostituire il refr			193,18	22
87031760	Liquido refrigerante scolare e		0,50		
01500000	RG/Funzione guidata .		0,30		
V G 065 535 M2	OLIO	6	1,00		
X GASR744	GAS R744	X	0,42		
	MATERIALE DI CONSUMO			13,37	22
	SMALTIMENTO RIFIUTI			7,03	22

Resp. Client

Materiale	175,85	Totale	463,55	463,55	22,00	101,98	
Manodopera	267,30	Arrot.	0,00				
Oneri Vari	20,40	Netto	463,55				565,53 EURO

Prev.di v.valido f.a 27-02-2023
Responsabile Clienti:
Giro di Prova Vettura

(Fonte: Sicurauto)

Come cambierà la distribuzione

Il cambiamento epocale che si svilupperà per i prossimi 10-20 anni interesserà naturalmente anche la distribuzione. Ma in che modo?

Possiamo anzitutto immaginare che si venderanno componenti che oggi non si vendono e vice versa.

Ma questa non è una novità, è sempre accaduto.

Alcuni esempi? Silenziatori, ad esempio, ma anche candele e alcuni accessori come le autoradio.

Tutte linee di prodotto che hanno contribuito a fare grande l'aftermarket, ma che oggi sono sparite (autoradio) o non occupano certamente i primi posti nel ranking dei ricambi più venduti.

Forse il cambiamento più significativo che interverrà nella distribuzione è che essa, in entrambi i suoi livelli (distributore e ricambista) **dovrà integrare l'offerta di ricambi anche con altri business.**

Anzitutto l'attrezzatura, soprattutto (ma non solo) quella diagnostica intimamente connessa alla manutenzione e riparazione dei nuovi veicoli.

E poi i servizi, sia quelli collegati alla vendita dell'attrezzatura, sia in generale. **Formazione, supporto tecnico, supporto gestionale**, ecc. tutti elementi di un'unica offerta che verrà sempre di più valutata su questi elementi "impalpabili" piuttosto che sulla disponibilità e prezzo dei ricambi.

Il fatturato della distribuzione aftermarket aumenterà o diminuirà? E il numero degli operatori?

Anche qui, possiamo solo fare riferimento alla nostra esperienza.

Se prendiamo gli ultimi 30 anni, vediamo che il numero complessivo di operatori è diminuito, ma il fatturato complessivo del settore è aumentato. **Ci attendiamo che avvenga lo stesso nei prossimi 20.**

Quando si passano epoche di cambiamento, c'è sempre chi non riesce o non vuole (anche per scelta) adeguarsi e chi lo fa.

Naturalmente, alla fine del processo sono i secondi a restare e, normalmente, a **dividersi una fetta più grande del business.**

CONCLUSIONI

Saranno anni "interessanti" quelli che verranno.
Utilizziamo un aggettivo neutro proprio perché pensiamo che **non siano necessariamente peggiori, né migliori degli ultimi due decenni**. Pensiamo, al contrario, che saranno la naturale prosecuzione di **un'evoluzione "day by day" che tutti noi, le nostre aziende e le nostre vite, sperimentano costantemente.**
Jeff Bezos ha detto: "Sono più interessato a capire cosa non cambierà in futuro piuttosto che cosa cambierà", con ciò sottolineando che il futuro porta necessariamente cambiamenti e, semmai, **fanno eccezione proprio le cose che non cambiano**.
Allora un invito a tutti gli amici dell'aftermarket indipendente. Non chiediamoci più cosa cambierà nei prossimi 10-20 anni, **ma assumiamo fin d'ora di dover cambiare**. Se poi, qualcosa resterà immutato, lo considereremo il legame con un mondo di cui terremo ricordo.

In ogni caso, per rispondere alla domanda di copertina, **l'aftermarket indipendente, seppur diverso, avrà un ruolo cruciale anche dopo il 2035**. Il progressivo assottigliamento delle reti assistenziali ufficiali, la disintermediazione nella vendita delle auto, la trasformazione dei concessionari in agenti, determineranno la **centralità dell'aftermarket indipendente** nell'assistere il parco auto e soddisfare le esigenze degli automobilisti.

Tutta la filiera aftermarket è già in moto per affrontare i prossimi due decenni. **Nuove soluzioni distributive** sono già in campo per permettere la disponibilità di componenti per veicoli di ultima generazione, **nuove tecnologie diagnostiche e riparative** sono messe a disposizione dell'autoriparatore con la relativa **formazione e supporto tecnico**, tutte (dico tutte) **le associazioni della filiera sono in fervente attività per fornire a tutto questo mondo in cambiamento lo "scudo" normativo adeguato arginando le derive dei costruttori**.
Quando pensiamo a tutto questo, spesso ci chiediamo: "ma di cosa dovremmo aver paura?!". **Di niente!**
Abbiamo solo bisogno di assumere fin d'ora l'atteggiamento corretto verso il cambiamento e fare né più, né meno, quello che abbiamo sempre fatto: profondere la nostra passione e la nostra professionalità al massimo in ciò che facciamo.

Appuntamento qui tra 10 o 20 anni, sicuri di trovarvi tutti cambiati, ma presenti e più forti che mai!

ADIRA
ASSOCIAZIONE DISTRIBUTORI INDIPENDENTI RICAMBI AUTOVEICOLI

ADIRA
Associazione Distributori Italiani Ricambi per Autoveicoli

Sede Legale
Via Pietro Verri, 1
46100 – Mantova

Sede Operativa
Via Giovanni Pascoli, 26
46100 Mantova
Tel. 0376 380113

WWW.ADIRA.IT

Contatti
Dott. Andrea Boni (Comunicazione e Mercato)
Andrea.boni@adira.it

Avv. Piergiorgio Beccari (Presidente)
Piergiorgio.beccari@adira.it

AFCAR ITALIA

FIGIEFA
Automotive Aftermarket Distributors