

EVENTI / TAO all'Automotive Dealer Day

# I dealer di domani: un

## La diffusione dei veicoli elettrici e le sue

**Nel (prossimo) futuro circoleranno sulle nostre strade sempre più veicoli elettrici. Ma quale impatto avrà questa tendenza sul nostro settore e quali saranno le implicazioni sul lavoro dei rivenditori di macchine agricole? Durante l'ultima edizione di TAO, Unacma ha cercato di dare qualche risposta**

► di Alice Borsani

**L**i TAO – Tractor Agricultural Observatory si conferma un momento di riflessione importante per i dealer che tracciano la rotta di un futuro complicato certo, ma non privo di opportunità. L'edizione 2018, come di consueto ospitata all'interno dell'Automotive Dealer Day svoltosi a Verona dal 15 al 17 maggio, si è aperta con un interrogativo: quali saranno gli effetti dell'elettrificazione dei mezzi sul comparto della meccanizzazione



► Trattori elettrici e noleggio professionale al servizio dell'agricoltura e del verde sono i temi trattati nell'ultima edizione del TAO, svoltosi lo scorso maggio a Verona in occasione dell'Automotive Dealer Day

agricola? E, più in generale, il futuro di trattori e macchine agricole sarà davvero elettrico?

### Una strada ancora lunga

Secondo Maurizio Sala, project manager di TAO – Vincom, la strada da percorrere è ancora lunga. Basti pensare che nel 2017 la quota di macchine elettriche vendute nel mondo si è fermata allo 0,1% del totale. Il trend è in crescita - +27% negli USA, +39% in Eu, +150% in Giappone, +73% in Cina, negli ultimi due anni - ma i mezzi in circolazione sono ancora pochi, soprattutto in Italia, dove nel 2017 sono state vendute 1.719 macchine elettriche.

Tra i principali freni alla loro diffusione: il costo delle batterie, ancora troppo elevato, la velocità con cui si deteriorano e la durata chilometrica della carica. A questi fattori si aggiunge la (per lo meno ancora) scarsa di-

sponibilità di stazioni di ricarica (se a livello globale le e-station sono 1.450.000, in Italia ce ne sono 4.200, una ogni 14.388 abitanti), ancora più carente nel caso dei sistemi domestici per la ricarica. Tra i plus riconosciuti ai veicoli elettrici, il risparmio economico che sono in grado di garantire rispetto ad altre fonti di alimentazione e il ruolo che posso giocare nella costruzione di un futuro più sostenibile. Anche secondo Marco Mazzaferri, direttore vendite di AGCO Italia, il traguardo di un futuro dominato dai veicoli elettrici, per lo meno da noi, è ancora piuttosto lontano, con buona pace dell'Accordo di Parigi, sottoscritto a fine 2015 da 195 Paesi, con l'obiettivo di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> e limitare il

### Focus sul noleggio: l'importanza delle regole

Durante il TAO è stato fatto il punto su un tema importante per le concessionarie, soprattutto in ottica di diversificazione: il noleggio. Secondo Marco Proseri, direttore generale di Assodimi, la chiave del successo sta tutta nel rispetto delle regole. "Il noleggiatore deve essere organizzato in modo analitico, bisogna rispettare le tariffe e selezionare la clientela adatta. I rivenditori che vogliono praticare il noleggio devono prima di tutto fare un cambio di mentalità." Cosa tutt'altro che facile quando nel DNA dell'azienda c'è prima di tutto la vendita. Secondo Alberto Tonello, vicepresidente di ACMA Treviso, la vera sfida è quella di "conciliare l'universo della vendita, che richiede flessibilità, con quello del noleggio, che richiede maggior rigidità. Spesso un cliente si aspetta un trattamento di favore, che nel noleggio non si può fare." Tra chi è riuscito nell'impresa, Fabio Padoan di OMPRA, società nata nel 2000. Che oggi dispone di un parco di 150 macchine e finalizza 2.000 noleggi all'anno, con una crescita annua del fatturato del 7-8%. "Le opportunità ci sono, ma non bisogna improvvisare. In questo caso l'unico risultato che si ottiene è infatti quello di inquinare il mercato."

# futuro elettrizzante?

## ripercussioni sul comparto agricolo

riscaldamento globale: "Paesi come Olanda e Norvegia hanno stabilito nel 2015 la fine delle automobili con motori endodermici, data che sale al 2030 nel caso della Germania e nel 2040 per l'Italia" ha informato Mazzaferri. Dal canto loro i costruttori non sono completamente allineati: se alcuni, come Toyota FCA, VW, Tesla puntano su un futuro elettrico, altri, come BMW, Mercedes-Benz, Opel pensano che il diesel abbia ancora qualcosa da dire. Secondo Sala, realisticamente, i motori ibridi che impiegano il diesel potrebbero essere tra i protagonisti del prossimo futuro.

### Lo status della meccanizzazione

E nel comparto della meccanizzazione agricola? Tra i principali investitori nello sviluppo di trattori e soluzioni elettriche, proprio Fendt, che conta nella propria full line il trattore elet-



trico e100 Vario - non ancora di serie - lanciato nel 2017 e l'innovativo sistema di semina Xaver, caratterizzato dall'utilizzo dei robot Mars (Mobile agricultural robot swarms). Al di là della necessità di fare ricerca e sviluppo ad ampio raggio, Mazzaferri ha posto l'attenzione su un tema spesso trascurato: quello dell'effettiva sostenibilità dei veicoli elettrici, perché "se è

vero che i propulsori elettrici sono a zero emissioni" ha dichiarato "non bisogna dimenticare che l'energia elettrica mondiale viene prodotta principalmente da fonti tradizionali e non certo "green" come carbone (circa il 40%), nucleare e petrolio." Una possibile soluzione potrebbe arrivare dall'economia circolare: "molte aziende agricole, soprattutto in Alto Adige producono corrente elettrica senza poterla vendere: l'impegno della corrente prodotta sui mezzi agricoli potrebbe fornire la soluzione alla questione".

### Il lato oscuro dell'elettricità

Ma c'è anche un rovescio della medaglia: la piena diffusione dei motori elettrici nel comparto automotive, porterebbe a una diminuzione degli investimenti condivisi dai costruttori per la messa a norma dei motori endodermici alle normative sulle emissioni post Stage V: un "peso" che rimarrebbe a carico delle aziende attive nella meccanizzazione agricola e che provocherebbe, ammonisce Mazzaferri, un inevitabile

# 1.719

I veicoli elettrici venduti in Italia nel 2017

aumento del costo di trattori e macchine agricole. In particolare i costruttori di queste ultime, ha notato il presidente di Unacma Roberto Rinaldin, si troveranno presto o tardi a dover decidere se convertire i propri prodotti al full electric. "È davvero necessario ripensare il modo di fare meccanizzazione, puntando sull'economia in crescita" ha suggerito Mazzaferri.

Se è solo questione di tempo, presto o tardi i concessionari dovranno fare i conti con la "questione elettrica". "Una questione" sottolinea Rinaldin "che cambierà l'officina radicalmente: i nostri tecnici avranno sempre meno a che fare con cuscinetti e sistemi idraulici e sempre più con batterie e voltaggi sempre maggiori: sarà richiesta non solo competenza meccanica ma anche elettrotecnica" Ma i rivenditori sono pronti? "Molte aziende hanno già iniziato il percorso per diventare dealer 4.0, Unacma sta facendo un grande sforzo per rendere più attrattivo il comparto della meccanizzazione agricola al fine di attirare nuovi talenti e nuove competenze nelle officine. La tecnologia corre veloce ma i concessionari si adeguano. Quando il mercato sarà pronto per l'elettrico, lo saremo anche noi".

## Unacma ROC: da sogno a realtà

Un percorso lungo e non privo di ostacoli durato 10 anni che alla fine ha portato alla creazione del primo network europeo di Officine certificate nel mondo della meccanizzazione agricola. Unacma ROC si rivolge a operatori professionali - concessionari, rivenditori e officine dei settori macchine agricole, giardinaggio e boschivo - che, grazie al percorso di certificazione necessario per entrare nella rete, possono offrire ai propri clienti l'attestazione dell'assoluta conoscenza e competenza delle normative inerenti alla sicurezza delle macchine e un alto livello della propria struttura e organizzazione. "Abbiamo ascoltato i bisogni di tante aziende che vogliono distinguersi, che non vogliono combattere contro il primo "meccanico" che lavora nel sottoscala, che vogliono confrontarsi ed essere partner di aziende agricole e contoterzisti all'avanguardia e che hanno bisogno di un servizio di qualità. Quando le istituzioni, i costruttori, le associazioni di categoria riconosceranno il ruolo delle Officine ROC avremo vinto l'ennesima battaglia" dichiara il segretario Unacma Gianni Di Nardo.