

ECONOMIA | SCENARI

Fai Emilia Bene i biocarburanti Hvo, mentre per ora elettrico e idrogeno sono impraticabili

Autotrasporto, le strade verso un settore «green»

di **Patrizia Ginepri**

La conversione verso una mobilità a zero emissioni è una priorità per le aziende dell'autotrasporto. Non solo ora, in piena transizione green. Da anni si stanno attrezzando per diventare più ecosostenibili e lo dicono le percentuali di investimenti per ridurre le emissioni inquinanti rispetto al fatturato che risultano maggiori di altri settori. Tuttavia, mai come oggi è forte la consapevolezza di quanto sia cruciale questo tema per le sfide future.

«Come associazioni di rappresentanza ci adoperiamo ogni anno per ottenere incentivi statali a sostegno del rinnovo del parco mezzi - tiene a sottolineare Leonardo Lanzi, presi-

vere il problema della carenza di autisti, passando su ferro i viaggi più lunghi, una modalità che riqualificherebbe anche il lavoro dell'autista evitando le trasferte più lunghe che sono ancora oggi effettuate in un contesto di totale mancanza di servizi».

L'evoluzione tecnologica al momento non consente di passare a veicoli elettrici o a idrogeno. «A parte i costi esagerati - chiosa Lanzi - il limite forte è la scarsa autonomia. In questo momento i biocarburanti possono essere una risposta in attesa che vi siano altre tipologie di motore sostenibili anche dal punto di vista economico».

Lng, una soluzione a metà

Tra i biocarburanti la soluzione Lng

tervenire su più fronti per ridurre le emissioni: dagli oli sintetici ai carburanti bio, dai pneumatici ricostruiti per non crearne nuovi ai gestionali di ultima generazione per l'ottimizzazione dei viaggi. La soluzione ottimale potrebbe essere un veicolo ibrido, a ridosso delle città a emissione zero e nella lunga percorrenza alimentato da carburanti bio. La via dell'elettrico al momento non è praticabile. In ogni caso per ogni situazione serve il veicolo idoneo. I prossimi anni saranno cruciali in termini di investimenti, capiremo se la marginalità del settore potrà permettere questa rivoluzione in tempi così brevi».

Hvo, una strada percorribile

Siamo una categoria responsabile verso l'ambiente - rimarca Barbara Piccinini, vice presidente Fai Emilia e capo consulta dell'autotrasporto Gia - . Stiamo facendo la nostra parte, ma servono soluzioni equilibrate in questa fase di transizione ecologica. A livello di associazioni di settore, guardiamo alla normativa europea (dal Green Deal al Fit for 55), e alle scadenze previste con preoccupazione, perché la tecnologia propone idee molto interessanti, ma al momento impossibili da realizzare. Bisogna trovare un equilibrio. Il settore deve affrontare il cambiamento in modo graduale, spostare soluzioni troppo evolute signifi-



Come associazioni ci adoperiamo ogni anno per ottenere incentivi statali per il rinnovo del parco mezzi. Il contributo copre il 10-15% della spesa

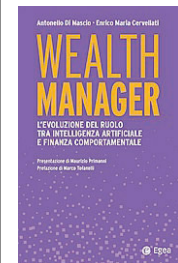
ca investimenti molto importanti senza avere certezze concrete sulla resa. Abbiamo guardato con favore alla ricerca sui carburanti green, come l'Hvo che non contiene sostanze fossili e riutilizza oli vegetali, molto centrato sull'economia circolare. Eni in questa fase si sta impegnando, con due grandi impianti a Mestre e in Sicilia, riconvertiti per produrre Hvo. Questa strada per noi autotrasportatori è più semplice da esplorare, le emissioni di CO2 vengono abbattute dell'80-90% e inoltre consente di utilizzare i mezzi euro 6. La resa è leggermente inferiore rispetto al carburante tradizionale, secondo le nostre rilevazioni circa del 2%».

«Ultima annotazione - conclude Piccinini - : il carburante è una nota molto importante dei costi sostenuti dal settore e delle tariffe dei trasporti (il 30%) Per l'Hvo i costi sono più elevati, però Eni, ad esempio, applica convenzioni. Siamo nella direzione giusta».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Volumi d'affari

Nuove sfide per i «wealth manager»



Antonello Di Mascio - Enrico Maria Cervellati Wealth Manager - L'evoluzione del ruolo tra intelligenza artificiale e finanza comportamentale, Egea, 2024

La nuova normalità economica (deglobalizzazione, inflazione e tassi di interesse positivi), l'innovazione tecnologica sempre più rapida, l'attuale multilateralismo geopolitico, la tutela dell'ambiente e della società, le transizioni in atto influenzano tanti aspetti della nostra vita. E anche la gestione del risparmio mondiale. Per un Paese come l'Italia, privo di materie prime ma ricco di intelligenza e di risparmio privato, un wealth management efficiente e innovativo è una condizione necessaria per affrontare le prossime sfide. Questo, infatti, può contribuire - attraverso l'allocazione efficiente del risparmio e la creazione di performance, ossia di nuova ricchezza - al sostegno dei consumi e quindi della crescita del Paese. In questo contesto, i «Wealth Manager» giocano un ruolo strategico e diventano motori etici di sviluppo attraverso la gestione della relazione con tutti i loro clienti. Il nuovo libro di Antonello Di Mascio ed Enrico Maria Cervellati affronta l'evoluzione del loro ruolo alla luce dell'innovazione tecnologica (AI in particolare) e trova nella applicazione dei principi della finanza comportamentale il metodo in grado di coniugare gli interessi di tutti gli attori coinvolti: dagli stessi wealth manager ai clienti, passando per gli intermediari. «La presenza di social finanziari e la disponibilità dell'intelligenza artificiale - scrivono gli autori - rendono il lavoro del wealth manager sensibilmente più complesso rispetto al passato: dopo l'avvento di Internet, assistiamo ora a un altro momento di forte discontinuità che va oltre la semplice e infinita disponibilità di informazioni e dati. L'intelligenza artificiale non offre dati, ma la loro elaborazione e per i clienti può porsi come un interlocutore primario, disintermediando potenzialmente, di fatto, il wealth manager».



Imprenditori

Da sinistra Leonardo Lanzi, Barbara Piccinini e Giampietro Sani.

dente di Fai Emilia - che risulta uno dei più vetusti in Europa, a causa di una ridottissima marginalità delle nostre imprese. I governi che si sono succeduti hanno sempre destinato contributi (quest'anno 25 milioni di euro) e i bandi ogni volta vengono «bruciati» in pochi giorni, con richieste superiori anche del 220%. Questo dimostra che l'autotrasporto ha una forte volontà di andare nella direzione green guardando in particolare alle soluzioni più innovative. Il contributo ricordiamo copre il 10-15% delle spese di acquisto, dunque il settore sta investendo grandi risorse».

Oltre al rinnovo dei mezzi circolanti si guarda anche ad altre soluzioni. Attualmente l'80% del trasporto merci è su gomma. «Molti autotrasportatori - spiega Lanzi - fanno salire i loro mezzi sui treni, se la ferrovia li incentivasse avremmo un passaggio modale molto più significativo. Bisognerebbe, in sostanza, che ferrovia e autotrasporto non fossero in concorrenza tra loro. Questo aiuterebbe anche a risol-

(gas naturale liquefatto), presenta alcuni limiti.

«Dall'esperienza finora maturata i veicoli industriali alimentati a Lng in parte hanno deluso le aspettative del mercato - afferma Giampietro Sani, vice presidente Fai Emilia e capo consulta dell'autotrasporto Upi - . A partire dal prezzo elevato dell'acquisto e dei ricambi. Basti dire che il costo di un serbatoio copre un terzo del valore del mezzo. Il fattore più penalizzante è, tuttavia, la durata di vita del motore, di lunga inferiore all'endotermico. Per intenderci: un veicolo Lng percorre 450mila chilometri poi il motore deve essere cambiato, mentre l'endotermico supera 1,3-1,4 milioni di chilometri. Per un buon periodo il carburante Lng ha avuto anche un'impena del prezzo, costringendo alcune aziende anche al fermo dei veicoli. Sicuramente, i veicoli industriali alimentati a Lng non sono la soluzione, ma in parte possono concorrere all'obiettivo della riduzione di Co2 in atmosfera. Nel frattempo possiamo in-