



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Maggio 2024



Sommario Rassegna Stampa

Auto

Cartaceo.....	2
Web	36

Truck

Cartaceo.....	152
Web.....	161

Eventi.....	173
--------------------	------------



AUTO
Cartaceo



INCENTIVI AUTO

Tempo scaduto per il Mimit sugli Eco-bonus. Federauto e Unrae (produttori stranieri) chiedono con la massima urgenza al Governo di accelerare la

pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Dpcm che rimodula gli incentivi per l'acquisto di veicoli green e di attivare la piattaforma per la prenotazione dei bonus. «La prolungata attesa - scrivo-

no - sta causando gravi conseguenze all'intera filiera automotive. I ritardi accumulati nei quasi sei mesi trascorsi dall'annuncio della rimodulazione degli incentivi non sono più giustificabili»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





L'appello Federauto e Unrae: sull'aut sbloccare subito gli incentivi

Federauto e Unrae, presiedute rispettivamente da Massimo Artusi e Michele Crisci, chiedono al governo, e in particolare, al Mimit, di accelerare la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del decreto che stanza 950 milioni di incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni. Per poi avviare la piattaforma di Invitalia per la prenotazione dei sussidi da parte dei concessionari. I due passaggi sono attesi nei prossimi giorni, ma sulla data d'avvio del programma non v'è ancora certezza. «La prolungata attesa sta causando gravi conseguenze all'intera filiera automotive, e i ritardi accumulati nei quasi sei mesi trascorsi dall'annuncio non sono più giustificabili», lamentano l'associazione dei concessionari e

quella dei costruttori esteri. Il Dpcm aumenta i sussidi, specie per le fasce di reddito più basse e in caso di rottamazione dei veicoli più inquinanti. L'obiettivo è accelerare il ricambio del parco circolante, a beneficio soprattutto delle vetture elettriche che godranno di incentivi fino a 13.500 euro. «Lo schema di incentivi è stato ufficialmente presentato a febbraio e gli incentivi cesseranno di essere operativi a fine anno», ricordano Unrae e Federauto. «Oltre a causare un clima di attesa e la conseguente paralisi del mercato, l'insostenibile ritardo ha bloccato le attività delle reti di distribuzione, delle agenzie di comunicazione e pubblicitarie, di società finanziarie e autonoleggi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Michele Crisci



La proposta

Automotive Dealer Day, tavolo interministeriale per trovare misure a sostegno della filiera

Il ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti, è intervenuto, da remoto, all'Automotive Dealer Day di Verona, per ribadire che «il settore dell'auto è al centro dell'impegno del governo». È necessario continuare a dare opportunità per collocare l'industria nazionale sulla frontiera tecnologica come quella dei software, dove, ha precisato, «il nostro sistema produttivo ha un potenziale inespresso e la necessità di recuperare terreno. Esiste una chiave per l'evoluzione dei nostri marchi soprattutto di alta gamma che distinguono le produzioni italiane e sono meno aggredibili nelle politiche di prezzo». Servono interventi per stimolare gli acquisti di

19

per cento
l'aumento delle
vendite di auto
nel 2023 con
1.566.448
veicoli

veicoli ecologici grazie a strumenti complementari e funzionali, proposte condivise da Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae, che chiedono un tavolo interministeriale per la filiera italiana. Non è più sufficiente solo una politica incentivante. Serve chiarezza. Urgente adattare ogni tipologia di sostegno almeno nel medio periodo, una prima decisione potrebbe riguardare la fiscalità delle auto aziendali, per aggiornare norme ferme agli anni '90, ridando espansione al mercato dell'usato di qualità.

Bianca Carretto

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



SPECIALE MOTORI

IL GREEN IN ITALIA

**I costruttori
chiedono certezze
sugli incentivi**

Le associazioni Federauto e Unrae chiedono con massima urgenza al Governo, e in particolare al ministero delle Imprese e del Made in Italy, di accelerare le procedure di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Dpcm relativo alla rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni e di attivare rapidamente la piattaforma informatica per la prenotazione degli incentivi. «La prolungata attesa della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Decreto sta causando gravi conseguenze all'intera filiera automotive, e i ritardi accumulati nei quasi sei mesi trascorsi dall'annuncio della rimodulazione degli incentivi non sono più giustificabili», si legge in una nota congiunta di Federauto (concessionari) e Unrae (Case auto estere che operano in Italia). —

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



LA REAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI EUROPEE

IRU: "Decisione storica per un autotrasporto più efficiente ed ecologico"

Raluca Marian, direttrice IRU per l'advocacy dell'UE

"Il Parlamento europeo ha dato un segnale molto importante che sono necessari incentivi per aiutare gli operatori del trasporto su strada a decarbonizzare ulteriormente le loro operazioni. Facilitare i valichi di frontiera con quattro tonnellate aggiuntive e sostenere il traffico nazionale e transfrontaliero con combinazioni di veicoli ad alta capacità non riguarda solo migliorare il trasporto su strada, ma anche migliorare i trasporti in generale, così come l'ambiente. Per una dinamica economia europea il trasporto non dovrebbero riguardare la strada, la ferrovia, la navigazione o il vettore aereo. Dovrebbe riguardare il miglior utilizzo di tutte le modalità". L'IRU ritiene tuttavia "non neutrale dal punto di vista tecnologico" la limitazione temporale al 2034 dell'incremento di peso di 4 tonnellate prevista per i camion diesel.

ACEA: "Strada aperta ai veicoli pesanti ad emissioni zero"

Thomas Fabian, Chief Commercial Vehicles Officer dell'ACEA

"Le regole esistenti su pesi e dimensioni non sono più adatte allo scopo e in realtà penalizzano i veicoli a emissioni zero, che sono in genere più pesanti. L'aumento di peso di quattro tonnellate e l'aumento dell'asse di una tonnellata concordato dal Parlamento mirano entrambi a correggere lo squilibrio con i modelli diesel, ma sono necessari ulteriori aggiustamenti".

UETR: "Un sistema ampio e uniforme per garantire condizioni di parità"

News and Press Releases UETR

"L'avanzata dei sistemi modulari europei ("EMS") nel trasporto internazionale di merci su strada è un'opportunità per offrire sostenibilità ambientale con maggiore efficienza, maggiore capacità e maggiore produttività, nonché un modo per mitigare la crescente carenza di manodopera nel settore. La tecnologia dei veicoli a emissioni zero o ibridi comporta inoltre un aumento di peso dei veicoli e il nuovo approccio è positivo in quanto aumenterà il loro carico utile". In merito al limite temporale che dal 2035 consente l'aumento di 4 tonnellate solo per i camion a emissioni zero la nota stampa dell'UETR prosegue: "La tempistica di una transizione ecologica realizzabile e di successo del settore è ancora incerta. Un termine più lungo sarebbe preferibile in quanto permangono ancora sfide operative e infrastrutturali da superare negli anni a venire. UETR ritiene pertanto che il nuovo quadro debba consentire il margine di 44 tonnellate per qualsiasi veicolo a lungo termine, indipendentemente dalla fonte di energia utilizzata, essendo il mix energetico e la neutralità tecnologica l'approccio migliore per la decarbonizzazione".

AECDR: "Manca alla base un ragionamento pragmatico"

Massimo Artusi presidente Federauto e componente del board di AECDR

"La direttiva pesi e dimensioni approvata in prima istanza dal Parlamento europeo è la più clamorosa dimostrazione di come la pressione delle ideologie sulle istituzioni comunitarie finisca per scontentare tutti, quando non ha alle spalle un ragionamento pragmatico: le istanze ambientaliste, perché - sostengono - l'aumento di peso consentito per compensare quello delle pesantissime batterie elettriche finirà per favorire i veicoli a combustione; quelle del trasporto rotaia, perché i "gigaliner" fino a 32 metri - sostengono - rischiano di sottrarre merci al trasporto su rotaia; molti paesi come Francia e Italia (che hanno votato contro) perché hanno problemi di tenuta della infrastruttura. Per parte nostra ci auguriamo che l'Unione europea che uscirà dal voto del prossimo giugno - nell'interesse delle imprese di autotrasporto di tutto il continente - esca anche da questo stato di confusione, dettando meno regole e più coerenti con una sostenibilità reale e non solo di facciata".

T&E: "La proposta per camion più ecologici andrà a vantaggio del diesel"

Bernardo Galantini, responsabile trasporto merci di Transport & Environment

"L'indennità di peso extra dovrebbe supportare solo i camion elettrici a lunga distanza assicurando che non venga perso alcun carico utile per ospitare le batterie. Estendere lo stesso vantaggio ai camion diesel inquinanti accelera invece solo le vendite di diesel, consentendo loro di trasportare più dei camion puliti. I governi europei dovrebbero fermare questa diversione da un passaggio a zero emissioni".

ETSC: "Grandi camion, grande errore. A rischio la sicurezza stradale"

Graziella Jost, Project Director di ETSC

"I grandi camion sono un grosso errore per l'Europa. Mentre i mega-camion possono avere un posto in circostanze molto specifiche in alcuni Paesi, questi cambiamenti legali porteranno a un lancio di massa con un potenziale di impatti molto gravi sulla sicurezza stradale. (...) Esortiamo vivamente l'UE a riconsiderare questi cambiamenti proposti e a mantenere invece l'attuale pratica di applicazioni limitate, in cui gli impatti possono essere monitorati più da vicino". In aggiunta, sottolinea l'ETSC: "La proposta non contiene garanzie legali specifiche per quanto riguarda chi guida veicoli più lunghi e più pesanti. Ciò significa che in diversi paesi dell'UE, i diciottenni potrebbero guidarli senza richiesta di alcuna formazione aggiuntiva rispetto ad un camion standard".

CER: "Potenziale impatto negativo sul mercato ferroviario e la sicurezza"

Alberto Mazzola, Direttore esecutivo della CER

"Purtroppo il voto del Parlamento Europeo sulla WDD (direttiva pesi e dimensioni, n.d.r.) non ha messo questa proposta sulla strada giusta, nonostante i migliori tentativi di un numero significativo di deputati che ne hanno pienamente compreso il potenziale impatto negativo. Se la legislazione proposta non verrà modificata dal Consiglio, si creerà una situazione in cui il peso e le dimensioni aggiuntive dei camion potranno essere utilizzati per un carico utile aggiuntivo, piuttosto che per l'impiego di batterie, e questo almeno per i prossimi 10 anni. L'estensione dell'uso dei "gigaliner" al traffico transfrontaliero aprirà ulteriormente il mercato a lunga distanza agli operatori stradali, mettendo a repentaglio sia questo importante segmento del mercato ferroviario sia gli obiettivi di decarbonizzazione dell'UE, aumentando al contempo i rischi su strada".



Il valore residuo frena la corsa all'elettrificazione delle flotte

Trend. I modelli con trazione totalmente a batteria sono in affanno nel settore del noleggio a breve e a lungo termine. Scontano, al contrario delle full hybrid, difficoltà di gestione quotidiana e una scarsa rivendibilità a fine locazione

Mario Cianflone

E sotto gli occhi di tutti. L'auto elettrica nel mondo del noleggio è, al momento, un flop. E lo è soprattutto in quello a breve termine, male Bev non stanno bene neppure in quello a lungo termine. È un dato di fatto dal quale cogliere una lezione: a decidere sono sempre i consumatori e le imposizioni dall'alto funzionano poco e gli storytelling delle lobby green ancora meno.

Questo non vuol dire che non sia necessario avere flotte più pulite ed ecocompatibili, ma solo che il mercato ha bisogno di tempo per adeguarsi e per evolvere. L'armatevi e partite all'armata Brancaleone della crociata verde non funziona e non ha funzionato.

Lo si è visto con i primi gruppi mondiali del noleggio che hanno ceduto, o stanno cedendo, le flotte elettriche. Emblematico è il caso di Hertz che ai primi dell'anno ha fatto retro-marcia sulle vetture a ioni di litio, comprese moltissime Tesla, per acquisire modelli a benzina. Addirittura si è dimesso il ceo, Stephen Scherer, che aveva deciso di comprare ben 100mila Tesla, dopo una trimestrale da panico e paura: perdita di 348 milioni di dollari nel quarto trimestre del 2023, contro un profitto di 116 milioni di dollari nello stesso periodo dell'anno precedente.

Andiamo al punto: perché le elettriche non funzionano nel rent-a-car? La risposta è semplice e non ci voleva un guru delle mobilità dolce a capire che se uno, abituato a usare un'auto termica, arriva a Francoforte, Catania o New York e deve noleggiare all'aeroporto, non può avere come prima esperienza quella di mettersi al volante di una e-car. E anche se fosse abituato a usare una bev (e ricaricarla) comunque non è molto comodo, con poco tempo a disposizione per trova-

re anche quello necessario per restituire la vettura con il pieno di energia (dopo aver trovato una colonnina libera). Con un'auto a benzina è questione di cinque minuti non di ore. E con il "rent-a-bev" dunque si finisce per noleggiare un'automobile per ricaricarla. In una parola: assurdo.

«Infatti - spiega Pier Luigi del Viscovo, fondatore e direttore del Centro Studi Fleet&Mobility - è il rent-a-car ad avere problemi, perché il cliente non vuole il pensiero di ricaricare, specie alla riconsegna per evitare addebiti per mancato rifornimento».

Il settore del noleggio, a breve e a lungo termine, ha preso pertanto le distanze dall'auto elettrica e c'è anche un tema chiave: quello del valore residuo. Il business model di questo settore si basa infatti sulla tenuta del valore della vettura usata a fine ciclo di noleggio. Palese è che se il mercato delle elettriche non decolla, la rivendibilità diventa aleatoria. Inoltre, a peggiorare la situazione c'è la guerra dei prezzi innescata da Tesla e dal "divino" Elon Musk che in questo modo ha lanciato una bomba atomica sulla industry dell'auto e del noleggio. Se i prezzi del nuovo calano, l'usato si deprezza ancora di più e allora salta il banco: ciao bev e phev, bentornate auto benzina (e ibride) nelle flotte e nel rent a breve.

A questo punto qual è la situazione, anche in Italia? «Nel noleggio lungo termine - dice del Viscovo - la quota delle Bev è poco sopra quella del resto del mercato, mentre è molto più alta per le plug-in, che sono un compromesso tra essere in compliance con le politiche green a riuscire a camminare comunque. I manager che ce l'hanno girano quasi sempre col motore termico. Secondo una recente indagine, si tratta di *greenwashing*».

E mentre le elettriche e anche le phev, le cosiddette ibride plug in sono forzate nelle car policy, le ibride, le full hybrid conquistano quote

nelle flotte. Qui il parametro del valore residuo è importante e già da anni le Case aiutano i noleggiatori con gli sconti per compensare valori residui più prudenti delle elettriche e delle phev. Ciò detto, quello che conta però è l'oscillazione del valore residuo. Incentivi e taglio dei listini mettono fuori gioco le auto Bev già quotate e in flotta, con perdite da parte dei noleggiatori. Per fortuna si tratta di numeri molto contenuti.

Viceversa il valore residuo delle ibride senza spina è più alto. «Il motore ibrido - continua del Viscovo - è un successo della tecnologia e attira clienti in ogni segmento. Ecco perché i modelli ibridi e full hybrid non alla spina sono le vetture che tutti vogliono».

Nel settore delle flotte si assiste anche, come nel mercato dei privati, a una maggiore presenza di auto cinesi, che non a caso puntano su tecnologie ibride in questo settore. «Le flotte - afferma del Viscovo - hanno iniziato a valutare le cinesi, incluso DR, quando le case tradizionali non consegnavano, per problemi e per tenere bassi gli sconti. In generale, ci sono segnali concreti di una minore rigidità delle car policy». Resta dunque da capire, soprattutto nelle flotte che hanno una vocazione di benefit al dipendente, quanto sia competitiva una vettura made in China rispetto a una classica tedesca premium.

In ultimo, nelle flotte aziendali è dirompente la questione della fiscalità, anche per sostenere la transizione verso la mobilità elettrica. Infatti Anfia, Aniasa, Federato, Motus-E e Unrae hanno chiesto al governo una revisione della fiscalità delle auto aziendali funzionale all'adozione delle nuove tecnologie volta a supportare le imprese nel processo di rinnovo del proprio parco auto e ad accompagnare la diffusione della mobilità sostenibile a zero e basse emissioni nel nostro Paese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le associazioni di categoria Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae hanno chiesto al governo un regime fiscale per premiare le vetture aziendali a basse e nulle emissioni



Le novità europee e cinesi: elettriche e anche termiche.

A sinistra la Alfa Romeo Junior, crossover compatto costruito in Polonia che ha cambiato nome: fino a qualche giorno dopo dal lancio internazionale il nome di questa vettura, che rappresenta il futuro del brand italiano di Stellantis, sarebbe dovuto essere Milano, ma sulla scia di polemiche sulla provenienza della vettura innescate dal ministero delle imprese e del made in Italy ha cambiato nome in Junior. La vettura è la prima Alfa Romeo elettrica, ma è anche mild hybrid in virtù della piattaforma Cmp. Ed è una proposta che punta con decisione sul mercato delle flotte aziendali. In alto a destra la nuova generazione di Volkswagen Tiguan con motori benzina, diesel e anche ibridi plug-in con circa 100 km di autonomia e a destra il crossover elettrico cinese Byd Seal U: offre circa 500 km di autonomia ma è disponibile anche con powertrain ibrido ricaricabile con funzionamento dual mode

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



«Autobus, per il rinnovo delle flotte è urgente pensare al dopo Pnrr»

Tpl. Allarme di Federauto: «Malgrado l'importante volume di spesa il parco circolante nel trasporto pubblico locale continua a essere ancora obsoleto»

Marco Morino

«Malgrado l'importante volume di spesa della fase Pnrr, il parco

circolante nel Tpl (trasporto pubblico locale) continua a essere ancora obsoleto». Lo dice Maria Fiorentino, vice presidente di Federauto con delega ai bus. Nel 2018, secondo i dati di Asstra, l'età media del parco autobus in Italia era di 12,1 anni, tra le più elevate d'Europa. Nel 2022 è scesa a 10,3 anni, ma l'obiettivo europeo è ridurre l'età media del parco circolante degli autobus urbani a 7,5 anni nei prossimi 15 anni. L'87% dei bus in circolazione nelle città italiane è alimentato con il diesel, il 9% con metano e Gpl, il 3% sono mezzi ibridi e a zero emissioni (infine c'è un 1% di altre alimentazioni). Secondo le associazioni del Tpl (Asstra, Agens e Anav) «è urgente una revisione dei finanziamenti al settore». Continua Fiorentino: «È necessario iniziare a concepire un nuovo strumento normativo in grado di assicurare un flusso di finanziamenti costante, adeguato e accessibile per il rinnovo del parco autobus di linea, che vada in continuità con il Piano strategico per la mobilità sostenibile Tpl attualmente in vigore».

«Siamo, infatti, alla vigilia del secondo flusso quinquennale dei fondi del Piano strategico e della ripresa dell'obbligo di cofinanziamento da parte degli enti locali», aggiunge la vice presidente di Federauto «e i dati sull'immatricolato dei bus in servizio Tpl del primo trimestre 2024, mostrano che il mercato risponde bene sulla tecnologia Bev (elettrici a batteria, ndr) – l'unica sostenuta dal Pnrr – per il rinnovo delle flotte in ambito urbano, mentre la tecnologia Cng/

Bio-Cng (metano, biometano) è restino sulla carta.

quella che sta risultando preferita dalle aziende per l'esercizio delle linee interurbane e suburbane». «Questo - conclude Fiorentino - significa essenzialmente due cose: la prima è la necessità di orientare la cornice di pianificazione delle risorse per gli investimenti verso la pluralità tecnologica, lasciando libertà di scelta alle aziende in relazione alle missioni di linea previste dai contratti di servizio; la seconda è la necessità di una governance complessiva - con la relativa definizione delle future risorse per gli investimenti - che metta nelle condizioni le aziende Tpl di rispettare le scadenze definite dai regolamenti Ue per i target di decarbonizzazione, che sono particolarmente sfidanti e specifici per il settore degli autobus di linea».

L'algoritmo

In questo senso, Asstra (associa 141 aziende che rappresentano il 75% del mercato Tpl in Italia) ha definito uno strumento che, grazie a un algoritmo, consente agli operatori del Tpl e ai decisori pubblici di quantificare le risorse necessarie per gestire il processo di transizione energetica. «Uno strumento a disposizione delle singole aziende di trasporto e delle istituzioni, utile in ottica di sviluppo delle flotte, organizzazione aziendale e programmazione economica» sottolinea il presidente di Asstra, Andrea Gibelli.

Per quanto riguarda il fabbisogno finanziario, Gibelli chiarisce: «Solo per gli investimenti relativi al rinnovo delle flotte autobus, al netto dei costi di gestione, servono circa 700 milioni di euro annui per i prossimi quindici anni». Un volume di risorse colossale, circa 10,5 miliardi, che esige un'adeguata copertura per evitare che gli obiettivi fissati dall'Europa sulla transizione ecologica

I casi di Milano e Bologna

Con la transizione all'elettrico, le aziende del Tpl hanno compiti del tutto nuovi e devono confrontarsi anche con le innovazioni tecnologiche che si susseguono a ritmo sempre più veloce. Vediamo i casi di Milano e Bologna. Atm Milano, impegnata nella conversione dell'intero parco autobus (1.200 veicoli, ancora in maggioranza endotermico) al full electric, spiega che non esiste una soluzione unica, «ma ogni linea è un sistema e diverse possono essere le alternative: ad esempio per le ricariche delle batterie, che possono avvenire nei depositi di notte o lungo linea attraverso stazioni di ricarica, e tutte queste scelte implicano che si operi in una logica di sistema». Atm è controllata al 100% dal Comune di Milano. Il piano full electric di Atm prevede un investimento complessivo di circa 1,5 miliardi di euro per nuovi veicoli e infrastrutture. Per il solo rinnovo della flotta l'investimento è di 800 milioni di euro, di cui 293 milioni di euro da finanziamenti pubblici già completamente spesi e contrattualizzati.

A oggi, nella città di Milano sono in circolazione circa 250 bus elettrici su 19 linee. La logica di sistema va applicata anche per la gestione dei depositi: Atm ha già cominciato a riconvertire i principali depositi cittadini per destinarli a ospitare i veicoli elettrici, che hanno esigenze del tutto diverse dai veicoli endotermici. Un'operazione che Atm sta portando avanti da sola. L'azienda ha già destinato 100 milioni di euro alla riconversione dei depositi esistenti e ha bisogno di ulteriori 400 milioni da investire nei nuovi impianti.

Bologna è già oggi, tra le città metropolitane italiane, quella con la più elevata quota percentuale di autobus

Atm Milano è impegnata nella conversione all'elettrico dell'intera flotta. Tper punta anche sui mezzi a idrogeno



a basse emissioni. Tper, la principale azienda di Tpl dell'Emilia-Romagna controllata da Regione (46,13%) e Comune di Bologna (30,11%), punta a rinnovare la flotta attraverso un energy mix diversificato, composto da più modalità di trazione: accanto agli autobus elettrici a batteria, di varie dimensioni per adattarsi alle diverse esigenze di servizio, Tper ha pianificato l'entrata in esercizio di una flotta di autobus a idrogeno fuel cell entro il 2026, in linea con i tempi stabiliti dal Pnrr. Il traguardo di Tper è decarbonizzare l'intero servizio urbano entro il 2030. Da segnalare che su 400 nuovi bus elettrici immatricolati nel 2023 in Italia, 37 sono quelli di Bologna.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I NUMERI DEL TPL IN ITALIA

Dice presidente di Asstra, Andrea Gibelli (foto): «Il Tpl è un pilastro fondamentale per la mobilità urbana. Lo confermano i numeri: sono 15

milioni i passeggeri trasportati ogni giorno; 124mila i lavoratori coinvolti nel settore; 12 miliardi il fatturato annuo del settore con 33 miliardi di investimenti assorbiti nel 2023»



Autobus ecologici.

Nella foto sopra: un bus elettrico della flotta di Atm Milano in fase di ricarica.

Sotto: due nuovi e-bus Rampini Eltron in circolazione dallo scorso mese di marzo a Bologna, sulle linee urbane di Tper



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

NUOVO LOOK

Più dinamicità e tecnologie di assistenza alla guida e di connettività aggiornate per il rinnovato Qashqai



Non solo diesel, nelle flotte si fanno largo auto ibride e a benzina

Rapporto Aniasa. Il gasolio rappresenta l'opzione principale, con una quota pari al 52%, ma in costante discesa: nel 2022 era al 59%, nel 2021 al 69%

Vincenzo Conte

Non di solo diesel vivono le flotte: si può anzi ben dire che il gasolio non è più l'unica scelta possibile per i fleet manager, ma è tallonato sempre più da vicino da benzina e ibrido, che stanno conquistando importanti fette di mercato. A conferma di quanto detto arrivano i dati diffusi da Aniasa (l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità) nel rapporto annuale sullo stato del noleggio, che da qualche anno traccia un quadro anche sulla mobilità condivisa e sulle auto connesse.

Secondo questi dati la distribuzione dei veicoli in noleggio per alimentazione mostra che il diesel rappresenta l'opzione predominante nelle flotte, con una rappresentatività pari al 52%, ma in costante discesa: nel 2022 era pari al 59%, nel 2021 al 69%. I veicoli ibridi rappresentano la seconda scelta con il 22% e sono quelli che hanno registrato il più alto incremento di quota, ben 6 punti percentuali tra il 2022 e il 2023. I veicoli a benzina mantengono nel 2023 la medesima quota del 2022 (13%), crescendo di 7 punti percentuali rispetto all'anno precedente. Le vetture alla spina (ibride plug-in ed elettriche) incrementano la rappresentatività di 2 punti percentuali superando il 10% di quota.

Per quanto riguarda gli ordini, i dati del 2023, dal punto di vista delle alimentazioni, dimostrano che le

vetture diesel e mild hybrid diesel continuano a rimanere le preferite dalle aziende: 4 vetture su 10 appartengono a queste tipologie di alimentazione. Le auto a benzina e le mild hybrid benzina aumentano la quota dal 33% al 37%. Le full hybrid vedono crescere la propria rappresentatività di 1,4 punti percentuali, passando dal 5,8% al 7,2%.

Al contrario, le plug-in hybrid perdono 2,5 punti percentuali di quota passando dall'11,1% all'8,6%. Le elettriche fanno un piccolo balzo passando dal 4,4 al 4,7% nel 2023. «Dai dati del rapporto Aniasa - sottolinea Alberto Viano, presidente dell'associazione - emerge chiaramente il ruolo strategico del settore del noleggio per la diffusione delle auto elettriche ed elettrificate. Il noleggio è oggi il vero motore della transizione ecologica e ha assunto la funzione di "democratizzatore" della diffusione delle nuove alimentazioni».

Le tendenze sopra esposte trovano ulteriore conferma se si considerano i primi dati del 2024, quando a crescere sono benzina/mild hybrid (+13,4%) e full hybrid (+69,4%). Sono proprio queste due alimentazioni a trainare l'intero settore del noleggio contribuendo in maniera determinante al raggiungimento di un dato positivo (+2,8%) nel totale delle nuove immatricolazioni registrate nei primi quattro mesi dell'anno in confronto con lo stesso periodo dello scorso anno. Come già confermato negli anni scorsi, le vetture elettrificate fanno ancora fatica nel canale

L'alimentazione

Il diesel rappresenta il 52% delle flotte, ma si fanno largo auto ibride e a benzina — p.7

dei privati, dove superano di poco il 4%. La quota inferiore nel canale privati dimostra il ruolo chiave delle flotte e dei noleggi nella diffusione delle alimentazioni più sostenibili. «L'inclusione del noleggio e delle aziende al 100% nei nuovi incentivi - chiosa Viano - può rendere ancora più veloce la transizione ecologica del parco circolante italiano. Ancora meglio si potrebbe fare con una maggiore collaborazione tra industria, stakeholder e istituzioni. È doveroso ricordare che una revisione della fiscalità dell'auto aziendale, che nel nostro paese è particolarmente penalizzante rispetto a quanto in vigore nei paesi europei nostri diretti competitor, contribuirebbe a dare un ulteriore slancio alle immatricolazioni di queste vetture e ad accrescere la competitività delle aziende italiane».

A questo scopo arriva una proposta congiunta di Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae, diretta al ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti, proposta che si concentra proprio su una revisione della fiscalità delle auto aziendali funzionale all'adozione delle nuove tecnologie e volta a supportare le imprese nel processo di rinnovo del proprio parco auto e ad accompagnare la diffusione della mobilità sostenibile a zero e basse emissioni nel nostro Paese.

L'intervento richiesto dalle associazioni riguarda le percentuali di deducibilità dei costi di acquisto, di leasing finanziario e di noleggio, da riparametrare in funzione delle emissioni di CO2 e l'innalzamento dell'attuale costo massimo fiscalmente riconosciuto per ogni modalità di acquisizione.

I costi della misura risultano estremamente contenuti rispetto ai grandi benefici che l'iniziativa avrebbe in termini di stimolo alla diffusione della mobilità a zero e basse emissioni e di premialità per imprese e lavoratori che sceglieranno queste tecnologie.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LO SCENARIO

Viano: il noleggio è il vero motore della transizione ecologica e della diffusione delle nuove alimentazioni

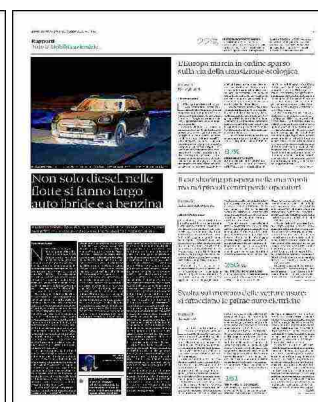


**ALBERTO
VIANO**
Presidente Aniasa



Mini Countryman. La nuova generazione del suv del brand inglese di Bmw può essere scelto con powertrain elettrico o ibrido

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





Fondo automotive e fiscalità: la proposta di Anfia, Anuasa, Federauto, Motus-E ed Unrae

Il Fondo Automotive va messo al riparo da pericolose distrazioni di risorse e avviare in tempi rapidi una revisione ormai improcrastinabile della fiscalità sulle auto aziendali. Lo affermano le associazioni dell'automotive Anfia, Anuasa, Federauto, Motus-E e Unrae, secondo le quali negli ultimi anni abbiamo assistito agli effetti di una politica incentivante che ha alimentato una grande incertezza, con il risultato che oggi il mercato auto italiano esprime una discrepanza in termini di mix di alimentazioni rispetto agli altri grandi Paesi europei, dove industria e consumatori beneficiano di una prospettiva ben definita sul funzionamento delle agevolazioni. In Italia, al contrario, la normativa sull'Ecobonus è stata modificata quattro volte dal 2020 ad oggi e troppo spesso si è assistito ad annunci a cui non è seguita una rapida attuazione delle misure, con i risultati che sono quelli osservati negli ultimi mesi.

In un'ottica di maggiore programmazione e chiarezza, mentre si attende ancora la revisione dello schema degli incentivi 2024, le associazioni evidenziano l'urgenza di calibrare le politiche incentivanti con una visione almeno di medio periodo, a beneficio di consumatori e industria. Una prima leva su cui poter agire è quella della fiscalità delle auto aziendali, per aggiornare un impianto normativo fermo addirittura agli anni '90. La proposta congiunta formulata dalle associazioni si concentra sulla revisione della fiscalità delle auto aziendali funzionale all'adozione delle nuove tecnologie volta a supportare le imprese nel processo di rinnovo del proprio parco auto e ad accompagnare la diffusione della mobilità sostenibile a zero e basse emissioni nel nostro Paese.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Nuovo decreto ecobonus La svolta è arrivata

Federauto e Unrae hanno chiesto nei giorni scorsi al governo di accelerare la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Dpcm Ecobonus relativo agli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni, i cosiddetti Ecobonus, e di attivare rapidamente la piattaforma informatica per la prenotazione degli incentivi. E la svolta è finalmente arrivata.

Di tempo ce ne è voluto parecchio. A febbraio il nuovo

schema per gli incentivi è stato presentato durante il Tavolo Automotive presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, ma quegli stessi incentivi, che ora entrano in vigore, cesseranno di essere operativi alla fine dell'anno.

Una situazione che ha creato a lungo un clima di attesa e la conseguente paralisi del mercato, in particolare con una flessione allarmante della domanda di nuove autovet-

ture a zero o a bassissime emissioni.

Il ritardo ha quindi generato il blocco delle attività delle reti di distribuzione, delle agenzie di comunicazione, delle concessionarie di pubblicità, delle società finanziarie e delle imprese di autonoleggio.

«Occorre ripristinare la normale operatività delle imprese che gravitano attorno al settore automotive. Bene la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale. Allo stesso modo, auspichiamo che, in futuro, le misure a sostegno del settore siano strutturali» è l'appello di Federauto e Unrae.





Nuovo decreto ecobonus La svolta è arrivata

Federauto e Unrae hanno chiesto nei giorni scorsi al governo di accelerare la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Dpcm Ecobonus relativo agli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni, i cosiddetti Ecobonus, e di attivare rapidamente la piattaforma informatica per la prenotazione degli incentivi. E la svolta è finalmente arrivata.

Di tempo ce ne è voluto parecchio. A febbraio il nuovo

schema per gli incentivi è stato presentato durante il Tavolo Automotive presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, ma quegli stessi incentivi, che ora entrano in vigore, cesseranno di essere operativi alla fine dell'anno.

Una situazione che ha creato a lungo un clima di attesa e la conseguente paralisi del mercato, in particolare con una flessione allarmante della domanda di nuove autovet-

ture a zero o a bassissime emissioni.

Il ritardo ha quindi generato il blocco delle attività delle reti di distribuzione, delle agenzie di comunicazione, delle concessionarie di pubblicità, delle società finanziarie e delle imprese di autonoleggio.

«Occorre ripristinare la normale operatività delle imprese che gravitano attorno al settore automotive. Bene la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale. Allo stesso modo, auspichiamo che, in futuro, le misure a sostegno del settore siano strutturali» è l'appello di Federauto e Unrae.



Nuovo decreto ecobonus La svolta è arrivata

Federauto e Unrae hanno chiesto nei giorni scorsi al governo di accelerare la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Dpcm Ecobonus relativo agli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni, i cosiddetti Ecobonus, e di attivare rapidamente la piattaforma informatica per la prenotazione degli incentivi. E la svolta è finalmente arrivata.

Di tempo ce ne è voluto parecchio. A febbraio il nuovo

schema per gli incentivi è stato presentato durante il Tavolo Automotive presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, ma quegli stessi incentivi, che ora entrano in vigore, cesseranno di essere operativi alla fine dell'anno.

Una situazione che ha creato a lungo un clima di attesa e la conseguente paralisi del mercato, in particolare con una flessione allarmante della domanda di nuove autovet-

ture a zero o a bassissime emissioni.

Il ritardo ha quindi generato il blocco delle attività delle reti di distribuzione, delle agenzie di comunicazione, delle concessionarie di pubblicità, delle società finanziarie e delle imprese di autonoleggio.

«Occorre ripristinare la normale operatività delle imprese che gravitano attorno al settore automotive. Bene la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale. Allo stesso modo, auspichiamo che, in futuro, le misure a sostegno del settore siano strutturali» è l'appello di Federauto e Unrae.





A Verona - L'appello lanciato dalle associazioni

“Più stabilità normativa e un Tavolo col Governo”

» Di fronte alle grandi sfide del futuro, l'ecosistema italiano dell'auto si è presentato più coeso che mai in occasione del panel istituzionale dell'Automotive Dealer Day 2024, teatro di un confronto aperto e costruttivo che ha coinvolto le maggiori associazioni del settore, che hanno avanzato una serie di appunti e proposte condivise, e il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti.

Troppa incertezza

Negli ultimi anni – hanno sottolineato ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E e UNRAE, associazioni presenti all'incontro – si è assistito agli effetti di una politica incentivante che ha alimentato una grande incertezza, con il risultato che oggi il mercato auto italiano esprime una discrepanza in termini di mix di alimentazioni rispetto agli altri grandi Paesi europei, dove industria e consumatori beneficiano di una prospettiva

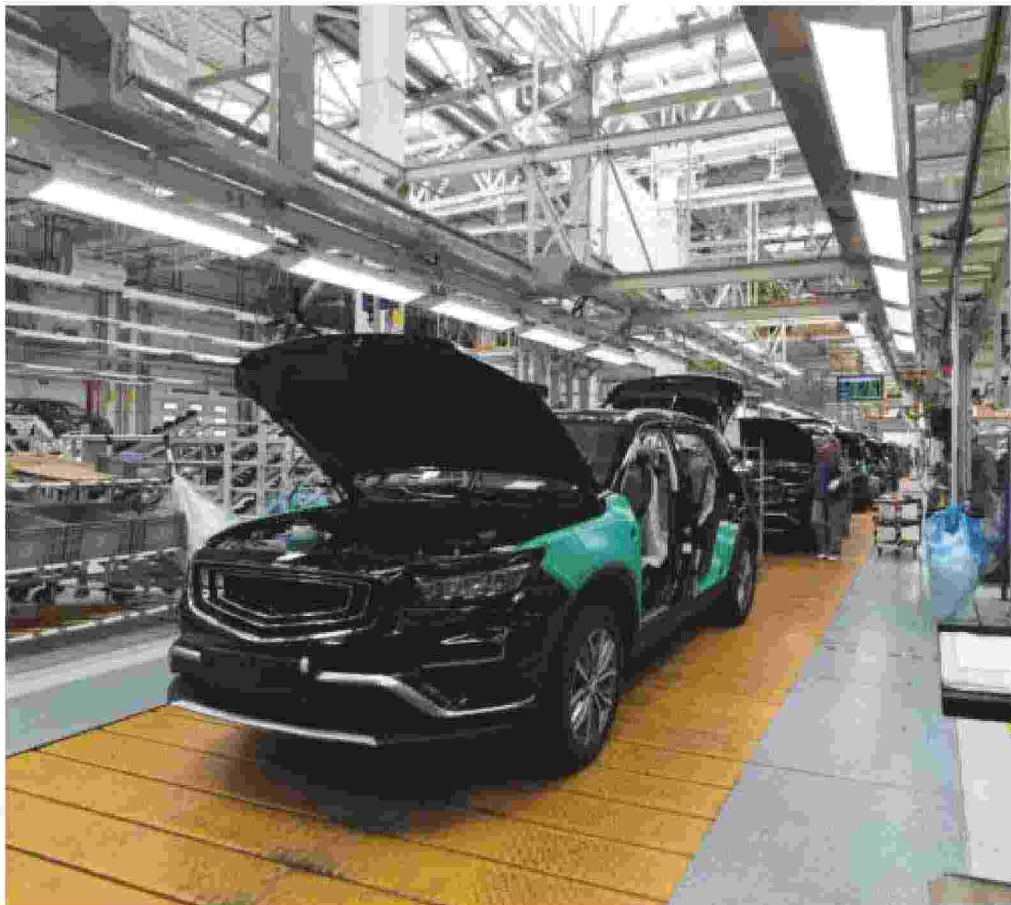
ben definita sul funzionamento delle agevolazioni. In Italia, al contrario, la normativa sull'Ecobonus è stata modificata quattro volte dal 2020 ad oggi e troppo spesso si è assistito ad annunci a cui non è seguita una rapida attuazione delle misure, con i risultati che sono quelli osservati negli ultimi mesi. In un'ottica di maggiore programmazione e chiarezza, mentre si attende ancora la revisione dello schema degli incentivi le associazioni evidenziano l'urgenza di calibrare le politiche incentivanti con una visione almeno di medio periodo, a beneficio di consumatori e industria. Una prima leva su cui poter agire è quella della fiscalità delle auto aziendali, per aggiornare un impianto normativo fermo addirittura agli anni '90.

Le proposte

La proposta si concentra sulla revisione della fiscalità delle auto aziendali funzionale

all'adozione delle nuove tecnologie, volta a supportare le imprese nel processo di rinnovo del proprio parco auto e ad accompagnare la diffusione della mobilità sostenibile a zero e basse emissioni nel nostro Paese. Un punto di particolare rilievo, inoltre, è che agendo sulle auto aziendali si alimenta anche lo sviluppo di un mercato dell'usato di qualità, in grado di avvicinare sempre più persone alle nuove tecnologie, contribuendo in modo significativo all'aggiornamento del parco circolante italiano. L'intervento riguarda le percentuali di deducibilità dei costi di acquisto, di leasing finanziario e di noleggio, riparate in incremento in funzione delle emissioni di CO2 e l'innalzamento dell'attuale costo massimo fiscalmente riconosciuto per ogni modalità di acquisizione. I costi della misura risultano estremamen-

te contenuti rispetto ai grandi benefici che l'iniziativa avrebbe in termini di stimolo alla diffusione della mobilità a zero e basse emissioni e di premialità per imprese e lavoratori che sceglieranno queste tecnologie. Inoltre le associazioni di settore ribadiscono la necessità che le risorse del Fondo Automotive siano ripristinate per il 2025 e, fino al 2030, vengano utilizzate esclusivamente per misure destinate al sostegno, alla transizione e allo sviluppo del settore Automotive. Infine, alla luce dei molteplici dossier aperti che riguardano il comparto, è stato avanzato un appello al Governo, affinché venga attivato quanto prima un Tavolo con i principali attori della filiera e i ministeri di riferimento, in grado di definire in tempi rapidi una riforma fiscale del settore e di affrontare con un approccio coordinato, multidisciplinare e pragmatico le sfide a cui è chiamata tutta la filiera dell'automotive.



Formule per il rilancio del settore

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Procedi All'Acquisto Motori

"Più stabilità normativa e un Tavolo col Governo"

1.000 MOTIVI PER SCEGLIERE LE 700

LEONIE 700 XSR700D MFJ-07 TRALIERE 7

1. 1.000€ di SUPERVALUTAZIONE uscite o di ACCESSORI a tua scelta

LEONIE 700

YAMAHA

Le associazioni**«Rivedere la fiscalità sui mezzi aziendali»**

Le associazioni dell'automotive Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae avanzano una proposta congiunta per mettere il Fondo Automotive al riparo da pericolose distrazioni di risorse e avviare in tempi rapidi una revisione ormai

improcrastinabile della fiscalità sulle auto aziendali. La proposta delle associazioni si concentra sulla revisione della fiscalità delle auto aziendali funzionale all'adozione delle nuove tecnologie volta a supportare le imprese nel processo di rinnovo del proprio parco auto e ad accompagnare la diffusione della mobilità sostenibile a zero e basse emissioni nel nostro Paese.



Auto, da giugno via agli incentivi

Fino a 13.500 euro per l'elettrico. I concessionari: «Una decisione che darà impulso al mercato»

Servizio a pagina 3

Torna la stagione degli ecobonus

Fino a 13.500 euro per l'elettrico

«Ma servono interventi strutturali»

Il provvedimento consentirà di acquistare auto e moto e installare impianti a Gpl e metano
 Ad incidere sulla somma erogabile l'Isee dell'acquirente e l'anzianità del veicolo da rottamare

Meglio tardi che mai. Con la pubblicazione del Dpcm (decreto del presidente del consiglio dei ministri) sulla Gazzetta Ufficiale, torna la stagione degli ecobonus per l'acquisto di auto, moto e veicoli commerciali e per l'installazione di impianti a Gpl e metano. L'operatività sarà da inizio giugno, ma gli accordi risalgono al 1° febbraio. I parametri che incidono sul quantum del contributo sono l'anzianità del veicolo da rottamare, la quantità di emissioni e l'Isee dell'intestatario. In assenza di rottamazione, si parte da un contributo di 4mila euro, mentre con la rottamazione si parte da 1.500 per modelli ibridi e si può arrivare fino ad un bonus massimo di 13.500 euro per l'acquisto di una vettura elettrica (Isee inferiore a 30mila euro).

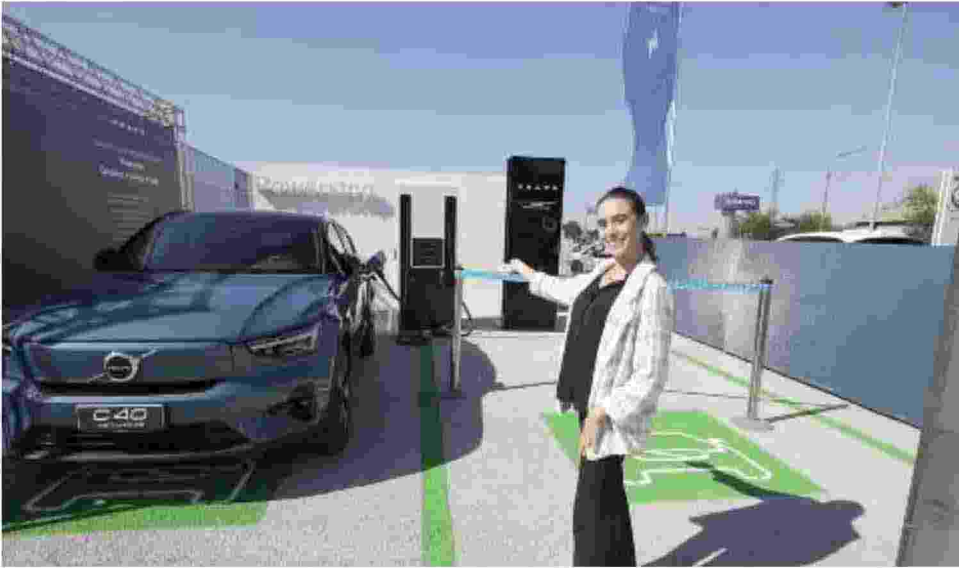
Per chi installa impianti nuovi a Gpl o metano su auto almeno Euro 4, i contributi previsti sono di 400 e 800 euro. «Averli annunciati a febbraio - commenta Enrico Benelli, titolare di Lineablù, concessionaria Volvo, Seat, Cupra Skoda e Mazda - per poi

avviarli a fine maggio, è stato un problema, ma resta comunque una misura importante che accogliamo con favore e che darà impulso al mercato. Il problema è stato il clima di attesa, che ha frenato il mercato. Certo, i fondi per i veicoli con emissioni sopra i 60 grammi di Co2, ovvero per le vetture endotermiche, sono consistenti, ma avranno una durata breve. Difficile quantificare, ma si andrà da, qualche settimana a un mese, forse un mese e mezzo. In sostanza, i fondi sono tanti, ma la platea è vasta. Per le motorizzazioni elettriche e ibride prevediamo invece una durata maggiore».

Servirebbero forse misure più 'importanti'? «Gli ecobonus vanno benissimo, ma sono paragonabili ad una aspirina. Un intervento più strutturale, come suggerito anche dalle associazioni di categoria, potrebbe essere, ad esempio, un intervento strutturale sulla 'fiscalità' delle auto aziendali. Al momento infatti, la possibilità di detrazione per veicoli a basse emissioni, è quasi

nulla. Alzando questa percentuale, si incentiverebbero le aziende ad investimenti sul rinnovo delle flotte». Nel dibattito è intervenuto anche Adolfo Cosentino De Stefani, past president di Federauto e patron di De Stefani Group, concessionario Mercedes, Smat, Mg, Renault, Dacia e Nissan: «Gli incentivi, prima si concedono e poi si annunciano, non viceversa, con la conseguenza di paralizzare il mercato. È infatti da febbraio che sono stati raggiunti gli accordi col ministero, al cui tavolo, peraltro ero presente. Visto il plafond messo per la sostituzione delle macchine più inquinanti, diventa un grosso incentivo per il ringiovanimento del 'parco' che, così com'è, risulta altamente pericoloso. Oltre ad una valenza in termini 'ecologici', diventa infatti importantissimo per una ragione di sicurezza, peraltro in una delle provincie col più alto indice di mortalità per incidenti automobilistici. Fino alle Euro3, ad esempio, non erano previsti l'abs e i sistemi di sicurezza attivi e passivo...».

Roberto Romin



Per la concessionaria Lineablù di Fornace il provvedimento darà un impulso al mercato dell'auto (Corelli)

Il parere dell'operatore

LUCI E OMBRE



Adolfo Cosentino De Stefani

Patron di De Stefani Group

«Gli incentivi, prima si concedono e poi si annunciano, non viceversa, con la conseguenza di paralizzare il mercato come avvenuto questa volta»



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Ecobonus per l'auto Tarda il decreto e si ferma il mercato

Gli incentivi. Misura decisiva per spingere i veicoli green ma a sei mesi dall'annuncio ancora niente pubblicazione
Situazione pesante nei concessionari: vendite congelate

COMO

LEA BORELLI

Ecobonus auto 2024: a che punto sono gli incentivi? Il ministro Adolfo Urso, ha annunciato in questi giorni che la pubblicazione del decreto sulla Gazzetta Ufficiale «è imminente». La misura, spiegata nei dettagli a inizio febbraio, non è ancora stata attivata.

Le associazioni Federauto e Unrae hanno chiesto di accelerare le procedure: «La prolungata attesa della pubblicazione del Decreto sta causando gravi conseguenze all'intera filiera automotive, e i ritardi accumulati nei quasi sei mesi trascorsi dall'annuncio della rimodulazione degli incentivi non sono più giustificabili. La criticità della situazione è accentuata dal fatto che gli incentivi, ancora non entrati in vigore, cesseranno di essere operativi alla fine dell'anno. Chiediamo che il Dpcm venga pubblicato in Gazzetta Ufficiale entro la fine di questa settimana e di attivare la piattaforma informatica per la prenotazione degli incentivi stessi».

«Il livello informativo della clientela è abbastanza alto, sono tutti in attesa anche perché le somme messe sul piatto sono importanti rispetto agli scorsi anni - osserva Andrea Cappellini di Comotors - Le case automobilistiche hanno cercato di colmare in questi mesi la lacuna attuativa, ma nella maggioranza dei casi non si riescono a rag-

giungere le cifre degli incentivi. Dopo il Covid le case lavorano sul venduto, l'auto viene prodotta quando viene trasmesso il contratto di vendita, e i contratti sono in attesa del decreto. Ci sono clienti che hanno ordinato l'auto a gennaio e non abbiamo ancora potuto trasmettere l'ordine alla fabbrica, nel frattempo sono cambiati modelli, listini, tassi. Uno scenario che ci ha messo in una situazione pesante. La propensione all'acquisto congelata in questi mesi, si manterrà fino a quando?». Ieri, 23 maggio, il Mise ha azzerato i contatori degli Ecobonus 2023: «Da questo momento siamo in un limbo, non possiamo prenotare gli Ecobonus vecchi e nemmeno quelli nuovi» conclude Cappellini.

L'efficacia

«Gli ecoincentivi per le auto elettriche sono uno degli strumenti fondamentali per spingere il mercato verso una transizione che attualmente risulta difficile - spiega Vittorio Cattaneo Audi manager de L'Auto Spa - Diversi fattori influenzano la commerciabilità e la credibilità di questa nuova alimentazione come i costi di accesso elevati e la scarsa uniformità nella distribuzione delle infrastrutture di ricarica in Italia. L'incentivo governativo diventa quindi fondamentale per abbattere, almeno in parte, queste

barriere, specialmente per ridurre il divario di prezzo tra

un'auto a combustione endotermica e una elettrica».

La soglia

Cattaneo solleva una perplessità: «Il valore attribuito alle vetture elettriche è discriminatorio: per accedere agli Ecobonus, il prezzo di listino al netto dell'Iva non deve superare i 35mila euro, quando i brand generalisti superano questo importo. Il rischio è quello di favorire l'acquisto di auto non europee, spesso prodotte a costi inferiori. Ci chiediamo quale sia la strategia e la politica che sta dietro alla scelta di fissare la soglia di accesso per le elettriche a 35mila euro, rispetto ai 45mila per le versioni plug-in e per le auto endotermiche, queste ultime in caso di rottamazione».

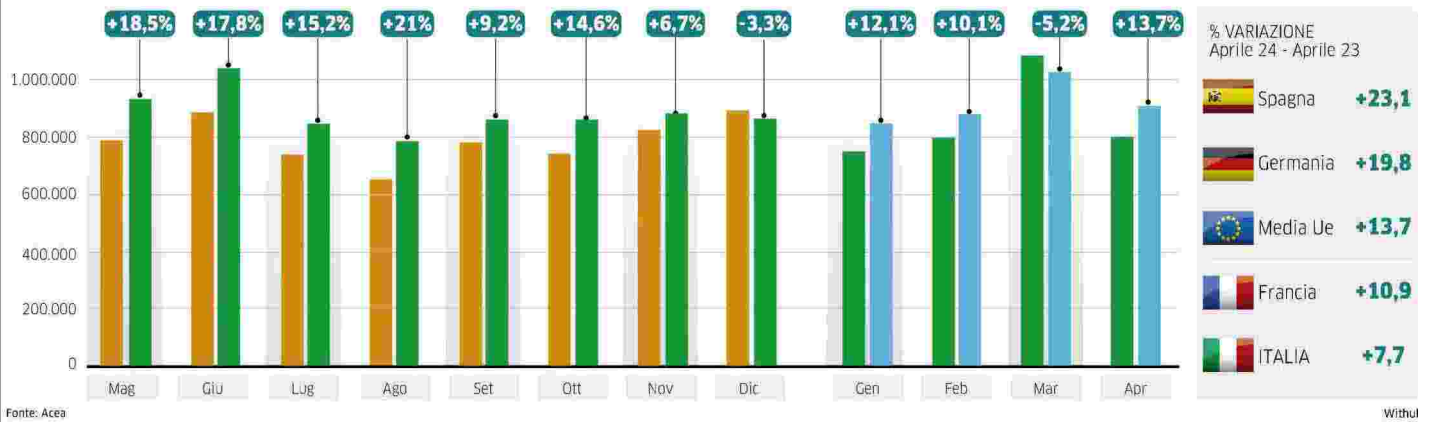
Il Dpcm stanziava 950 milioni per incentivare l'acquisto di auto green nel 2024, le agevolazioni nel caso di vetture full electric partono da 6mila euro e arrivano fino a 13.750, se si rottama un Euro2 e si ha un Isee sotto i 30mila euro, mentre l'aiuto per l'acquisto di un veicolo ibrido va da 4 a 10mila euro, e quello per un'auto a basse emissioni da 1.500 a 3mila euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le immatricolazioni ad aprile

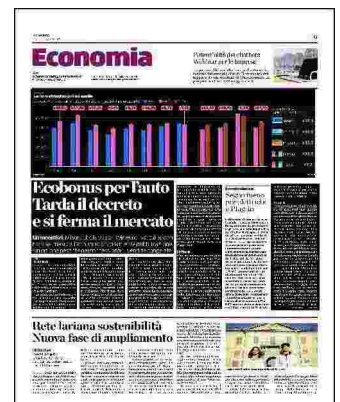
La situazione in Ue (var. % rispetto allo stesso mese dell'anno precedente) ■ 2022 ■ 2023 ■ 2024



Fonte: ACEA

Withul

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Ecobonus ai box

Incentivi auto, Federauto e Unrat incalzano Urso

di **DARIO CONTI**

Dopo quattro mesi è ancora tutto fermo. Per l'Ecobonus auto il rimpallo del testo tra i ministeri e i ritardi nell'invio alla Corte dei Conti hanno fatto slittare l'arrivo del dpcm che sblocca gli incentivi per l'acquisto di automobili a basse emissioni. In questa settimana, finalmente, il provvedimento dovrebbe essere adottato, seppur in netto ritardo. Il flop del ministro delle Imprese e del Made in Italy, **Adolfo Urso**, ha portato Federauto e Unrat a chiedere al governo di agire con urgenza e di procedere con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del dpcm che introduce gli incentivi per l'acquisto di veicoli

a basse emissioni. La richiesta, inoltre, è di attivare subito la piattaforma per la prenotazione degli incentivi. Anche perché i ritardi, denunciano le

associazioni, stanno "causando gravi conseguenze all'intera filiera automotive". Sono ormai passati quattro mesi da quando, il primo febbraio, era stato presentato il nuovo schema di sostegni al tavolo Automotive, ma gli incentivi "ancora non entrati in vigore e cesseranno di essere operativi alla fine dell'anno". La conseguenza è stata una "flessione allarmante della domanda di nuove autovetture a zero o bassissime emissioni". Insomma, con l'annuncio di mesi fa sono state penalizzate le nuove immatricolazioni. Esasperando, inoltre, il rapporto tra il governo e Stellantis, che continua a ridurre la produzione mentre lamenta il calo degli acquisti, dettato anche dallo slittamento dell'Ecobonus. E andando allo scontro con sindacati e governo.

Netto ritardo

Dopo quattro mesi il dpcm non è stato ancora pubblicato in Gazzetta Ufficiale. Si dovrebbe chiudere entro la settimana



■ Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso



Le riflessioni di Massimo Artusi

FederAuto e i dubbi sull'elettrico: «Sostenibilità, decisivi i prossimi mesi»

“Ci troviamo nel pieno di una transizione green che coinvolge la libertà di movimento delle persone ed il trasporto merci, i cui termini sono stati imposti dalle istituzioni europee facendo prevalere l'ideologia sul realismo, ma siamo convinti che le buone ragioni di chi vuole davvero salvaguardare la sostenibilità ambientale, economica e sociale riusciranno alla fine a far imboccare la strada giusta”. Lo ha detto il presidente di Federauto, Massimo Artusi, intervenendo all'Automotive Dealer Day.

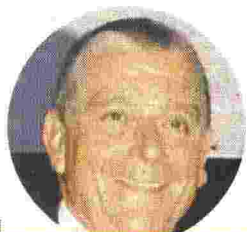
“I prossimi mesi saranno decisivi - ha continuato Artusi - per dare sbocco alle crescenti perplessità di fronte alla pressione ideologica delle lobby che sostengono l'esclusività della trazione elettrica, nonostante questa, nel suo intero ciclo di vita, produca più CO2 dei biocarburanti. Ma il vero rischio è che gli alti costi di questa soluzione e i dubbi già manifestati dal mercato per questo tipo di vettore finiscano per al-



lungare in modo approposito i tempi di rinnovamento del parco circolante che è già tra i più obsoleti e inquinanti d'Europa”. “Lo sanno bene i dealer - ha detto ancora il presidente di Federauto - che sono quotidianamente a contatto sul territorio con i clienti: gli unici autentici punti di riferimento del mercato. Per questo insistiamo nel chiedere di sostenere i carburanti a basso impatto ambientale che possono davvero accompagnare la transizione, contribuendo subito a rendere il

parco circolante meno climalterante, meno inquinante e - bisogna ricordarlo - più sicuro” ha detto Artusi. “Non possiamo allora che augurarci - e per questo ci batteremo - ha proseguito Artusi - che i nuovi decisori europei, che usciranno dalle urne del voto del prossimo giugno, sappiano raccogliere il messaggio che i cittadini stanno comunicando anche a loro attraverso il mercato e che gli stakeholders manifestano con crescente convinzione, perché in occasione delle verifiche del 2026 e del 2027, si valuti il reale impatto di tutti i vettori energetici e si superi l'idea del vettore unico - cioè quello elettrico - per aprire alle altre alternative carbon neutral come i biocarburanti. In caso contrario - ha concluso il presidente di Federauto - sarebbe lo stesso mercato a rifiutare nei fatti quei costi che non si possono permettere e sui quali molti degli stessi Stati membri si stanno ponendo degli interrogativi”.




**OSSERVATORIO
MOBILITÀ**

Mercato, numeri simili al 2023

di Massimo Ghenzer*

Dopo il risultato negativo di marzo, il mercato in aprile è aumentato del 7,5% rispetto allo scorso anno. Nei primi quattro mesi di quest'anno si sono vendute 586.665 automobili contro 552.941 (fonte UNRAE) lo scorso anno. Un risultato buono ma totalmente insufficiente per tornare ai due milioni di vetture vendute che sono un numero fisiologico per il mercato italiano. Con questo andamento il mercato si proietta un po' sopra 1.600.000 vetture per fine anno. La struttura del mercato italiano, per quanto riguarda i canali, vede un 55% di vendite

a privati, un 5% di vendite alle flotte delle aziende, e un 30% ai noleggiatori a lungo termine - 20% circa e breve termine 10% circa -. Il restante, circa il 10%, sono le auto immatricolazioni dei concessionari e delle Case. Più o meno gli stessi numeri dello scorso anno. Differenze minime. I privati sono un po' aumentati, come sono aumentate le auto immatricolazioni, mentre i noleggi sono un po' diminuiti. Il fenomeno delle auto immatricolazioni è il chiaro sintomo, da sempre, che le fabbriche non possono modulare l'offerta in relazione alla domanda del mercato ma

in base alle rigidità stesse dei sistemi produttivi e di approvvigionamento materie prime e altro. Negli ultimi tre giorni di aprile si sono immatricolate 18.755 vetture al giorno contro una media giornaliera mensile di 6.769 (fonte FEDERAUTO). È stato sempre così. Difficile produrre le vetture che richiede il mercato in quantità e specifiche degli accessori e degli optional. Le fabbriche non ci riescono e allora le auto immatricolazioni e gli sconti aggiustano le differenze tra domanda e offerta. Introdurre il contratto di Agenzia per la rete vendita in questo tipo di scenario è rischioso. Per quanto riguarda le

alimentazioni vendute nei primi quattro mesi, le vetture a benzina sono aumentate, così come le vetture GPL e le ibride. Le vetture elettriche sono diminuite del 18,8%. Se ne sono vendute 16.609 contro le 20.443 dei primi quattro mesi dello scorso anno. Il mercato italiano è sempre molto chiaro. Compera vetture gradevoli, che hanno un rapporto, tra prezzo e valore del prodotto, ottimale. Chi si basa su questi semplici principi cresce, e ci sono parecchi esempi di brand che hanno capito come affrontare un consumatore maturo e competente come l'italiano.

*PRESIDENTE ARETÉ METHODOS




**OSSERVATORIO
MOBILITÀ**

Mercato, numeri simili al 2023

Massimo Ghenzer*

Dopo il risultato negativo di marzo, il mercato in aprile è aumentato del 7,5% rispetto allo scorso anno. Nei primi quattro mesi di quest'anno si sono vendute 586.665 automobili contro 552.941 (fonte UNRAE) lo scorso anno. Un risultato buono ma totalmente insufficiente per tornare ai due milioni di vetture vendute che sono un numero fisiologico per il mercato italiano. Con questo andamento il mercato si proietta un po' sopra 1.600.000 vetture per fine anno. La struttura del mercato italiano, per quanto riguarda i canali, vede un 55% di vendite a privati, un 5% di vendite alle flotte delle aziende, e un 30% ai noleggiatori a lungo termine - 20% circa e breve termine 10% circa -. Il restante, circa il 10%, sono le auto immatricolazioni dei concessionari e delle Case. Più o meno gli stessi numeri dello scorso anno. Differenze minime. I privati sono un po' aumentati, come sono aumentate le auto immatricolazioni, mentre i noleggi sono un po' diminuiti. Il fenomeno delle auto immatricolazioni è il chiaro sintomo, da sempre, che le fabbriche non possono modulare l'offerta in relazione alla domanda del mercato ma in base alle rigidità stesse dei sistemi produttivi e di approvvigionamento materie prime e altro. Negli ultimi tre giorni di aprile si sono immatricolate 18.755 vetture al giorno contro una media

giornaliera mensile di 6.769 (fonte FEDERAUTO). È stato sempre così. Difficile produrre le vetture che richiede il mercato in quantità e specifiche degli accessori e degli optional. Le fabbriche non ci riescono e allora le auto immatricolazioni e gli sconti aggiustano le differenze tra domanda e offerta. Introdurre il contratto di Agenzia per la rete vendita in questo tipo di scenario è rischioso. Per quanto riguarda le alimentazioni vendute nei primi quattro mesi, le vetture a benzina sono aumentate, così come le vetture GPL e le ibride. Le vetture elettriche sono diminuite del 18,8%. Se ne sono vendute 16.609 contro le 20.443 dei primi quattro mesi dello scorso anno. Il mercato italiano è sempre molto chiaro. Compera vetture gradevoli, che hanno un rapporto, tra prezzo e valore del prodotto, ottimale. Chi si basa su questi semplici principi cresce, e ci sono parecchi esempi di brand che hanno capito come affrontare un consumatore maturo e competente come l'italiano.

*PRESIDENTE ARETÉ METHODOS



Federauto

«Il mercato delle auto avanti a stento»



► «Il mercato dell'auto, se non fosse per le auto immatricolate dai dealer - specie sulle motorizzazioni preferite dagli acquirenti benzina ed ibrido - avanza a stento a causa dello stallo determinato dalla prolungata attesa per i preannunciati, oramai da troppi mesi, nuovi Ecobonus». Così Massimo Artusi, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto. «Anche l'andamento degli ordini, in un contesto di incertezza, si mantiene ridotto e sostanzialmente azzerato per i veicoli green (elettrici e plug-in), soprattutto sul canale dei privati», afferma Artusi. Prosegue, nota Federauto, l'immobilismo delle vendite di veicoli elettrici e plug-in, il cui parco circolante rappresenta poco più dell'1% del totale delle autovetture circolanti nel nostro Paese: numeri estremamente distanti dagli obiettivi - recentemente riconfermati dai tecnici del Governo - fissati nel Pniec che indica 4,3 milioni di BEV e 2,3 milioni di plug-in al 2030. Federauto sollecita anche Mase a intervenire rapidamente per rilanciare i bandi per le ricariche pubbliche con l'assegnazione delle risorse a disposizione ma non assegnate. «In questo percorso, che si presenta in palese salita, occorre maggiore coraggio e determinazione sul fronte politico, per far sì che sia i tempi, gli strumenti e le condizioni siano adeguati ad affrontare, con una visione allargata e in modo davvero sostenibile, la transizione ecologica. Misure in una logica di neutralità tecnologica e dunque di apertura verso tutti quei vettori energetici puliti che possono contribuire ad una sana e progressiva decarbonizzazione».



MOBILITÀ

La mobilità del futuro e il suo sviluppo, fotografati dall'Automobile Club Molise

Tra tecnologia, sicurezza e infrastrutture, Campobasso si prepara al domani con un'importante occasione di confronto e riflessione

La mobilità del futuro non è un sogno lontano, ma una realtà che si delinea sempre più concreta all'orizzonte. Tuttavia, per cogliere appieno le opportunità offerte dall'innovazione tecnologica e dal progresso, è necessario affrontare con decisione le criticità che oggi ostacolano lo sviluppo efficiente del sistema di mobilità su scala territoriale. Questo è il messaggio chiave emerso dal convegno *La Mobilità del Futuro*, organizzato a Campobasso dall'Automobile Club Molise e che ha visto la partecipazione di istituzioni nazionali e locali, forze dell'ordine e dei principali attori del settore. Durante i lavori, coordinati dal direttore dell'AC Molise Francesco Meleca e moderati dal nostro direttore David Giudici, sono emerse riflessioni interessanti.

“Progresso, sicurezza e infrastrutture sono i tre cardini della mobilità del futuro – ha dichiarato Riccardo Tesone, presidente dell'Automobile Club Molise – e il fatto che il 90% degli incidenti siano ancora

imputabili a disattenzione ed errori da parte dei conducenti o degli altri utenti della strada, dimostra quanto sia importante l'apporto della tecnologia per una mobilità sicura e sostenibile”.

“Il futuro è davanti a noi”, ha affermato Francesco Roberti, presidente della Regione Molise, indicando i 200 studenti delle scuole intervenuti al teatro Savoia, sede del convegno. “Non solo perché rappresentano gli automobilisti di domani, ma perché già oggi si muovono a piedi, in bici, in scooter o monopattino e sono chiamati al rispetto delle regole, e la città che tutti vogliamo deve essere sostenibile e a misura d'uomo”, ha concluso.

Per l'assessore a Viabilità e Infrastrutture della Regione Molise Michele Marone “Il nostro territorio deve vedersi tutelato il diritto alla mobilità anche in futuro e per questo servono collegamenti più efficienti e veloci tra le aree interne e le principali infrastrutture del territorio. È necessario uno studio sempre più puntuale sui collegamenti tra il nostro capoluogo e la Capitale, su strada come su ferro. Già nel contratto di programma sottoscritto tra Mit, Anas e Ferrovie dello Stato ci sono importanti risorse

per l'ultimazione dell'elettrificazione tra Campobasso fino a Isernia e Venafro, studiando un collegamento con la rete nazionale dell'alta velocità”.

Vito Mauro, membro dell'Osservatorio Tecnico di supporto per le Smart Road del Mit, ha quindi evidenziato che “l'evoluzione della mobilità è già in atto con una transizione energetica e digitale, di cui vanno capite appieno opportunità e risorse. Resistere al cambiamento non è mai una strategia premiante: l'auto di domani, anche quella

elettrica, non può essere osteggiata nemmeno da chi è più avanti negli anni perché serve curiosità e un pizzico di adattamento. La tecnologia è già oggi in grado di attenuare fortemente la piaga dell'incidentalità stradale che costa ogni anno oltre 3000 vite umane”.

“Nel corso degli ultimi anni l'auto è cambiata profondamente”, ha spiegato alla platea Fabio Orecchini, direttore dell'Executive Master in Sustainable Mobility presso Luiss Business School. “È diventata una componente del più ampio ecosistema energetico digitale: auto elettriche e ibride sono già tra noi e dobbiamo prendere confidenza non solo con queste alimentazioni, ma anche con le nuove forme di mobilità integrata che caratterizzano i nostri spostamenti”.

Massimo Artusi, presidente di Federauto, ha infatti concluso: “Nell'attuale momento di transizione, l'automobilista compra e continuerà a comprare, quindi quello di cui necessita sul mercato deve poter contare su un pluralismo di tecnologie in grado di soddisfare il proprio fabbisogno di mobilità: non c'è un'unica soluzione *tout court* per tutti, ma più prodotti in grado di rispondere al meglio alle esigenze del sistema di mobilità”.

p.m.c.

Resistere al cambiamento non è mai una strategia premiante: giusto aprirsi alle novità

Il panel di esperti riuniti sul palco del Teatro Savoia di Campobasso da Ac Molise. A destra il direttore de L'Automobile David Giudici



NEWS

FEDERAUTO: MASSIMO ARTUSI È IL NUOVO PRESIDENTE



Novità importanti nel mondo delle imprese: il Consiglio Generale di Federauto ha nominato all'unanimità nuovo Presidente della Federazione, per il triennio 2024-2027, Massimo Artusi, della Romana Diesel Spa, la più grande concessionaria europea del Gruppo IVECO e CNH Industrial, e componente del Board dell'associazione dei dealer europei AECDR (Alliance of European Car Dealers and Repairers). Nel suo mandato, Artusi guiderà anche il settore Truck & Van, e sarà affiancato da un Comitato Esecutivo composto dal suo predecessore Adolfo De Stefani Cosentino e dai Vice Presidenti Plinio Vanini, Maria Fiorentino, Francesco Ascani, Carlo Alberto Jura e Roberto Scarabel, oltre a Roberto Bolciaghi, Francesco Cazzani, Francesco Maldarizzi, Sergio Tumino e Andrea Cappella. ▶

[16] **CAMIONISTA**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ON THE ROAD

INFO IN VIAGGIO

MONTE BIANCO: NON SI PASSA!

A Montecarlo, 48. Sono i primi a scendere dal Monte Bianco, ma non è un buon auspicio per chi si appresta a salire. Il ghiaccio è ancora lì, e il vento è forte. Le previsioni meteo parlano di un inverno lungo e rigido. Il ghiaccio è ancora lì, e il vento è forte. Le previsioni meteo parlano di un inverno lungo e rigido.

LE TEMPSTICHE

Il tempo è incerto, con nuvole e pioggia. Le previsioni meteo parlano di un inverno lungo e rigido.

NEWS

FEDERAUTO: MASSIMO ARTUSI È IL NUOVO PRESIDENTE

Novità importanti nel mondo delle imprese: il Consiglio Generale di Federauto ha nominato all'unanimità nuovo Presidente della Federazione, per il triennio 2024-2027, Massimo Artusi, della Romana Diesel Spa, la più grande concessionaria europea del Gruppo IVECO e CNH Industrial, e componente del Board dell'associazione dei dealer europei AECDR (Alliance of European Car Dealers and Repairers). Nel suo mandato, Artusi guiderà anche il settore Truck & Van, e sarà affiancato da un Comitato Esecutivo composto dal suo predecessore Adolfo De Stefani Cosentino e dai Vice Presidenti Plinio Vanini, Maria Fiorentino, Francesco Ascani, Carlo Alberto Jura e Roberto Scarabel, oltre a Roberto Bolciaghi, Francesco Cazzani, Francesco Maldarizzi, Sergio Tumino e Andrea Cappella. ▶

AUTOMOTIVE



MASSIMO ARTUSI - PRESIDENTE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

FEDERAUTO

I CONCESSIONARI AUTO AFFILANO LE ARMI

*Sinergie con le altre associazioni della filiera e maggiore peso in Europa.
E alla politica il nuovo presidente di Federauto
chiede una riforma fiscale "che consenta ai consumatori
di poter affrontare la transizione ecologica con minori incertezze"*

Intervista al Presidente Massimo Artusi

Il nuovo Presidente di Federauto ha obiettivi chiari e ambiziosi: "ampliare il nostro posizionamento attraverso sinergie con le rappresentanze della filiera dell'automotive, consolidare il nostro know-how normativo, incrementare il nostro peso specifico in Europa". Alla politica il numero uno dei dealer chiede "una riforma fiscale che consenta ai costruttori di recuperare lo sforzo compiuto per innovare, ai concessionari di poter contare anche su un usato meno vetusto, ai consumatori di poter affrontare la transizione ecologica con minori incertezze".

E mentre sulla transizione ecologica auspica "l'apertura ai biocarburanti" ("solo attraverso di essi vediamo la possibilità di raggiungere quella fascia di mercato che altrimenti rinuncerà a cambiare il proprio veicolo"), sull'auto a batteria resta scettico: "il motore elettrico costringe a modificare il sistema di vita nel quale siamo vissuti finora. Da noi probabilmente è la cosa più difficile da accettare, perché, in fondo siamo sempre l'Italia dei Comuni che si ribella all'Impero".

In genere un nuovo presidente è nominato sulla base di un programma. Dottor Artusi, che cosa c'è nella sua agenda 2024-2027?

Ho presentato un programma basato su due concetti: disponibilità al confronto e visione di lungo periodo, perché sono convinto che saper ascoltare e guardare lontano sono i modi che potranno rendere Federauto sempre più forte nel suo ruolo di rappresentanza e sempre più autorevole ai tavoli istituzionali, italiani ed europei. Per questo intendiamo ampliare il nostro posizionamento attraverso sinergie con le rappresentanze della filiera dell'automotive, consolidare il nostro know-how normativo, incrementare il nostro peso specifico in Europa, puntando al riconoscimento del ruolo del Concessionario per le sue funzioni

di agevolatore e garante del consumatore/utente, in un quadro di protezione contrattuale.

Negli ultimi 15 anni le concessionarie sono passate da circa 3 mila a poco più di 800. Questo processo di concentrazione proseguirà anche nei prossimi anni? E potrà rafforzare il peso di Federauto nelle interlocuzioni con la politica?

È un processo che probabilmente continuerà anche nei prossimi anni, ma ritengo con un ritmo più lento. I concessionari attuali - che sono circa 850 - hanno, infatti, trovato ormai un loro assetto che copre adeguatamente il territorio. Noi teniamo questo processo sotto osservazione, sapendo però che l'importante non è il numero dei concessionari, né se sono grandi o piccoli, ma la qualità del servizio che essi offrono. In altre parole, non è il numero che ci rende autorevoli ai tavoli istituzionali, ma il legame con i nostri clienti e il know-how di presenza e di conoscenza del territorio che da questo rapporto scaturisce insieme alla nostra professionalità

Il passaggio da concessionaria ad agenzia avrà vantaggi per tutta la filiera Case-Dealer-Clienti o solo per le Case, come afferma qualcuno? C'è anche chi sostiene che le Case che sceglieranno il modello di agenzia perderanno quote di mercato in favore di chi, invece, proseguirà con il modello tradizionale...

È tutto da verificare. Quello che però dobbiamo comunque ricordare - e non solo noi concessionari - è che sarà sempre il cliente a decidere e non è detto che l'eventuale economicità dei costi di distribuzione coincida con i suoi interessi o addirittura comporti automaticamente un'economicità dei costi complessivi dell'automobile. Spesso, anzi, il rapporto diretto con il costruttore limita fortemente l'autonomia decisionale del cliente.

AUTOMOTIVE

Che impatto avrà l'auto cinese sulla distribuzione automobilistica e più in generale sul mercato dell'auto? L'arrivo di macchine low cost in segmenti trascurati dalle case europee non può essere anche un'opportunità per le concessionarie e per i clienti?

Si parla molto dell'impatto che le auto elettriche prodotte in Cina possono avere sul mercato italiano ed europeo. Ma se guardo le statistiche ho l'impressione che il dibattito sulla transizione ecologica attraverso la trazione elettrica stia diventando un cavallo di Troia per la tecnologia orientale, non solo per l'automobile, ma per tutti i prodotti della filiera, orientando il pubblico verso prodotti del Far East, spesso ad alimentazione tradizionale, mentre quelli a trazione elettrica, pur avendo prezzi più bassi dei modelli europei, restano pur sempre più elevati di quelli a combustione. In questo modo, però, resta scoperta la domanda di fascia bassa: non dimentichiamo che per molti l'automobile è soprattutto un oggetto d'uso, impiegato su brevi distanze, spesso in ambito urbano. Per questo ciò di cui ha bisogno la filiera europea dell'automotive, schiacciata fra l'aggressività commerciale cinese (finanziata con generosità dallo stato) e la politica daziaria americana, è una strategia complessiva, chiara e coerente. Più che imporre dazi, si tratta di costruire una politica che garantisca tutto il sistema dell'automotive: dai costruttori ai concessionari (spesso dimenticati), ai consumatori, offrendo a questi ultimi fin da ora la possibilità di alternative - come l'alimentazione termica a basso impatto ambientale, in attesa di quella carbon neutral dei biocarburanti - che sarebbe comodamente accessibile alla domanda di fascia bassa e migliorerebbe fin da subito le condizioni ambientali che ci circondano.

Nel 2024 si svolgeranno le elezioni europee. Molti sperano in un ripensamento sul divieto di immatricolare nuove auto con motore termico a partire dal 2035. Secondo lei la transizione ecologica disegnata dai governi europei nell'arco della prossima decade potrà essere messa in discussione?

È appunto a questo che mi riferivo. Il dibattito sui biocarburanti è il nodo centrale del Regolamento sui target della CO2 all'interno delle istituzioni europee. L'Unione sta ratificando proprio in queste ore un testo che apre ai carburanti sintetici (anche questi ad alto costo di produzione), ma non esplicitamente ai biocarburanti, bocciando (per ora) le verifiche basate sul Carbon Correction Factor, proposte dall'Italia, che avrebbero permesso di anticipare l'impiego di queste alimentazioni che - a differenza dell'elettrico - sono carbon neutral. Ma è rimasta aperta una porta: nel 2026 (2027 per gli HDT) le misure adottate saranno sottoposte a una verifica che dovrà tenere conto anche dei passi avanti compiuti dalla scienza in materia di carburanti. Saranno le nuove istituzioni europee - Commissione e Parlamento - che dovranno condurre questa verifica e prendere le decisioni conseguenti. Noi ci auguriamo che si sblocchi l'apertura ai biocarburanti, anche perché vediamo solo attraverso di essi la possibilità di raggiungere quella fascia di mercato che altrimenti rinuncerà a cambiare il proprio veicolo rischiando la cosiddetta «Avanziazione» della circolazione: cioè il progressivo aumento della quota di veicoli obsoleti,

inquinanti e poco sicuri. Chi davvero vuole la decarbonizzazione - a cominciare dai concessionari - non può lavorare per questo scenario.

I numeri delle auto elettriche in Italia sono tra i più bassi in Europa. Perché gli italiani non le comprano?

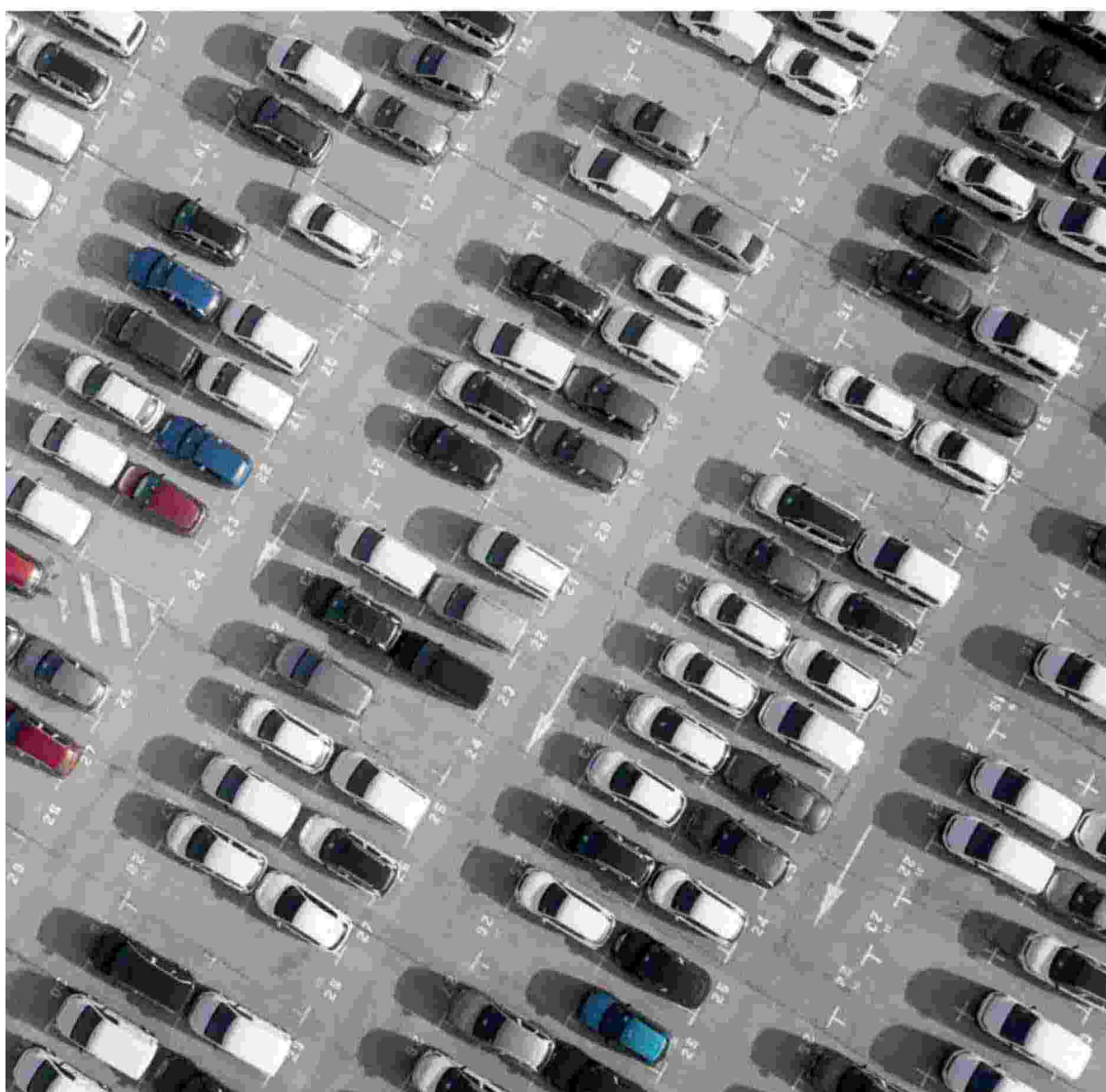
Intanto c'è da dire che i paesi che vengono portati a esempio sono quelli scandinavi, dove il numero ridotto di abitanti, l'alto reddito pro-capite e i massicci incentivi messi in campo, hanno favorito una penetrazione più rapida dell'auto elettrica. Ma, secondo me, in Italia pesa anche un altro motivo: il fatto che il motore elettrico è una scelta senza alternative, un'imposizione



che costringe a modificare il sistema di vita nel quale siamo vissuti finora. Del resto, i paper europei che affrontano il tema della transizione ecologica spesso evocano questa necessità di cambiare i comportamenti dei cittadini. Il che da noi probabilmente è la cosa più difficile da accettare, perché, in fondo siamo sempre l'Italia dei Comuni che si ribella all'Impero.

Il 2023 si è chiuso con una crescita delle immatricolazioni del 19%, proseguita anche nei primi due mesi dell'anno, a cui è seguita una battuta d'arresto a marzo. I volumi, però, sono ancora molto ancora al di sotto dei livelli pre-Covid. Che cosa prevede per il 2024?

In una fase storica come quella che stiamo vivendo, con la guerra in Ucraina, il medio oriente in fiamme, la crisi di Taiwan nell'aria, i noli dei container che vanno sulle montagne russe, fare previsioni di medio-lungo periodo è davvero difficile. Sul breve, c'è la attesa del nuovo Ecobonus appena varato. Se andrà bene, l'anno potrà anche sorridere. Ma per avere risultati consolidati c'è bisogno di una riforma fiscale che consenta ai costruttori di recuperare lo sforzo compiuto per innovare, ai concessionari di poter contare anche su un usato meno vetusto, ai consumatori di poter affrontare la transizione ecologica con minori incertezze.





AUTO Web

Federauto: i concessionari auto affilano le armi

01/05/2024



Il nuovo Presidente di Federauto ha obiettivi chiari e ambiziosi: “ampliare il nostro posizionamento attraverso sinergie con le rappresentanze della filiera dell’automotive, consolidare il nostro know-how normativo, incrementare il nostro peso specifico in Europa”. Alla politica il numero uno dei dealer chiede “una riforma fiscale che consenta ai costruttori di recuperare lo sforzo compiuto per innovare, ai concessionari di poter contare anche su un usato meno vetusto, ai consumatori di poter affrontare la transizione ecologica con minori incertezze”. E mentre sulla transizione ecologica auspica “l’apertura ai biocarburanti” (“solo attraverso di essi vediamo la possibilità di raggiungere quella fascia di mercato che altrimenti

rinuncerà a cambiare il proprio veicolo”), sull’auto a batteria resta scettico: “il motore elettrico costringe a modificare il sistema di vita nel quale siamo vissuti finora. Da noi probabilmente è la cosa più difficile da accettare, perché, in fondo siamo sempre l’Italia dei Comuni che si ribella all’Impero”.

Federauto: i concessionari auto affilano le armi

In genere un nuovo presidente è nominato sulla base di un programma. Dottor Artusi, che cosa c’è nella sua agenda 2024-2027?

Ho presentato un programma basato su due concetti: disponibilità al confronto e visione di lungo periodo, perché sono convinto che saper ascoltare e guardare lontano sono i modi che potranno rendere Federauto sempre più forte nel suo ruolo di rappresentanza e sempre più autorevole ai tavoli istituzionali, italiani ed europei. Per questo intendiamo ampliare il nostro posizionamento attraverso sinergie con le rappresentanze della filiera dell’automotive, consolidare il nostro know-how normativo, incrementare il nostro peso specifico in Europa, puntando al riconoscimento del ruolo del Concessionario per le sue funzioni di agevolatore e garante del consumatore/utente, in un quadro di protezione contrattuale.

Negli ultimi 15 anni le concessionarie sono passate da circa 3 mila a poco più di 800. Questo processo di concentrazione proseguirà anche nei prossimi anni? E potrà rafforzare il peso di Federauto nelle interlocuzioni con la politica?

È un processo che probabilmente continuerà anche nei prossimi anni, ma ritengo con un ritmo più lento. I concessionari attuali - che sono circa 850 - hanno, infatti,

trovato ormai un loro assetto che copre adeguatamente il territorio. Noi teniamo questo processo sotto osservazione, sapendo però che l'importante non è il numero dei concessionari, né se sono grandi o piccoli, ma la qualità del servizio che essi offrono. In altre parole, non è il numero che ci rende autorevoli ai tavoli istituzionali, ma il legame con i nostri clienti e il know-how di presenza e di conoscenza del territorio che da questo rapporto scaturisce insieme alla nostra professionalità

Il passaggio da concessionaria ad agenzia avrà vantaggi per tutta la filiera Case-Dealer-Clienti o solo per le Case, come afferma qualcuno? C'è anche chi sostiene che le Case che sceglieranno il modello di agenzia perderanno quote di mercato in favore di chi, invece, proseguirà con il modello tradizionale...

È tutto da verificare. Quello che però dobbiamo comunque ricordare - e non solo noi concessionari - è che sarà sempre il cliente a decidere e non è detto che l'eventuale economicità dei costi di distribuzione coincida con i suoi interessi o addirittura comporti automaticamente un'economicità dei costi complessivi dell'automobile. Spesso, anzi, il rapporto diretto con il costruttore limita fortemente l'autonomia decisionale del cliente.

Che impatto avrà l'auto cinese sulla distribuzione automobilistica e più in generale sul mercato dell'auto? L'arrivo di macchine low cost in segmenti trascurati dalle case europee non può essere anche un'opportunità per le concessionarie e per i clienti?

Si parla molto dell'impatto che le auto elettriche prodotte in Cina possono avere sul mercato italiano ed europeo. Ma se guardo le statistiche ho l'impressione che il dibattito sulla transizione ecologica attraverso la trazione elettrica stia diventando un cavallo di Troia per la tecnologia orientale, non solo per l'automobile, ma per tutti i prodotti della filiera, orientando il pubblico verso prodotti del Far East, spesso ad alimentazione tradizionale, mentre quelli a trazione elettrica, pur avendo prezzi più bassi dei modelli europei, restano pur sempre più elevati di quelli a combustione. In questo modo, però, resta scoperta la domanda di fascia bassa: non dimentichiamo che per molti l'automobile è soprattutto un oggetto d'uso, impiegato su brevi distanze, spesso in ambito urbano. Per questo ciò di cui ha bisogno la filiera europea dell'automotive, schiacciata fra l'aggressività commerciale cinese (finanziata con generosità dallo stato) e la politica daziaria americana, è una strategia complessiva, chiara e coerente. Più che imporre dazi, si tratta di costruire una politica che garantisca tutto il sistema dell'automotive: dai costruttori ai concessionari (spesso dimenticati), ai consumatori, offrendo a questi ultimi fin da ora la possibilità di alternative - come l'alimentazione termica a basso impatto ambientale, in attesa di quella carbon neutral dei biocarburanti - che sarebbe comodamente accessibile alla domanda di fascia bassa e migliorerebbe fin da subito le condizioni ambientali che ci circondano.

Nel 2024 si svolgeranno le elezioni europee. Molti sperano in un ripensamento sul divieto di immatricolare nuove auto con motore termico a partire dal 2035. Secondo lei la transizione ecologica disegnata dai governi europei

nell'arco della prossima decade potrà essere messa in discussione?

È appunto a questo che mi riferivo. Il dibattito sui biocarburanti è il nodo centrale del Regolamento sui target della CO2 all'interno delle istituzioni europee. L'Unione sta ratificando proprio in queste ore un testo che apre ai carburanti sintetici (anche questi ad alto costo di produzione), ma non esplicitamente ai biocarburanti, bocciando (per ora) le verifiche basate sul Carbon Correction Factor, proposte dall'Italia, che avrebbero permesso di anticipare l'impiego di queste alimentazioni che - a differenza dell'elettrico - sono carbon neutral. Ma è rimasta aperta una porta: nel 2026 (2027 per gli HDT) le misure adottate saranno sottoposte a una verifica che dovrà tenere conto anche dei passi avanti compiuti dalla scienza in materia di carburanti. Saranno le nuove istituzioni europee - Commissione e Parlamento - che dovranno condurre questa verifica e prendere le decisioni conseguenti. Noi ci auguriamo che si sblocchi l'apertura ai biocarburanti, anche perché vediamo solo attraverso di essi la possibilità di raggiungere quella fascia di mercato che altrimenti rinuncerà a cambiare il proprio veicolo rischiando la cosiddetta «Avanziazione» della circolazione: cioè il progressivo aumento della quota di veicoli obsoleti, inquinanti e poco sicuri. Chi davvero vuole la decarbonizzazione - a cominciare dai concessionari - non può lavorare per questo scenario.

I numeri delle auto elettriche in Italia sono tra i più bassi in Europa. Perché gli italiani non le comprano?

Intanto c'è da dire che i paesi che vengono portati a esempio sono quelli scandinavi, dove il numero ridotto di abitanti, l'alto reddito pro-capite e i massicci incentivi messi in campo, hanno favorito una penetrazione più rapida dell'auto elettrica. Ma, secondo me, in Italia pesa anche un altro motivo: il fatto che il motore elettrico è una scelta senza alternative, un'imposizione che costringe a modificare il sistema di vita nel quale siamo vissuti finora. Del resto, i paper europei che affrontano il tema della transizione ecologica spesso evocano questa necessità di cambiare i comportamenti dei cittadini. Il che da noi probabilmente è la cosa più difficile da accettare, perché, in fondo siamo sempre l'Italia dei Comuni che si ribella all'Impero.

Il 2023 si è chiuso con una crescita delle immatricolazioni del 19%, proseguita anche nei primi due mesi dell'anno, a cui è seguita una battuta d'arresto a marzo. I volumi, però, sono ancora molto ancora al di sotto dei livelli pre-Covid. Che cosa prevede per il 2024?

In una fase storica come quella che stiamo vivendo, con la guerra in Ucraina, il medio oriente in fiamme, la crisi di Taiwan nell'aria, i noli dei container che vanno sulle montagne russe, fare previsioni di medio-lungo periodo è davvero difficile. Sul breve, c'è la attesa del nuovo Ecobonus appena varato. Se andrà bene, l'anno potrà anche sorridere. Ma per avere risultati consolidati c'è bisogno di una riforma fiscale che consenta ai costruttori di recuperare lo sforzo compiuto per innovare, ai concessionari di poter contare anche su un usato meno vetusto, ai consumatori di poter affrontare la transizione ecologica con minori incertezze



AsConAuto segnala una buona crescita nel primo trimestre



Nel primo trimestre del 2024, AsConAuto registra un volume di affari di 294.474.385 euro: un segnale positivo rispetto ai 246.381.264 euro del primo trimestre del 2023. Questa crescita del +19,5% segue l'incremento del 20,88% nello stesso periodo dell'anno precedente e sottolinea il successo del progetto innovativo, in un settore in rapida evoluzione. Un risultato ottenuto grazie alle eccellenti performance di una organizzazione collaudata e in grado di cogliere le nuove sfide del mercato, evidenzia il presidente **Roberto Scarabel**.

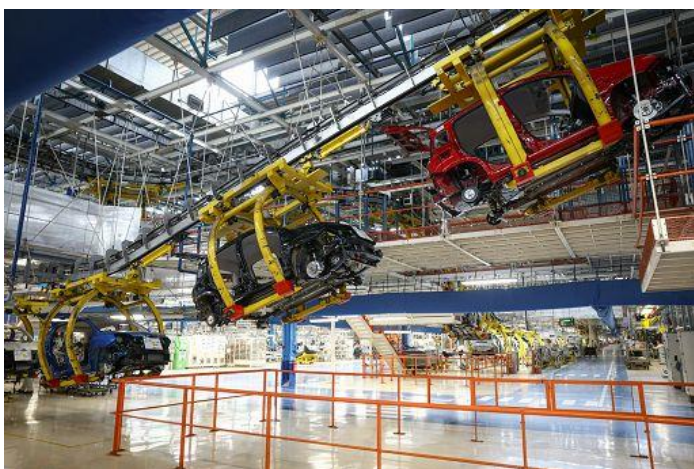
«Collaborazione e dialogo – sottolinea il presidente Scarabel – sono due concetti fondamentali per noi di AsConAuto che stiamo costruendo il service del futuro perché le sfide non riguardano solo le vendite di autovetture. Da quando si è insediato, questo Consiglio Direttivo lavora per individuare i partner migliori per offrire ai soci concessionari e ai clienti autoriparatori gli strumenti per competere e crescere in questo mondo, dove crediamo ci sia spazio per la professionalità. Un lavoro che ha già portato alcuni frutti, grazie anche alla ripartenza di Service Day, in programma a ottobre a Verona e Automotive Dealer Day, in calendario sempre a Verona dal 14 al 16 maggio prossimi».

Roberto Scarabel è stato eletto vicepresidente nel Comitato Esecutivo di Federauto durante l'assemblea che ha anche nominato Massimo Artusi come nuovo presidente per il triennio 2024-2027. Scarabel, già presidente di AsConAuto, entra a far parte del Comitato Esecutivo con delega al coordinamento del Comitato Tecnico After-Sales & Repairs. Questo riconoscimento sottolinea l'impegno significativo di AsConAuto nel settore automobilistico europeo, evidenziando il suo ruolo di modello nel campo. La continua innovazione e digitalizzazione di AsConAuto promette successi futuri, con una leadership visionaria pronta ad affrontare le sfide del mercato, compresa la transizione verso una mobilità più sostenibile.

Scarabel, attualmente presidente di AsConAuto e vicepresidente di Federauto, ha una vasta esperienza nel settore automobilistico. Il suo gruppo rappresenta diversi marchi automobilistici in numerose sedi. Oltre a essere amministratore unico del gruppo familiare, è anche presidente del Consorzio DOC Ricambi Originali di Padova-Castelfranco Veneto e Rovigo.

Federauto: mercato avanza a stento sostenuto da km0

Auto immatricolazioni pari al 12% dei volumi di aprile (+42%)



Milano, 2 mag. (askanews) – “Il mercato dell’auto, se non fosse per le auto immatricolazioni dei dealer – specie sulle motorizzazioni preferite dagli acquirenti benzina ed ibrido – avanza a stento a causa dello stallo determinato dalla prolungata attesa per i preannunciati, oramai da troppi mesi, nuovi Ecobonus”. Così Massimo Artusi, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

“Anche l’andamento degli ordini, in un contesto di incertezza, si mantiene ridotto e sostanzialmente azzerato per i veicoli green (elettrici e plug-in), soprattutto sul canale dei privati”, afferma Artusi. Prosegue, nota Federauto, l’immobilismo delle vendite di veicoli elettrici e plug-in, il cui parco circolante rappresenta poco più del 1% del totale delle autovetture circolanti nel nostro Paese: numeri estremamente distanti dagli obiettivi – recentemente riconfermati dai tecnici del Governo – fissati nel Piano nazionale integrato per l’energia e il clima (Pniec) che indica 4,3 milioni di BEV e 2,3 milioni di plug-in al 2030.

Federauto sollecita anche Mase ad intervenire rapidamente per rilanciare i bandi per le ricariche pubbliche con l’assegnazione delle risorse a disposizione ma non assegnate.

“In questo percorso, che si presenta in palese salita, occorre maggiore coraggio e determinazione sul fronte politico, per far sì che sia i tempi, gli strumenti e le condizioni siano adeguati ad affrontare, con una visione allargata e in modo davvero sostenibile, la transizione ecologica. Misure in una logica di neutralità tecnologica e dunque di apertura verso tutti quei vettori energetici puliti che possono contribuire ad una sana e progressiva decarbonizzazione”.

Negli ultimi tre giorni di aprile è stato immatricolato il 41,6% del totale del mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l’uso noleggio), secondo le elaborazioni Federauto sui dati Dataforce, hanno rappresentato il 12% dei volumi di vendita mensili, con un incremento del +41,7% rispetto ad aprile 2023.

LA SICILIA

Federauto: «Continua attesa incentivi, male i veicoli green»

Di **Redazione** | 02 Maggio 2024

«I volumi immatricolati in aprile registrano un segno positivo, ma al netto degli effetti dovuti ai due giorni lavorativi in più sul calendario di quest'anno, il risultato non sarebbe stato diverso da quello di marzo». Lo afferma Massimo Artusi, il presidente di Federauto, la federazione dei concessionari auto.

«Il mercato dell'auto, se non fosse per le auto immatricolazioni dei dealer, in specie sulle motorizzazioni preferite dagli acquirenti benzina e ibrido, avanza a stento a causa dello stallo determinato dalla prolungata attesa per i preannunciati, oramai da troppi mesi, nuovi Ecobonus e anche l'andamento degli ordini, in un contesto di incertezza, si mantiene ridotto e sostanzialmente azzerato per i veicoli green (elettrici e plug-in), soprattutto sul canale dei privati».

Secondo i dati Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ad aprile il mercato autovetture in Italia è cresciuto del +7,5% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, totalizzando 135.353 immatricolazioni contro le 125.884 unità di aprile 2023. Nel primo quadrimestre 2024 il computo delle immatricolazioni totali ammonta a 586.665 unità a fronte delle 552.941 del 2023, con una variazione del +6,1% (-17,8% rispetto al 2019).

«Ad aprile i volumi immatricolati registrano segno positivo ma al netto degli effetti dovuti ai due giorni lavorativi in più sul calendario di quest'anno, il risultato non sarebbe stato diverso da quello di marzo. Il mercato dell'auto, se non fosse per le auto immatricolazioni dei dealer – in specie sulle motorizzazioni preferite dagli acquirenti benzina ed ibrido – avanza a stento a causa dello stallo determinato dalla prolungata attesa per i preannunciati, oramai da troppi mesi, nuovi Ecobonus e anche l'andamento degli ordini, in un contesto di incertezza, si mantiene ridotto e sostanzialmente azzerato per i veicoli green (elettrici e plug-in), soprattutto sul canale dei privati», dichiara Massimo Artusi, il Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

«Prosegue, infatti, l'immobilismo delle vendite di veicoli elettrici e plug-in, il cui parco circolante rappresenta poco più dell'1% del totale delle autovetture circolanti nel nostro Paese: numeri estremamente distanti dagli obiettivi – recentemente riconfermati dai tecnici del Governo – fissati nel Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC) che indica 4,3 milioni di BEV e 2,3 milioni di plug-in al 2030. Inoltre, considerate le difficoltà, in particolar modo burocratiche, nonostante i finanziamenti previsti dal PNRR, per portare avanti gli investimenti in infrastrutture pubbliche di ricarica elettrica, l'auspicio è che il MASE possa intervenire rapidamente per rilanciare i bandi con l'assegnazione delle risorse a disposizione ma non assegnate».

«In questo percorso, che si presenta in palese salita, occorre maggiore coraggio e determinazione sul fronte politico, per far sì che sia i tempi, gli strumenti e le condizioni siano adeguati ad affrontare, con una visione allargata e in modo davvero sostenibile, la transizione ecologica. Misure in una logica di neutralità tecnologica e dunque di apertura verso tutti quei vettori energetici puliti che possono contribuire ad una sana e progressiva decarbonizzazione, unitamente», prosegue Artusi «ad una revisione delle politiche fiscali sui veicoli – che attualmente penalizzano in modo rilevante le imprese italiane sul fronte della detraibilità dell'IVA, della deducibilità dei costi e della disciplina dei fringe benefit – consentirebbero, oggi, un'accelerazione sul

lato del rinnovo del circolante auto, con effetti positivi immediati anche sulla qualità delle emissioni delle auto usate. Quest'ultime, infatti, rappresentano un'alternativa più accessibile per quella fascia di clientela più debole e potrebbero contribuire, sin da subito, a ridurre più rapidamente le emissioni di CO2 dei veicoli più vecchi ed inquinanti con un positivo impatto sugli inquinanti e sulla sicurezza degli utenti».

L'analisi dei dati del mercato mostra come, nel mese, le vendite di auto elettriche sono in forte flessione (-20,8%), con una quota che si è ulteriormente ridotta al 2,3%, mentre da inizio anno la rappresentatività si colloca al di sotto del 3%; anche per le auto ibride plug-in si registra una robusta contrazione del -24,5% e una diminuzione della rappresentatività sul mercato che nel quarto mese dell'anno passa da 4,7% al 3,3% mentre nel primo quadrimestre 2024 arretra dal 4,5% al 3,2%. Ad aprile le autovetture a benzina continuano ad incontrare il favore degli acquirenti, registrando un incremento del +14,2% (quota 31,1%), mentre sull'anno la crescita è del +18,6% (quota 31,1%). Le ibride elettriche con una crescita mensile del +22,4%, rimangono in testa con una quota di mercato del 39,5%; nel cumulato crescono del +14,8% raggiungendo una rappresentatività del 38,5%. Le immatricolazioni diesel risultano in calo (-20,8%) con una quota scesa al 14,8%, in linea con quella cumulata. Le auto alimentate a Gpl progrediscono nel mese del +18,2% (quota 9,1%), così come quelle a metano che però restano marginali sui volumi totali.

Sul lato dei canali di vendita, i privati hanno un incremento del +13,8% rispetto allo stesso mese 2023 (quota 51,3%) mentre nel primo quadrimestre la crescita è pari a +8,2%, con una quota del 55,1%. Le immatricolazioni a società, con la spinta delle auto immatricolazioni, ottengono +30,3% nel mese (quota 16,1%), con un progressivo da inizio anno del +14% (quota 14,5%). Il noleggio complessivamente ha registrato una caduta del -8% (quota 32,6%) mentre su base annua viaggia in linea con i volumi dello scorso anno, con una rappresentatività al 30,4%.

Negli ultimi tre giorni di aprile è stato immatricolato il 41,6% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni Federauto sui dati Dataforce, hanno rappresentato il 12% dei volumi di vendita mensili, con un incremento del +41,7% rispetto ad aprile 2023.

Mercato italiano

Crollano elettriche e plug-in: pesa il ritardo degli incentivi

 [Redazione Online](#)



In aprile, il [mercato italiano dell'auto](#) ha assistito a un [nuovo crollo delle immatricolazioni di auto elettriche e ibride plug-in](#). Il motivo, secondo le associazioni di rappresentanza del settore, è da attribuire all'attesa per i [nuovi incentivi annunciati dal governo](#), ancora inevasi. Ne è convinta l'Unrae: pur rivedendo al rialzo le stime annuali a 1,63 milioni di targhe grazie al miglioramento del quadro macro-economico e a un primo trimestre migliore delle attese, l'associazione dei costruttori esteri sottolinea proprio l'effetto delle mancate agevolazioni. "Sul fronte delle auto 'con la spina' - afferma il presidente Michele Crisci - si procede in retromarcia. La prolungata attesa degli incentivi, che non saranno legge prima di metà maggio, riduce gli effetti sul mercato agli ultimi quattro mesi e protrae anche in aprile la paralisi di mercato per Bev e Phev: nel mese, le prime si fermano al 2,3% di quota e le seconde al 3,3%".

Anfia. L'Anfia, l'associazione delle filiera automotive, sottolinea il continuo divario delle immatricolazioni rispetto ai volumi pre-pandemia e definisce "grave" il "ritardo nell'implementazione della norma sui nuovi incentivi: l'offerta di modelli a bassa e nulla emissione locale aumenta la possibilità di scelta degli acquirenti, ma questo sembra non

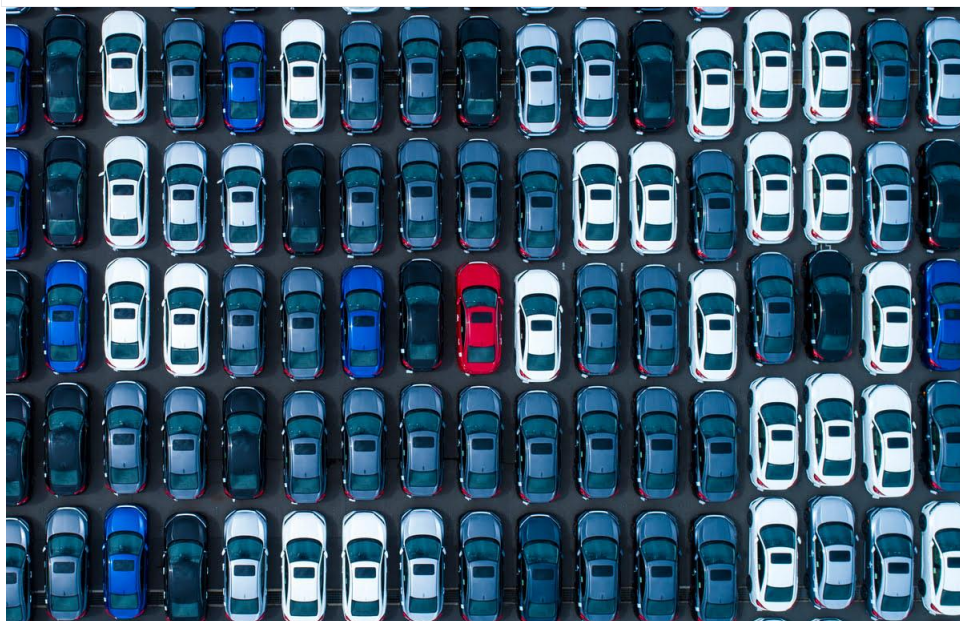
essere sufficiente per riportare il mercato a livelli necessari per un efficace rinnovo del parco circolante italiano", avverte il presidente Roberto Vavassori.

Federauto e Motus-E. "Ad aprile - aggiunge il neo presidente dei concessionari Federauto, Massimo Artusi - i volumi immatricolati registrano segno positivo ma al netto degli effetti dovuti ai due giorni lavorativi in più sul calendario di quest'anno, il risultato non sarebbe stato diverso da quello di marzo. Il mercato dell'auto, se non fosse per le auto immatricolazioni dei dealer, in specie sulle motorizzazioni preferite dagli acquirenti benzina ed ibrido, avanza a stento". Anche per questo il presidente di Motus-E, Fabio Pressi, avverte dell'urgenza "di rendere operativi i nuovi incentivi: a seguito dell'annuncio di un imminente Ecobonus più vantaggioso di quello in vigore, è del tutto naturale che cittadini e imprese rinviino i propri acquisti per beneficiare di agevolazioni più convenienti. Auspichiamo quindi che i nuovi incentivi, già resi noti, possano giungere all'attuazione in tempi rapidi.

Dataforce e Csp. Tra gli osservatori del mercato spicca il commento di Salvatore Saladino, Country Manager di Dataforce Italia, che parla di "nuovi incentivi impelagati da autorizzazioni burocratiche che tardano ad arrivare: sembra sempre più evidente", aggiunge l'esperto, "che i partiti della maggioranza di governo intendano sfruttare a proprio vantaggio la visibilità che i media daranno ai nuovi bonus nell'ottica delle elezioni europee". A tal proposito, Gian Primo Quagliano del Centro Studi Promotor ritiene "sempre più necessario un profondo ripensamento delle prospettive del mercato dell'auto, anche in vista delle crescenti perplessità che stanno emergendo sulle modalità della transizione energetica".

Ad aprile? Vendite in crescita

Le immatricolazioni sono cresciute del sette per cento. Sempre in crisi l'elettrico senza incentivi - di **VINCENZO BORGOMEIO**



Lo scorso mese 10 mila immatricolazioni in più

Aprile con **immatricolazioni in crescita del 7%** a circa 135.000 macchine (circa 10.000 in più rispetto allo stesso mese del 2023). Sono questi gli ultimi dati di vendita delle auto nuove in Italia. Così – secondo le stime dell'**Unrae (associazione costruttori esteri)** – si prevede un rialzo delle consegne nel 2024 del 4,1% con 63.500 unità in più rispetto al 2023. Il confronto con il periodo pre-pandemia registra però ancora una distanza del 15,0% sul 2019. C'è quindi poco da gioire.

Elettrico sempre in crisi

Piangono ancora le elettriche: con una quota di mercato di 2,5% per le BEV e del 3,4% per le PHEV, possiamo parlare di crisi profonda. Ma d'altra parte è normale visto che ormai da 4 mesi sono stati annunciati super incentivi (riduzioni di prezzi fino a 13.700 euro). Incentivi però mai arrivati davvero. Preoccupano però anche gli aumenti tariffari delle ricariche.

Cosa fare? Per lo sviluppo della mobilità a zero e bassissime emissioni, l'Unrae insiste sull'estrema urgenza di pubblicare in Gazzetta Ufficiale il DPCM annunciato da ben tre mesi, e di rendere immediatamente operativa la piattaforma di Invitalia. Ma ribadisce anche, ancora una volta, la necessità di correggere il nuovo schema incentivi, seppur già migliorativo: *"Riteniamo doveroso che il tetto di prezzo alle auto 0-20 g/Km venga eliminato o quantomeno equiparato a quello della fascia 21-60 g/Km"*, **rimarca il Presidente Michele Crisci**, aggiungendo *"occorre poi che il Governo accompagni questa transizione in modo strutturale, dando a consumatori e operatori una chiara visibilità sul programma incentivi per i prossimi 2-3 anni"*.

L'analisi

"Il mercato automobilistico appare in leggera crescita", commenta **Salvatore Saladino, Country Manager di Dataforce Italia**, *"ben lontano dal recuperare i volumi ante-Covid e con i nuovi incentivi impelagati da autorizzazioni burocratiche che tardano ad arrivare. Sembra sempre più evidente che i partiti della maggioranza di Governo intendano sfruttare a proprio vantaggio la visibilità che i media daranno ai nuovi bonus in ottica elezioni europee: potrebbe quindi arrivare nella seconda metà del mese di maggio l'annuncio ufficiale. Il mercato ha retto soltanto grazie al calendario che ha concesso due giorni lavorativi in più rispetto al 2023 e alla solita robusta iniezione di auto-immatricolazioni. Ma comunque, rispetto al primo quadrimestre 2019, mancano all'appello ben 125.000 targhe"*.

La preoccupazione dei concessionari

I più preoccupati però sono i concessionari. *"Il mercato dell'auto – spiega infatti **Massimo Artusi, il Presidente di Federauto**, la Federazione dei concessionari auto – se non fosse per le auto immatricolazioni dei dealer – in specie sulle motorizzazioni preferite dagli acquirenti benzina ed ibrido – avanza a stento a causa dello stallo determinato dalla prolungata attesa per i preannunciati, oramai da troppi mesi, nuovi Ecobonus e anche l'andamento degli ordini, in un contesto di incertezza, si mantiene ridotto e sostanzialmente azzerato per i veicoli green (elettrici e plug-in), soprattutto sul canale dei privati"*.

Una conferma della debolezza del mercato dell'auto viene anche dall'inchiesta congiunturale condotta a fine aprile dal **Centro Studi Promotor** su un campione rappresentativo di concessionari. Il 56% degli interpellati giudica basso il livello delle consegne in aprile e il 25% si attende un andamento del mercato in calo nei prossimi tre mesi. Tra l'altro il 30 aprile l'Istat ha pubblicato una stima sull'andamento del Pil del primo trimestre 2024 che vede una crescita dello 0,3% sull'ultimo trimestre 2023 e dello 0,6% sul primo trimestre dello stesso anno. Questi dati confermano che l'economia italiana, che aveva fatto registrare aumenti dell'1,02% nel 2023 e del 4,15% nel 2022, è in rallentamento.

IL GIORNALE D'ITALIA

Il Quotidiano Indipendente

Federauto, salgono a 135.353 (+7,5%) le immatricolazioni auto ad aprile; Artusi: "Crescita rallentata a causa dello stallo dei nuovi Ecobonus"

Il mancato avvio del DPCM Ecobonus delude, mentre i veicoli ecologici perdono terreno e le immatricolazioni tornano a essere cruciali nel mercato automobilistico

Secondo le statistiche del Dipartimento delle infrastrutture e dei trasporti, a aprile l'industria automobilistica italiana ha segnato una **crescita del +7,5%** rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, registrando un totale di 135.353 nuove immatricolazioni contro le 125.884 unità di aprile 2023. Nel primo trimestre del 2024, il numero totale di immatricolazioni è salito a 586.665 veicoli, confrontato con le 552.941 immatricolazioni del 2023, con una variazione del +6,1% (-17,8% rispetto al 2019).

Le parole di Massimo Artusi, Presidente di Federauto

"Ad aprile i volumi immatricolati registrano segno positivo ma al netto degli effetti dovuti ai due giorni lavorativi in più sul calendario di quest'anno, il risultato non sarebbe stato diverso da quello di marzo. Il mercato dell'auto, se non fosse per le auto immatricolazioni dei dealer – in specie sulle motorizzazioni preferite dagli acquirenti benzina ed ibrido – avanza a stento a causa dello stallo determinato dalla prolungata attesa per i preannunciati, oramai da troppi mesi, nuovi Ecobonus e anche l'andamento degli ordini, in un contesto di incertezza, si mantiene ridotto e sostanzialmente azzerato per i veicoli green (elettrici e plug-in), soprattutto sul canale dei privati", dichiara **Massimo Artusi**, il Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

"Prosegue, infatti, l'immobilismo delle vendite di veicoli elettrici e plug-in, il cui parco circolante rappresenta poco più dell'1% del totale delle autovetture circolanti nel nostro Paese: numeri estremamente distanti dagli obiettivi - recentemente riconfermati

dai tecnici del Governo - fissati nel Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC) che indica 4,3 milioni di BEV e 2,3 milioni di plug-in al 2030. Inoltre, considerate le **difficoltà**, in particolar modo **burocratiche**, nonostante i finanziamenti previsti dal PNRR, per portare avanti gli investimenti in infrastrutture pubbliche di ricarica elettrica, l'auspicio è che il MASE possa intervenire rapidamente per rilanciare i bandi con l'assegnazione delle risorse a disposizione ma non assegnate".

"In questo percorso, che si presenta in palese salita, occorre **maggiore coraggio e determinazione sul fronte politico**, per far sì che sia i tempi, gli strumenti e le condizioni siano adeguati ad affrontare, con una visione allargata e in modo davvero sostenibile, la transizione ecologica. Misure in una logica di neutralità tecnologica e dunque di apertura verso tutti quei vettori energetici puliti che possono contribuire ad una sana e progressiva decarbonizzazione, unitamente", prosegue Artusi "ad una revisione delle politiche fiscali sui veicoli – che attualmente penalizzano in modo rilevante le imprese italiane sul fronte della detraibilità dell'IVA, della deducibilità dei costi e della disciplina dei fringe benefit - consentirebbero, oggi, un'accelerazione sul lato del rinnovo del circolante auto, con effetti positivi immediati anche sulla qualità delle emissioni delle auto usate. Quest'ultime, infatti, rappresentano un'alternativa più accessibile per quella fascia di clientela più debole e potrebbero contribuire, sin da subito, a ridurre più rapidamente le emissioni di CO2 dei veicoli più vecchi ed inquinanti con un positivo impatto sugli inquinanti e sulla sicurezza degli utenti".

I dati nel dettaglio

L'analisi dei dati del mercato mostra come, nel mese, **le vendite di auto elettriche sono in forte flessione (-20,8%)**, con una quota che si è ulteriormente ridotta al 2,3%, mentre da inizio anno la rappresentatività si colloca al di sotto del 3%; anche per le auto ibride plug-in si registra una robusta contrazione del -24,5% e una diminuzione della rappresentatività sul mercato che nel quarto mese dell'anno passa da 4,7% al 3,3% mentre nel primo quadrimestre 2024 arretra dal 4,5% al 3,2%. Ad aprile le autovetture a benzina continuano ad incontrare il favore degli acquirenti, registrando un incremento del +14,2% (quota 31,1%), mentre sull'anno la crescita è del +18,6% (quota 31,1%). Le ibride elettriche con una crescita mensile del +22,4%, rimangono in testa con una quota di mercato del 39,5%; nel cumulato crescono del +14,8% raggiungendo una rappresentatività del 38,5%. Le immatricolazioni diesel risultano in calo (-20,8%) con una quota scesa al 14,8%, in linea con quella cumulata. Le auto alimentate a Gpl progrediscono nel mese

del +18,2% (quota 9,1%), così come quelle a metano che però restano marginali sui volumi totali.

Sul lato dei canali di vendita, **i privati hanno un incremento del +13,8%** rispetto allo stesso mese 2023 (quota 51,3%) mentre nel primo quadrimestre la crescita è pari a +8,2%, con una quota del 55,1%. Le immatricolazioni a società, con la spinta delle auto immatricolazioni, ottengono +30,3% nel mese (quota 16,1%), con un progressivo da inizio anno del +14% (quota 14,5%).

Il **noleggio complessivamente ha registrato una caduta del -8%** (quota 32,6%) mentre su base annua viaggia in linea con i volumi dello scorso anno, con una rappresentatività al 30,4%. Negli ultimi tre giorni di aprile è stato immatricolato il 41,6% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni Federauto sui dati Dataforce, hanno rappresentato il 12% dei volumi di vendita mensili, con un incremento del +41,7% rispetto ad aprile 2023.

AUTO ITALIA: FEDERAUTO, IMMATRICOLAZIONI SEGNO POSITIVO, MA MERCATO AVANZA A STENTO

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 02 mag - Ad aprile "i volumi immatricolati registrano segno positivo, ma al netto degli effetti dovuti ai due giorni lavorativi in piu' sul calendario di quest'anno, il risultato non sarebbe stato diverso da quello di marzo. Il mercato dell'auto, se non fosse per le auto immatricolazioni dei dealer - in specie sulle motorizzazioni preferite dagli acquirenti benzina ed ibrido - avanza a stento a causa dello stallo determinato dalla prolungata attesa per i preannunciati, oramai da troppi mesi, nuovi Ecobonus e anche l'andamento degli ordini, in un contesto di incertezza, si mantiene ridotto e sostanzialmente azzerato per i veicoli green (elettrici e plug-in), soprattutto sul canale dei privati". Lo ha detto Massimo Artusi, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto, commentando i dati sulle immatricolazioni di aprile (+7,5% a 135.353 unita', nei quattro mesi +6,1%).

"L'immobilismo delle vendite di veicoli elettrici e plug-in, il cui parco circolante rappresenta poco piu' dell'1% del totale delle autovetture circolanti nel nostro Paese: numeri estremamente distanti dagli obiettivi - recentemente riconfermati dai tecnici del Governo - fissati nel Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (Pniec) che indica 4,3 milioni di Bev e 2,3 milioni di plug-in al 2030", ha detto Artusi, sottolineando che "in questo percorso, che si presenta in palese salita, occorre maggiore coraggio e determinazione sul fronte politico, per far si' che sia i tempi, gli strumenti e le condizioni siano adeguati ad affrontare, con una visione allargata e in modo davvero sostenibile, la transizione ecologica. Misure in una logica di neutralita' tecnologica e dunque di apertura verso tutti quei vettori energetici puliti che possono contribuire a una sana e progressiva decarbonizzazione, unitamente a una revisione delle politiche fiscali sui veicoli".

Mercato auto italiano cresce ad aprile

Quagliano (Promotor): rispetto al 2019 "primo quadrimestre in calo del 17,7% "

Aumentano le immatricolazioni mensili di veicoli in Italia. Ad aprile 2024 sono state vendute 135.353 autovetture. Una performance che segna una crescita del +7,52% rispetto allo stesso periodo del 2023. Il primo quadrimestre 2024 si chiude così a quota 586.665, con un incremento del +6,10% rispetto ai primi tre mesi dello scorso anno. È quanto emerge dai dati forniti dal ministero alle Infrastrutture e ai trasporti (Mit).

"Un quadro macroeconomico rafforzato ed un primo trimestre migliore delle attese per le immatricolazioni di autovetture, portano a rivedere al rialzo di 30.000 unità la stima per il mercato nel 2024, con un volume totale previsto a fine anno di 1,63 milioni di auto, in crescita di circa 63.500 unità sul 2023 (+4,1%)", è il commento di **Michele Crisci**, presidente dell'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri (Unrae).

Dal canto suo **Gian Primo Quagliano**, presidente del Centro studi Promotor, rileva un aspetto non positivo: Rispetto al 2019 "il dato del primo quadrimestre registra ancora un calo del 17,7% ". "Le prospettive di un recupero in tempi ragionevoli del forte ritardo del mercato italiano dell'auto non appaiono positive. Oltre all'indebolimento della ripresa dell'economia, sulle vendite incide anche l'attesa per i nuovi incentivi all'acquisto, che il Governo ha annunciato da mesi e che non sono ancora arrivati".

Intanto, **Massimo Artusi**, presidente di Federauto, associazione che raduna i concessionari, aggiunge: "Prosegue l'immobilismo delle vendite di veicoli elettrici e plug-in, il cui parco circolante rappresenta poco più dell'1% del totale delle auto circolanti nel nostro Paese: numeri estremamente distanti dagli obiettivi, recentemente confermati dai tecnici del Governo, fissati nel Piano nazionale integrato per l'energia ed il clima che indica 4,3 milioni di auto a batteria e 2,3 milioni di plug-in al 2030".

Due chiacchiere con Massimo Artusi, presidente Federauto



Il 26 marzo 2024 **Massimo Artusi**, della Romana Diesel Spa, e componente del Board dell'associazione dei dealer europei AECDR, è stato nominato all'unanimità **presidente Federauto per il triennio 2024-2027**. Con lui, abbiamo parlato dei piani della Federazione per il prossimo futuro.

L'INTERVISTA AL PRESIDENTE FEDERAUTO

DL: Il 2025 è sempre più vicino. In che modo la Federazione si appropria alla transizione elettrica?

MA: Con una convinzione, un impegno e un auspicio. La convinzione è che **decarbonizzare i trasporti è un obiettivo ineludibile per contribuire alla salvaguardia dell'ambiente**, ma si tratta di un processo che va affrontato laicamente e con le dovute competenze, senza cedere all'ideologia semplicistica della soluzione unica – quella elettrica – che, oltre a non essere carbon neutral nel suo ciclo di vita, ci costringerebbe ad essere dipendenti da filiere extraeuropee.

Occorre quindi valorizzare tutte le alimentazioni alternative, svecchiando da subito un parco automobilistico che oggi è troppo climalterante, inquinante e insicuro, con la prospettiva futura di poter scegliere il vettore energetico più adatto alla missione di trasporto a cui è designato il veicolo.

DL: Nel mondo della mobilità, l'auto sta perdendo il proprio predominio. Quale l'impatto sui dealer?

MA: Non credo che il ruolo dell'automobile perderà la sua centralità. Sono anni che si cerca, soprattutto in Italia, di scoraggiarne l'impiego, ma sempre con scarsi risultati. È vero, però, che il mondo cambia e di conseguenza si modifica anche il modo di percepire l'uso dell'automobile, inseguendo le complessità della nuova realtà, enfatizzate dalla crescente diffusione delle tecnologie. Pensate a un automobilista che deve acquistare un'auto. Non è più come una volta quando bastava decidere modello e colore.

Oggi il ventaglio delle scelte e delle variabili è molto più ampio ed è collegato ad un futuro molto prossimo da un complicatissimo intrico di incentivi, nel quale non è facile raccapezzarsi. In questa situazione **il ruolo dei dealer diventa determinante per la loro presenza capillare sul territorio**, per la loro capacità di relazionarsi con le necessità del cliente, per la loro professionalità nell'accompagnarlo a usare al meglio il suo veicolo anche dopo l'acquisto. Se il mondo cambia, è evidente che anche il dealer deve cambiare, ma certamente in questo è avvantaggiato perché a contatto com'è con il mercato, è il primo ad accorgersi dei cambiamenti.

DL: Il possibile passaggio al contratto di agenzia sarà un cambiamento o uno svantaggio certo?

MA: È ancora tutto da vedere. Non dimentichiamo che il Regolamento europeo nasce per garantire il consumatore finale da accordi verticali tra costruttori e distributori a scapito della libera concorrenza, ma di fatto si può tradurre – secondo l'interpretazione di alcuni – in un accorciamento della filiera che trasformerebbe i concessionari (che sono degli imprenditori) in agenti (che sono di fatto dei dipendenti).

Non vedo quale vantaggio possa provenire al consumatore finale dall'acquistare, in pratica, direttamente dalla casa. Al contrario, egli verrebbe a perdere quell'interfaccia che da una parte lo accompagna – da soggetto terzo – in una scelta e dall'altra lo tutela dalle politiche del costruttore che, non conoscendo le problematiche della distribuzione, rischia di far prevalere le proprie scelte. Non è un caso che chi ha adottato il modello di agenzia ha perso quote di mercato e che oggi ci sia molta più prudenza nel seguire questa strada.

DL: Come procede il dialogo delle istituzioni e il lavoro sugli incentivi?

MA: Il dialogo c'è e questo è molto importante, non solo per gli incentivi, ma per tutto il quadro delle problematiche dell'automotive. Non direi che il governo si è dimenticato dell'automotive, ma dobbiamo prendere atto che **fa fatica a dare risposte sul sostegno a un mercato che ha un bisogno assoluto di essere svecchiato e di essere indirizzato verso la decarbonizzazione**. All'inizio di maggio il piano ministeriale da 950 milioni era ancora alla Corte dei Conti. Ci rendiamo conto che questi passaggi burocratici sono obbligatori, ma si tratta di uno stanziamento che doveva partire sei mesi fa.

La conseguenza è che per tutto questo periodo il mercato è entrato nella solita stagnazione che caratterizza le fasi di attesa di incentivi. Lo stesso risultato di aprile (+7,5%) apparentemente positivo è solo un esito tecnico dovuto ai due giorni lavorativi in più rispetto ad aprile 2023 e, dunque, si tratta in realtà di una conferma dei livelli di marzo che aveva ceduto il 3,7%. Per di più i veicoli elettrici, che dovrebbero trarre il maggior beneficio dagli incentivi, sono in forte flessione (-20,8%), perdono ulteriore quota sul mercato e restano molto lontani dal traguardo fissato dal Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC) che indica 4,3 milioni di BEV e 2,3 milioni di plug-in al 2030. È importante, perciò, che a una maggiore spinta verso misure improntate a una logica di neutralità tecnologica, si aggiunga una revisione delle politiche fiscali che oggi penalizzano le imprese italiane, rallentando il rinnovo del parco circolante.

FESTIVAL DELL'ECONOMIA DI TRENTO: ECONOMIE DEI TERRITORI

23 MAGGIO ----- ORE 10,00 'Alla ricerca dell'equilibrio tra economia, energia ed ambiente' CON: Massimo Beccarello, Università Milano-Bicocca; Luigi Crema, Hydrogen Europe Research; Dina Lanzi, Comitato Italiano Gas; Emanuele Martinolli, Framatome; Silvia Di Rosa, Fondazione Luigi Negrelli.

Format: Panel Tema: Energia PRESSO: Sala Conferenze - Fondazione Caritro ORE 12,00 'Il Potenziale 'in guscio'' CON: Giuseppe Calcagni, Comitato Sostenibilità, Scientifico & Affari Governativi dell'INC; Erica A. Di Pierro, Fondazione Edmund Mach; Giacomo Gatti, Centro di Sperimentazione Laimburg; Luisa Palmieri, Fondazione Edmund Mach; Silvia Marzialetti giornalista Radiocor.

Format: Panel Tema: Attualità PRESSO: Sala Calepini - Camera di Commercio ORE 14,00 'Infrastrutture digitali al servizio di cittadini e imprese' CON: Maurizio Fatarella, d.g. PagoPA S.p.A; Barbara Ubaldi, responsabile Unità Governo digitale e Dati OCSE; Andrea Simoni, Fondazione Bruno Kessler; Francesco Soro, CEO Istituto Poligrafico Zecca dello Stato; Achille Spinelli, assessore Provincia Autonoma di Trento; Gianni Trovati, giornalista Il Sole 24 Ore.

Format: Panel Tema: Economia digitale PRESSO: Sala Conferenze - Fondazione Caritro ORE 16,30 'Sostenibilità, gestione dei beni collettivi e cambiamento climatico' Evento organizzato in ricordo di Pietro Nervi CON: Silvia Arlanch, presidente Gruppo Dolomiti Energia; Paola Gatto, Università di Padova; Geremia Gios, Università di Trento; Marta Villa, Università di Trento; Celestina Dominelli, giornalista Il Sole 24 Ore.

Format: Panel Tema: Energia PRESSO: Sala Conferenze - Fondazione Caritro 24 MAGGIO --
----- ORE 9,30 'Sfide ed Opportunità' per le startup ad impatto sociale' CON: Elena Menon Recovery Road; Marco Raspati, Recuperiamo Srl SB; Andrea Silli, Trentino Sviluppo; Valentina Chizzola Fondazione Franco Demarchi.

Format: Panel Tema: Economia delle imprese PRESSO: Sala Conferenze - Fondazione Caritro ORE 10,00 'Innovation Days - Crescere per una competitività vincente' Format:
Panel Tema: Politiche economiche PRESSO: Itas Forum ORE 14,00 'Scolpire il futuro:

l'impatto dell'intelligenza artificiale sull'identita' artigiana' CON: Diego Feltrin, presidente Dimension SRL; Paolo Manfredi, esperto di PMI e Digitale; Luca Melchionna, giornalista.

Format: Panel Tema: Intelligenza artificiale PRESSO: Sala Calepini - Camera di Commercio ORE 16,00 'Il valore trasformativo dell'innovazione sociale' CON: Giuseppe Ambrosio, VITA Societa' Editoriale Spa; Stefano Gallo Unicredit; Paolo Venturi AICCON; Luciano De Propriis Elis.

Format: Panel Tema: Attualita' PRESSO: Sala Conferenze - Fondazione Caritro ORE 16,00 'Always Educative. L'impatto dell'Intelligenza Artificiale sulla formazione' CON: Delio Picciani TSM; Susanna Sancassani, Politecnico di Milano; Laura La Posta, giornalista Il Sole 24 Ore.

Format: Panel Tema: Intelligenza Artificiale PRESSO: Sala Calepini - Camera di Commercio ORE 16,30 'L'impresa che trasforma la societa'' Tavola rotonda in ricordo di Carlo Borzaga CON: Flavio Deflorian, rettore Universita' di Trento; Anna Grandori, Universita' Bocconi Milano; Benedetto Gui Istituto Universitario Sophia; Mary O' Shaughnessy Cork, University Business School; Lorenzo Sacconi, Universita' degli Studi di Milano; Giulia Galera, ricercatrice senior, Euricse.

Format: Panel Tema: Economia delle imprese PRESSO: Cortile del rettorato - Palazzo Sardinia ORE 18,00 '2035: Cui Prodest? Una (R)ivoluzione annunciata per il motore endotermico' CON: Massimo Artusi, Federauto; Carlo Biasior, Centro di Ricerca e Tutela dei Consumatori e degli Utenti; Gian Luca Pellegrini Quattruote; Paolo Bricco, giornalista Il Sole 24 Ore.

Format: Panel Tema: Sostenibilita' PRESSO: Sala Conferenze - Fondazione Caritro ORE 18,00 'Le Libere Professioni nella Tempesta Perfetta' CON: Barbara Lorenzi Confprofessioni; Alberto Oliveti ADEPP; Gaetano Stella, Confprofessioni; Simona D'Alessio collaboratrice ANSA.

Format: Panel Tema: Nuove Professioni PRESSO: Sala Calepini - Camera di Commercio ORE 19,15 'Lavoro Merce Rara' CON: Massimiliano Fedriga, presidente Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia; Nadim Ahmad vice direttore Centro OCSE per l'Imprenditorialita', le PMI, le Regioni e le Citta' (CFE); Ottavio Ricchi, capo economista Ministero dell'Economia e delle Finanze; Alvaro S. Pereira, capo economista Incaricato dell'OCSE; Romina Pinamonti, direttrice Risorse Umane La Sportiva; Maria Carla De Cesari, giornalista Il Sole 24 Ore.



Auto, proposta congiunta delle associazioni al Governo su Fondo Automotive e fiscalità

Nel corso di Automotive Dealer Day 2024, Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae hanno anticipato al ministro dell'Economia Giorgetti una proposta condivisa su alcuni dossier chiave per il settore e chiedono l'avvio di un tavolo interministeriale per la filiera italiana. Le Associazioni dell'automotive hanno avanzato una proposta congiunta per mettere il Fondo Automotive al riparo da pericolose distrazioni di risorse e avviare in tempi rapidi una revisione ormai improcrastinabile della fiscalità sulle auto aziendali. La proposta formulata dalle Associazioni (secondo quanto riporta [interautonew.com](https://www.interautonew.com)) si concentra sulla revisione della fiscalità delle auto aziendali funzionale all'adozione delle nuove tecnologie volta a supportare le imprese nel processo di rinnovo del proprio parco auto e ad accompagnare la diffusione della mobilità sostenibile a zero e basse emissioni nel nostro Paese.



L'intervento riguarda le percentuali di deducibilità dei costi di acquisto, di leasing finanziario e di noleggio, riparametrate in incremento in funzione delle emissioni di CO2 e l'innalzamento dell'attuale costo massimo fiscalmente riconosciuto per ogni modalità di acquisizione. I costi della misura risultano estremamente contenuti rispetto ai grandi benefici che l'iniziativa avrebbe in termini di stimolo alla diffusione della mobilità a zero e basse emissioni e di premialità per imprese e lavoratori che sceglieranno queste tecnologie. In una fase cruciale per la filiera nazionale, le Associazioni ribadiscono la necessità che le risorse del Fondo Automotive siano ripristinate per il 2025 e fino al 2030 vengano utilizzate esclusivamente per misure destinate al sostegno, alla transizione e allo sviluppo del settore Automotive. Le Associazioni, infatti, ribadiscono che il fondo è un imprescindibile punto di partenza per le azioni da intraprendere nel breve e medio periodo al fine di mantenere l'Italia tra i grandi protagonisti del mondo automotive e di garantire la competitività di un settore al cuore dell'economia del Paese, con quasi 1,3 milioni di addetti complessivi tra industria e servizi.

Fondo Automotive e fiscalità flotte: nuova proposta delle associazioni del settore

15 Maggio 2024



La proposta congiunta di Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae al Governo su Fondo Automotive e fiscalità delle vetture aziendali. Chiesto l'avvio di un tavolo interministeriale per la filiera automotive italiana

Le associazioni del settore automotive [Anfia](#), [Aniasa](#), [Federauto](#), [Motus-E](#) e [Unrae](#) hanno avanzato una proposta congiunta al Governo su Fondo Automotive e fiscalità delle flotte e vetture aziendali.

Obiettivo primario della proposta congiunta – anticipata al ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti all'Automotive Dealer Day 2024, ieri 14 maggio – tutelare le risorse destinate al Fondo Automotive e avviare in tempi rapidi l'attesa revisione della fiscalità sulle auto aziendali.

Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae hanno esposto tutte le criticità create dalla politica sugli incentivi auto degli ultimi anni, che ha alimentato molte incertezze, esprimendo una discrepanza nel mix di alimentazioni rispetto agli altri grandi Paesi europei.

In Italia, la normativa sull'Ecobonus è stata modificata quattro volte dal 2020, con annunci a cui non sono seguite misure attuative.

La proposta di Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae sulla fiscalità delle flotte

In attesa della revisione dello schema degli incentivi 2024, Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae evidenziano l'urgenza di politiche incentivanti che esprimano una visione di medio periodo, utile a consumatori e industria:

- Bisogna agire sulla leva della fiscalità delle auto aziendali, aggiornando un impianto normativo fermo da decenni.
- La revisione della fiscalità delle auto aziendali deve essere funzionale all'adozione delle nuove tecnologie e supportare le imprese nel processo di rinnovo del proprio parco auto, per accompagnare la diffusione della mobilità sostenibile.
- Agendo sulle auto aziendali si alimenta anche lo sviluppo di un mercato dell'usato di qualità, contribuendo in modo significativo all'aggiornamento del parco circolante italiano.

- **L'intervento riguarda le percentuali di deducibilità dei costi di acquisto, di leasing finanziario e di noleggio, riparametrate in incremento in funzione delle emissioni di CO2 e l'innalzamento dell'attuale costo massimo fiscalmente riconosciuto per ogni modalità di acquisizione.**
- **I costi della misura risultano estremamente contenuti rispetto ai grandi benefici che l'iniziativa avrebbe in termini di stimolo alla diffusione della mobilità a zero e basse emissioni.**

La proposta di Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae sul Fondo Automotive

- **In una fase cruciale per la filiera nazionale, le cinque associazioni ribadiscono la necessità di ripristinare le risorse del Fondo Automotive per il 2025 e fino al 2030 e di utilizzarle solo per misure destinate al sostegno, alla transizione e allo sviluppo del settore Automotive.**
- **Il fondo è un imprescindibile punto di partenza per le azioni da intraprendere nel breve e medio periodo al fine di mantenere l'Italia tra i grandi protagonisti del mondo automotive.**

L'appello al Governo

- **Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae si sono unite in un appello al Governo, affinché venga attivato quanto prima un tavolo con i principali attori della filiera e i ministeri di riferimento, MASE, MEF, MIMIT e MIT.**
- **Il tavolo dovrà definire in tempi rapidi una riforma fiscale del settore e affrontare con un approccio coordinato, multidisciplinare e pragmatico le principali sfide della filiera automotive.**

Automotive Dealer Day: Artusi (Federauto), per la vera sostenibilità decisivi i prossimi mesi

Artusi: "I prossimi mesi saranno decisivi per dare sbocco alle crescenti perplessità di fronte alla pressione ideologica delle lobby che sostengono l'esclusività della trazione elettrica"



«Ci troviamo nel pieno di una transizione green che coinvolge la libertà di movimento delle persone ed il trasporto merci, i cui termini sono stati imposti dalle istituzioni europee facendo prevalere l'ideologia sul realismo, ma siamo convinti che le buone ragioni di chi vuole davvero salvaguardare la sostenibilità ambientale, economica e sociale riusciranno alla fine a far imboccare la strada giusta». Lo ha detto il presidente di Federauto, Massimo Artusi, intervenendo oggi all'Automotive Dealer Day in corso a Verona.

«I prossimi mesi saranno decisivi», ha continuato Artusi, «per dare sbocco alle crescenti perplessità di fronte alla pressione ideologica delle lobby che sostengono l'esclusività della trazione elettrica, nonostante questa, nel suo intero ciclo di vita, produca più CO2 dei biocarburanti. Ma il vero rischio è che gli alti costi di questa soluzione e i dubbi già manifestati dal mercato per questo tipo di vettore finiscano per allungare in modo spropositato i tempi di rinnovamento del parco circolante che è già tra i più obsoleti e inquinanti d'Europa».

«Lo sanno bene i dealer», ha detto ancora il presidente di Federauto, «che sono quotidianamente a contatto sul territorio con i clienti: gli unici autentici punti di riferimento del mercato. Per questo insistiamo nel chiedere di sostenere i carburanti a basso impatto ambientale che possono davvero accompagnare la transizione, contribuendo subito a rendere il parco circolante meno climalterante, meno inquinante e – bisogna ricordarlo – più sicuro».

«Non possiamo allora che augurarci – e per questo ci batteremo», ha proseguito Artusi, «che i nuovi decisori europei, che usciranno dalle urne del voto del prossimo giugno, sappiano raccogliere il messaggio che i cittadini stanno comunicando anche a loro attraverso il mercato e che gli stakeholders manifestano con crescente convinzione, perché in occasione delle verifiche del 2026 e del 2027, si valuti il reale impatto di tutti i vettori energetici e si superi l'idea del vettore unico – cioè quello elettrico – per aprire alle altre alternative carbon neutral come i biocarburanti».

«In caso contrario», ha concluso il presidente di Federauto, «sarebbe lo stesso mercato a rifiutare nei fatti quei costi che non si possono permettere e sui quali molti degli stessi Stati membri si stanno ponendo degli interrogativi, con il risultato paradossale che non si riuscirà ad avere né la gallina elettrica domani, né l'uovo dei carburanti a basso impatto ambientale oggi».

AUTO: ASSOCIAZIONI SETTORE, PROPOSTA DI RIVEDERE FISCALITA' PER AZIENDALI

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 14 mag - Le associazioni dell'automotive Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae avanzano una proposta congiunta per mettere il Fondo Automotive al riparo da pericolose distrazioni di risorse e avviare in tempi rapidi una revisione ormai improcrastinabile della fiscalita' sulle auto aziendali. La proposta delle associazioni, presentata in occasione dell'Automotive Dealer Day 2024, si concentra sulla revisione della fiscalita' delle auto aziendali funzionale all'adozione delle nuove tecnologie volta a supportare le imprese nel processo di rinnovo del proprio parco auto e ad accompagnare la diffusione della mobilita' sostenibile a zero e basse emissioni nel nostro Paese. Un punto di particolare rilievo, inoltre, e' che agendo sulle auto aziendali si alimenta anche lo sviluppo di un mercato dell'usato di qualita', in grado di avvicinare sempre piu' persone alle nuove tecnologie, contribuendo in modo significativo all'aggiornamento del parco circolante italiano.

- **ROMA,**
- 14 maggio 2024
- Mobilità

Auto: le associazioni fanno fronte comune su fondo automotive e incentivi

La proposta di Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae: rivedere la fiscalità sulle auto aziendali e aprire un tavolo filiera-ministeri



Calibrare le politiche incentivanti con una visione almeno di medio periodo, agendo innanzitutto sulla fiscalità delle auto aziendali, mettere al sicuro il fondo automotive e attivare quanto prima un tavolo con i principali attori della filiera e i ministeri di riferimento. Sono queste, in sintesi, le proposte avanzate dalle associazioni dell'automotive a Giorgetti in occasione dell'Automotive Dealer Day 2024.

Associazioni Auto a governo: ripristinare risorse Fondo settore

Rivedere fiscalità mezzi aziendali. Proposte avanzate al Dealer Day



Milano, 14 mag. (askanews) – Le Associazioni dell’automotive (Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae) avanzano una proposta congiunta per mettere il Fondo Automotive al riparo da pericolose distrazioni di risorse e avviare in tempi rapidi una revisione ormai “improcrastinabile” della fiscalità sulle auto aziendali. Di fronte alle grandi sfide del futuro, l’ecosistema italiano dell’auto si è presentato unito e compatto in occasione del panel istituzionale dell’Automotive Dealer Day 2024 cui ha partecipato in video collegamento il ministro dell’Economia, Giancarlo Giorgetti.

“Negli ultimi anni – sottolineano le Associazioni – abbiamo assistito agli effetti di una politica incentivante che ha alimentato una grande incertezza, con il risultato che oggi il mercato auto italiano esprime una discrepanza in termini di mix di alimentazioni rispetto agli altri grandi Paesi europei, dove industria e consumatori beneficiano di una prospettiva ben definita sul funzionamento delle agevolazioni. In Italia, al contrario, la normativa sull’Ecobonus è stata modificata quattro volte dal 2020 ad oggi e troppo spesso si è assistito ad annunci a cui non è seguita una rapida attuazione delle misure, con i risultati che sono quelli osservati negli ultimi mesi”.

In un’ottica di maggiore programmazione e chiarezza, mentre si attende ancora la revisione dello schema degli incentivi 2024, le Associazioni automotive evidenziano l’urgenza di calibrare le politiche incentivanti con una visione almeno di medio periodo. Una prima leva su cui poter agire è quella della fiscalità delle auto aziendali, per aggiornare un impianto normativo fermo agli anni ’90.

La proposta formulata si concentra sulla revisione della fiscalità delle auto aziendali funzionale all'adozione delle nuove tecnologie e al rinnovo del parco auto delle imprese. Inoltre agendo sulle auto aziendali si alimenta un mercato dell'usato di qualità, contribuendo in modo significativo all'aggiornamento del parco circolante italiano. L'intervento riguarda le percentuali di deducibilità dei costi di acquisto, di leasing finanziario e di noleggio, riparametrate in funzione delle emissioni di CO2. I costi della misura risultano estremamente contenuti rispetto ai benefici che avrebbe in termini di stimolo alla diffusione di una mobilità sostenibile.

In una fase cruciale per la filiera nazionale, le Associazioni ribadiscono la necessità che le risorse del Fondo Automotive siano ripristinate per il 2025 e fino al 2030 vengano utilizzate esclusivamente per misure destinate al sostegno, alla transizione e allo sviluppo del settore.

Infine, le Associazioni si sono unite in un appello al Governo, affinché venga attivato quanto prima un Tavolo con i principali attori della filiera e i ministeri di riferimento, Mase, Mef, Mimit e Mit, per definire in tempi rapidi una riforma fiscale del settore e affrontare le principali sfide a cui è chiamata la filiera automotive.

Associazioni automotive, rivedere fiscaltà auto aziendali

Proposta comune di Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae

ROMA, 14 maggio 2024, 18:12

Redazione ANSA



Le associazioni dell'automotive avanzano una proposta congiunta "per mettere il fondo automotive al riparo da pericolose distrazioni di risorse e avviare in tempi rapidi una revisione ormai improcrastinabile della fiscalità sulle auto aziendali".

In occasione dell'Automotive dealer day che ha coinvolto anche il ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti, Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae evidenziano "l'urgenza di calibrare le politiche incentivanti con una visione almeno di medio periodo, a beneficio di consumatori e industria.

Una prima leva su cui poter agire è quella della fiscalità delle auto aziendali, per aggiornare un impianto normativo fermo addirittura agli anni '90". La proposta si concentra dunque proprio sulla revisione della fiscalità di questo comparto

"funzionale all'adozione delle nuove tecnologie volta a supportare le imprese nel processo di rinnovo del proprio parco auto e ad accompagnare la diffusione della mobilità sostenibile a zero e basse emissioni nel nostro Paese".

L'intervento riguarda le percentuali di deducibilità dei costi di acquisto, di leasing finanziario e di noleggio, riparametrate in incremento in funzione delle emissioni di CO2 e l'innalzamento dell'attuale costo massimo fiscalmente riconosciuto per ogni modalità di acquisizione. "I costi della misura - affermano le associazioni - risultano estremamente contenuti rispetto ai grandi benefici che l'iniziativa avrebbe in termini di stimolo alla diffusione della mobilità a zero e basse emissioni e di premialità per imprese e lavoratori che sceglieranno queste tecnologie".

"In una fase cruciale per la filiera nazionale, Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae - si legge in una nota - ribadiscono la necessità che le risorse del fondo automotive siano ripristinate per il 2025 e fino al 2030 vengano utilizzate esclusivamente per misure destinate al sostegno, alla transizione e allo sviluppo del settore automotive". Secondo le associazioni, infatti, il fondo "è un imprescindibile punto di partenza per le azioni da intraprendere nel breve e medio periodo al fine di mantenere l'Italia tra i grandi protagonisti del mondo automotive e di garantire la competitività di un settore al cuore dell'economia del Paese, con quasi 1,3 milioni di addetti complessivi tra industria e servizi".

Infine, alla luce dei molteplici dossier aperti che riguardano il comparto, le associazioni si sono unite in un appello al governo, affinché venga attivato quanto prima un tavolo con i principali attori della filiera e i ministeri di riferimento, Mase, Mef, Mimit e Mit, "in grado di definire in tempi rapidi una riforma fiscale del settore e di affrontare con un approccio coordinato, multidisciplinare e pragmatico le principali sfide a cui è chiamata tutta la filiera automotive".

L'intero settore auto chiede al Governo Meloni un intervento urgente

Per ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E e UNRAE serve subito un Tavolo di confronto

L'unione fa la forza e mai come in questo momento, aspettando ancora i nuovi incentivi auto 2024 (promessi, ma non pervenuti), il settore auto ha bisogno di serrare i ranghi. **ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E e UNRAE**, tutte insieme, hanno avanzato una proposta al Governo Meloni per "mettere il Fondo Automotive al riparo da pericolose distrazioni di risorse e avviare in tempi rapidi una revisione ormai improcrastinabile della fiscalità sulle auto aziendali".

L'appello è stato lanciato a Verona, dov'è in corso l'Automotive Dealer Day 2024, teatro di un confronto aperto e costruttivo che sta coinvolgendo le maggiori associazioni del settore e ha visto partecipare anche il **ministro dell'Economia**, Giancarlo Giorgetti.

La lettera al Governo: serve "prospettiva"

Secondo le Associazioni di categoria ciò che più manca in Italia è una "prospettiva". "Negli ultimi anni - si legge nella nota - abbiamo assistito agli effetti di una **politica incentivante** che ha alimentato una **grande incertezza**, con il risultato che oggi il mercato auto italiano esprime una discrepanza in termini di mix di alimentazioni rispetto agli altri grandi Paesi europei, dove industria e consumatori beneficiano di una prospettiva ben definita sul funzionamento delle agevolazioni.

Top Videos:

In Italia, al contrario, la normativa sull'Ecobonus è stata **modificata quattro volte** dal 2020 ad oggi e troppo spesso si è assistito ad annunci a cui non è seguita una rapida attuazione delle misure, con i risultati che sono quelli osservati negli ultimi mesi".

Aspettando gli [incentivi 2024](#), ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E e UNRAE evidenziano l'urgenza di calibrare le politiche incentivanti con una visione almeno di medio periodo, agendo innanzitutto sulla **fiscalità delle auto aziendali**, che aiuterebbe a sviluppare anche il mercato dell'usato.

L'intervento proposto riguarda "le percentuali di deducibilità dei costi di acquisto, di leasing finanziario e di noleggio, riparametrate in incremento in funzione delle emissioni di CO2 e l'innalzamento dell'attuale costo massimo fiscalmente riconosciuto per ogni modalità di acquisizione. I costi della misura risultano estremamente contenuti rispetto ai **grandi benefici** che l'iniziativa avrebbe in termini di stimolo alla

diffusione della mobilità a zero e basse emissioni e di premialità per imprese e lavoratori che sceglieranno queste tecnologie".

Serve un Tavolo di confronto

Le associazioni hanno infine ribadito la necessità che le risorse del **Fondo Automotive** siano ripristinate per il 2025 e fino al 2030 vengano utilizzate esclusivamente per misure destinate al sostegno, alla transizione e allo sviluppo del settore Automotive.

ANFIA, ANIASA, Federauto, [Motus-E](#) e UNRAE sono quindi d'accordo che è necessario aprire il prima possibile un Tavolo con i principali attori della filiera e i ministeri di riferimento, MASE, MEF, MIMIT e MIT, in grado di **definire in tempi rapidi** una riforma fiscale del settore e di affrontare con un approccio coordinato, multidisciplinare e pragmatico le principali sfide a cui è chiamata tutta la filiera automotive.

AUTO E MOTORI

Martedì, 14 maggio 2024

Il mondo dell'auto chiede al Ministro Giorgetti un tavolo sulla fiscalità
ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E e UNRAE chiedono al ministro Giorgetti la revisione della fiscalità sulle auto aziendali e la protezione del Fondo Automotive



Le principali associazioni dell'automotive hanno presentato una proposta congiunta per proteggere il Fondo Automotive e rivedere la fiscalità sulle auto aziendali. La proposta, anticipata al ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti, è stata annunciata durante l'Automotive Dealer Day 2024.

ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E e UNRAE sottolineano l'importanza di una politica incentivante stabile e prevedibile. Negli ultimi anni, l'Italia ha assistito a continue modifiche normative sull'Ecobonus, creando incertezza tra industria e consumatori. Le associazioni chiedono una revisione delle politiche incentivanti con una visione di medio periodo per garantire chiarezza e stabilità.

Un punto chiave della proposta è la revisione della fiscalità delle auto aziendali, con un aggiornamento del quadro normativo fermo agli anni '90. Le associazioni propongono di aumentare le percentuali di deducibilità dei costi di acquisto, leasing finanziario e noleggio in base alle emissioni di CO₂, e di innalzare il costo massimo fiscalmente riconosciuto per ogni modalità di acquisizione. Questa misura avrebbe

costi contenuti rispetto ai benefici in termini di diffusione della mobilità a zero e basse emissioni e incentivi per imprese e lavoratori.

Le associazioni insistono sulla necessità di ripristinare le risorse del Fondo Automotive per il 2025 e fino al 2030, destinandole esclusivamente al sostegno, alla transizione e allo sviluppo del settore. Questo fondo è fondamentale per mantenere la competitività dell'Italia nel settore automotive, che impiega circa 1,3 milioni di addetti.

Infine, ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E e UNRAE richiedono l'istituzione di un tavolo interministeriale con i principali attori della filiera e i ministeri di riferimento (MASE, MEF, MIMIT e MIT). Questo tavolo dovrebbe definire rapidamente una riforma fiscale del settore e affrontare le sfide principali con un approccio coordinato e pragmatico.



GREEN ECONOMY AGENCY

Auto, associazioni a governo: Ricalibrare incentivi e attivare tavolo filiera

14 Maggio 2024

Le associazioni dell'automotive avanzano una proposta congiunta per mettere il Fondo Automotive al riparo da pericolose distrazioni di risorse e avviare in tempi rapidi una revisione ormai improcrastinabile della fiscalità sulle auto aziendali. Di fronte alle grandi sfide del futuro, l'ecosistema italiano dell'auto si è presentato più coeso che mai in occasione del panel istituzionale dell'Automotive Dealer Day 2024, teatro di un confronto aperto e costruttivo che ha coinvolto le maggiori associazioni del settore e il ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti.

“Negli ultimi anni – sottolineano Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae – abbiamo assistito agli effetti di una politica incentivante che ha alimentato una grande incertezza, con il risultato che oggi il mercato auto italiano esprime una discrepanza in termini di mix di alimentazioni rispetto agli altri grandi Paesi europei, dove industria e consumatori beneficiano di una prospettiva ben definita sul funzionamento delle agevolazioni. In Italia, al contrario, la normativa sull'Ecobonus è stata modificata quattro volte dal 2020 ad oggi e troppo spesso si è assistito ad annunci a cui non è seguita una rapida attuazione delle misure, con i risultati che sono quelli osservati negli ultimi mesi”.

“In un'ottica di maggiore programmazione e chiarezza, mentre si attende ancora la revisione dello schema degli incentivi 2024”, Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae “evidenziano l'urgenza di calibrare le politiche incentivanti con una visione almeno di medio periodo, a beneficio di consumatori e industria. Una prima leva su cui poter agire è quella della fiscalità delle auto aziendali, per aggiornare un impianto normativo fermo addirittura agli anni '90”.

"Italia riveda fiscalità auto aziendali"

Proposta congiunta principali associazioni settore automotive

Revisionare la fiscalità sulle auto aziendali e mettere al riparo il fondo automotive da distrazioni di risorse. È il duplice obiettivo di una proposta avanzata dalle associazioni del settore automotive Anfia (filiera industria automobilistica), Aniasa (autonoleggio, sharing mobility e automotive digital), Federauto (concessionari), Motus-E (mobilità sostenibile a batteria) ed Unrae (rappresentanti autoveicoli esteri).

Lo hanno chiesto oggi in occasione dell'evento "Automotive dealer day" che ha coinvolto il ministro dell'Economia e delle finanze, **Giancarlo Giorgetti**, evidenziando "l'urgenza di calibrare le politiche incentivanti con una visione almeno di medio periodo, a beneficio di consumatori ed industria. Una prima leva su cui poter agire è quella della fiscalità delle auto aziendali, per aggiornare un impianto normativo fermo addirittura agli anni '90".

"In una fase cruciale per la filiera nazionale, Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E ed Unrae ribadiscono la necessità che le risorse del fondo automotive siano ripristinate per il 2025 e fino al 2030 vengano utilizzate esclusivamente per misure destinate al sostegno, alla transizione ed allo sviluppo del settore automotive", si legge in una nota congiunta emanata dalle associazioni.

ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E, UNRAE: proposta congiunta sull'automotive

ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E e UNRAE fronte comune su incentivi e automotive



ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E e UNRAE hanno presentato [al ministro dell'Economia Giorgetti](#) una proposta condivisa su alcuni dossier fondamentali per il settore automotive e hanno richiesto l'avvio di un tavolo interministeriale per la filiera italiana. Questo annuncio è stato fatto durante l'**Automotive Dealer Day 2024**. Di fronte alle sfide future, l'ecosistema italiano dell'automobile si è presentato più unito che mai durante il panel istituzionale dell'evento, che ha visto un confronto aperto e costruttivo tra le principali associazioni del settore e il ministro dell'Economia, **Giancarlo Giorgetti**.

ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E e UNRAE insieme per incentivi e automotive

ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E e UNRAE evidenziano che negli ultimi anni la politica incentivante nel settore automobilistico ha generato una grande incertezza. Questo ha portato a una disparità nel mix di alimentazioni nel mercato auto italiano rispetto agli altri grandi Paesi europei, dove sia l'industria che i consumatori godono di una visione più chiara sulle agevolazioni disponibili. **In Italia**, al contrario, la normativa sull'Ecobonus è stata modificata ben quattro volte **dal 2020** ad oggi e spesso gli annunci non sono stati seguiti da una rapida attuazione delle misure, con i risultati evidenziati negli ultimi mesi.

La proposta avanzata da ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E e UNRAE si concentra sulla **revisione della fiscalità delle auto aziendali** con l'obiettivo di favorire l'adozione delle nuove tecnologie e sostenere le imprese nel processo di rinnovamento del proprio parco auto, nonché nell'accelerare la diffusione della mobilità sostenibile a zero e basse emissioni in Italia.

Un aspetto cruciale di questa proposta è che intervenendo sulle auto aziendali si favorisce lo sviluppo di un mercato dell'usato di qualità, il quale può contribuire significativamente all'adozione delle nuove tecnologie, consentendo a un numero sempre maggiore di persone di accedervi e contribuendo all'aggiornamento del parco auto circolante nel Paese.

ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E e UNRAE riaffermano l'importanza di ripristinare le risorse del Fondo Automotive per **il 2025** e di destinare esclusivamente tali risorse fino al 2030 per sostenere, facilitare la transizione e promuovere lo sviluppo del settore automobilistico nazionale. Le associazioni sottolineano che il fondo rappresenta un punto di partenza essenziale per le azioni da intraprendere nel breve e medio termine al fine di mantenere l'Italia tra i principali attori nel settore automobilistico e garantire la competitività di un settore che svolge un ruolo fondamentale nell'economia del Paese, contando quasi **1,3 milioni di addetti complessivi** tra industria e servizi.

Fondo Automotive e fiscalità delle vetture aziendali: le richieste delle Associazioni di settore al Governo



Le Associazioni automotive ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E e UNRAE hanno chiesto un incontro al ministro dell'Economia Giorgetti per presentare le proposte del settore.

Le Associazioni dell'automotive avanzano una proposta congiunta per mettere il Fondo Automotive al riparo da pericolose distrazioni di risorse e avviare in tempi rapidi una revisione ormai improcrastinabile della fiscalità sulle auto aziendali.

Di fronte alle grandi sfide del futuro, l'ecosistema italiano dell'auto si è presentato più coeso che mai in occasione del panel istituzionale dell'Automotive Dealer Day 2024, teatro di un confronto aperto e costruttivo che ha coinvolto le maggiori associazioni del settore e il ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti.

Negli ultimi anni – sottolineano ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E e UNRAE – abbiamo assistito agli effetti di una politica incentivante che ha alimentato una grande incertezza, con il

risultato che oggi il mercato auto italiano esprime una discrepanza in termini di mix di alimentazioni rispetto agli altri grandi Paesi europei, dove industria e consumatori beneficiano di una prospettiva ben definita sul funzionamento delle agevolazioni. In Italia, al contrario, la normativa sull'Ecobonus è stata modificata quattro volte dal 2020 ad oggi e troppo spesso si è assistito ad annunci a cui non è seguita una rapida attuazione delle misure, con i risultati che sono quelli osservati negli ultimi mesi.

In un'ottica di maggiore programmazione e chiarezza, mentre si attende ancora la revisione dello schema degli incentivi 2024, ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E e UNRAE evidenziano l'urgenza di calibrare le politiche incentivanti con una visione almeno di medio periodo, a beneficio di consumatori e industria. Una prima leva su cui poter agire è quella della fiscalità delle auto aziendali, per aggiornare un impianto normativo fermo addirittura agli anni '90.

La proposta formulata da ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E e UNRAE si concentra sulla revisione della fiscalità delle auto aziendali funzionale all'adozione delle nuove tecnologie volta a supportare le imprese nel processo di rinnovo del proprio parco auto e ad accompagnare la diffusione della mobilità sostenibile a zero e basse emissioni nel nostro Paese.

Un punto di particolare rilievo, inoltre, è che agendo sulle auto aziendali si alimenta anche lo sviluppo di un mercato dell'usato di qualità, in grado di avvicinare sempre più persone alle nuove tecnologie, contribuendo in modo significativo all'aggiornamento del parco circolante italiano.

L'intervento riguarda le percentuali di deducibilità dei costi di acquisto, di leasing finanziario e di noleggio, riparametrate in incremento in funzione delle emissioni di CO2 e l'innalzamento dell'attuale costo massimo fiscalmente riconosciuto per ogni modalità di acquisizione. I costi della misura risultano estremamente contenuti rispetto ai grandi benefici che l'iniziativa avrebbe in termini di stimolo alla diffusione della mobilità a zero e basse emissioni e di premialità per imprese e lavoratori che sceglieranno queste tecnologie.

In una fase cruciale per la filiera nazionale, ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E e UNRAE ribadiscono la necessità che le risorse del Fondo Automotive siano ripristinate per il 2025 e fino al 2030 vengano utilizzate esclusivamente per misure destinate al sostegno, alla transizione e allo sviluppo del settore Automotive. Le associazioni, infatti, ribadiscono che il fondo è un imprescindibile punto di partenza per le azioni da intraprendere nel breve e medio periodo al fine di mantenere l'Italia tra i grandi protagonisti del mondo automotive e di garantire la competitività di un settore al cuore dell'economia del Paese, con quasi 1,3 milioni di addetti complessivi tra industria e servizi.

Infine, alla luce dei molteplici dossier aperti che riguardano il comparto, ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E e UNRAE si sono unite in un appello al Governo, affinché venga attivato quanto prima un Tavolo con i principali attori della filiera e i ministeri di riferimento, MASE, MEF, MIMIT e MIT, in grado di definire in tempi rapidi una riforma fiscale del settore e di affrontare con un approccio coordinato, multidisciplinare e pragmatico le principali sfide a cui è chiamata tutta la filiera automotive.

Dalle associazioni dell'automotive una proposta per il Governo

Su Fondo Automotive e fiscalità delle vetture aziendali



ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E e UNRAE hanno presentato al ministro dell'Economia **Giancarlo Giorgetti** una proposta condivisa su alcuni dossier chiave per il **settore automotive** e chiedono l'avvio di un tavolo interministeriale per la filiera italiana.

In occasione del panel istituzionale dell'**Automotive Dealer Day 2024**, di fronte alle grandi sfide del futuro, la filiera italiana dell'auto si è confrontata in modo aperto e costruttivo, con il ministro dell'Economia.

Le maggiori associazioni dell'automotive chiedono di mettere il Fondo Automotive **al riparo da pericolose distrazioni di risorse** e avviare in tempi rapidi una revisione ormai improcrastinabile della **fiscalità sulle auto aziendali**.

«Negli ultimi anni abbiamo assistito agli effetti di una politica incentivante che ha alimentato una grande incertezza, con il risultato che oggi il mercato auto italiano esprime una discrepanza in termini di mix di alimentazioni rispetto agli altri grandi Paesi europei» sottolineano ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E e UNRAE.

Nel resto d'Europa, industria e consumatori beneficiano di una **prospettiva ben definita sul funzionamento delle agevolazioni**. In Italia, al contrario, la normativa sull'**Ecobonus** è stata modificata quattro volte dal 2020 a oggi e troppo spesso si è assistito ad **annunci a cui non è seguita una rapida attuazione delle misure**.

Le associazioni evidenziano l'urgenza di **calibrare le politiche incentivanti** con una **visione almeno di medio periodo**, a beneficio di consumatori e industria. Una prima leva su cui poter agire è quella della fiscalità delle auto aziendali, per aggiornare un impianto normativo fermo addirittura agli anni '90.

Rinnovo del parco auto

La proposta formulata da ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E e UNRAE si concentra sulla revisione della fiscalità delle auto aziendali funzionale all'adozione delle nuove tecnologie volta a supportare le imprese nel processo di **rinnovo del proprio parco auto** e ad accompagnare la **diffusione della mobilità sostenibile a zero e basse emissioni** nel nostro Paese.

Un punto di particolare rilievo, inoltre, è che agendo sulle auto aziendali si alimenta anche lo sviluppo di un **mercato dell'usato di qualità**, in grado di avvicinare sempre più persone alle nuove tecnologie, contribuendo in modo significativo all'**aggiornamento del parco circolante italiano**.

In una fase cruciale per la filiera nazionale, ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E e UNRAE ribadiscono la necessità che le risorse del Fondo Automotive siano ripristinate per il 2025 e che fino al 2030 vengano utilizzate esclusivamente per **misure destinate al sostegno, alla transizione e allo sviluppo del settore automotive**. Il Fondo, infatti, è un imprescindibile punto di partenza per le azioni da intraprendere per garantire la competitività di un settore al cuore dell'economia del Paese.

- ROMA,
- 14 maggio 2024
- Mobilità

Auto: le associazioni fanno fronte comune su fondo automotive e incentivi

La proposta di Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae: rivedere la fiscalità sulle auto aziendali e aprire un tavolo filiera-ministeri



Calibrare le politiche incentivanti con una visione almeno di medio periodo, agendo innanzitutto sulla fiscalità delle auto aziendali, mettere al sicuro il fondo automotive e attivare quanto prima un tavolo con i principali attori della filiera e i ministeri di riferimento. Sono queste, in sintesi, le proposte avanzate dalle associazioni dell'automotive a Giorgetti in occasione dell'Automotive Dealer Day 2024.

"Italia riveda fiscalità auto aziendali"

Proposta congiunta principali associazioni settore automotive

Revisionare la fiscalità sulle auto aziendali e mettere al riparo il fondo automotive da distrazioni di risorse. È il duplice obiettivo di una proposta avanzata dalle associazioni del settore automotive Anfia (filiera industria automobilistica), Aniasa (autonoleggio, sharing mobility e automotive digital), Federauto (concessionari), Motus-E (mobilità sostenibile a batteria) ed Unrae (rappresentanti autoveicoli esteri).

Lo hanno chiesto oggi in occasione dell'evento "Automotive dealer day" che ha coinvolto il ministro dell'Economia e delle finanze, **Giancarlo Giorgetti**, evidenziando "l'urgenza di calibrare le politiche incentivanti con una visione almeno di medio periodo, a beneficio di consumatori ed industria. Una prima leva su cui poter agire è quella della fiscalità delle auto aziendali, per aggiornare un impianto normativo fermo addirittura agli anni '90".

"In una fase cruciale per la filiera nazionale, Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E ed Unrae ribadiscono la necessità che le risorse del fondo automotive siano ripristinate per il 2025 e fino al 2030 vengano utilizzate esclusivamente per misure destinate al sostegno, alla transizione ed allo sviluppo del settore automotive", si legge in una nota congiunta emanata dalle associazioni.

Auto, le proposte delle associazioni al governo su Fondo automotive e flotte aziendali

Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae chiedono una revisione delle percentuali di deducibilità dei costi di acquisto, di leasing finanziario e di noleggio in funzione delle emissioni. E poi c'è il forte ritardo degli incentivi.

Le principali associazioni italiane dell'**automotive** hanno avanzato una **proposta congiunta** al ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti per "mettere il Fondo Automotive al riparo da pericolose distrazioni di risorse e avviare in tempi rapidi una revisione ormai improcrastinabile della fiscalità sulle auto aziendali".

Lo hanno comunicato in occasione della sessione inaugurale della 22esima edizione dell'**Automotive Dealer Day – House of Mobility**, alla Fiera di Verona, sottolineando "l'urgenza di calibrare le politiche incentivanti con una visione almeno di medio periodo".

A cominciare, ad esempio, dalla **fiscalità delle auto aziendali**, il cui impianto normativo risale agli anni '90. Sul tavolo l'idea di riparametrare le **percentuali di deducibilità** dei costi di acquisto, di leasing finanziario e di noleggio in funzione delle emissioni di CO₂ e innalzare l'attuale costo massimo fiscalmente riconosciuto per ogni modalità di acquisizione.

La percentuale di deducibilità varia infatti soltanto a seconda dell'utilizzo del veicolo. È disciplinata dall'articolo 164 del Tuir (Testo Unico delle Imposte sui Redditi), in base al quale l'auto aziendale è deducibile per le imprese, i lavoratori autonomi e gli agenti di commercio, ma solo se utilizzata per fini

aziendali. In funzione dell'utilizzo del mezzo, le auto possono avere due tipi di detrazioni:

- i veicoli utilizzati esclusivamente per l'attività d'impresa sono deducibili al 100%
- i veicoli utilizzati promiscuamente, sia per l'attività d'impresa che per uso personale, sono deducibili al 25%.

Per le autovetture, il limite sul quale calcolare la percentuale deducibile è pari a:

- 18.075,99 € per le imprese e i lavoratori autonomi suddivisi in 5 anni (3.615,2 €/anno);
- 25.822,84 € per gli agenti di commercio suddivisi in 5 anni (5.164,57 €/anno).

Oltre a supportare le imprese nel processo di rinnovo del proprio parco auto e ad accompagnare la diffusione della **mobilità sostenibile**, un intervento simile alimenterebbe anche lo sviluppo di **un mercato dell'usato di qualità**, "in grado di avvicinare sempre più persone alle nuove tecnologie, contribuendo in modo significativo all'aggiornamento del parco circolante italiano", che è tra i più vecchi in Europa.

In una fase definita "cruciale" per la filiera nazionale, Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae ribadiscono la necessità che le risorse del Fondo Automotive siano ripristinate per il 2025 e fino al 2030 vengano utilizzate esclusivamente per misure destinate "al sostegno, alla transizione e allo sviluppo del settore Automotive".

Negli ultimi anni – rimarcano le associazioni – le **politiche incentivanti** hanno alimentato una "grande incertezza", con il risultato che oggi il mercato auto italiano è caratterizzato da una forte discrepanza in termini di mix di alimentazioni rispetto agli altri grandi Paesi europei, dove invece industria e consumatori possono fare affidamento su prospettive ben definite sul funzionamento delle agevolazioni.

L'**Ecobonus** italiano, al contrario, è stato modificato quattro volte in quattro anni, e spesso si è assistito ad annunci ai quali non è seguita una rapida attuazione delle misure, con conseguente paralisi delle vendite.

La cartina di tornasole è [l'ultima analisi del mercato delle auto elettriche](#) fornita da Motus-E, relativa al mese di aprile: si registra un **-20% nelle vendite** in confronto allo stesso mese del 2023, con 3.173 nuove vetture *full electric* immatricolate, il 2,3% del totale venduto nel mese considerando tutti i tipi di alimentazione.

Nei primi quattro mesi del 2024, le **nuove auto elettriche** registrate in Italia sono in totale 16.402, in calo del 19,4% rispetto allo stesso periodo del 2023, con una quota di mercato scesa al 2,8% (3,7% nel periodo gennaio-aprile del 2023).

La contrazione è dovuta all'attesa dei consumatori verso il nuovo Ecobonus, che prevede **incentivi più generosi** rispetto ai precedenti (fino a un massimo di 13.750 euro con rottamazione e Isee sotto 30mila euro, lo [schema completo](#) è stato presentato a febbraio al Tavolo Automotive presso il ministero delle Imprese e del Made in Italy).

Il decreto è stato controfirmato a fine marzo dal ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica **Gilberto Pichetto**, ma sui tempi di pubblicazione regna l'incertezza.

Va ricordato che il provvedimento **non avrà effetto retroattivo**, quindi fino all'uscita del Dpcm continueranno ad applicarsi i [vecchi incentivi](#) meno vantaggiosi e attrattivi.

Infine, alla luce dei molteplici dossier aperti che riguardano il comparto, le associazioni hanno chiesto che venga attivato un **tavolo con i principali attori della filiera e i ministeri di riferimento** (Mase, Mef, Mimit e Mit) in grado di "definire in tempi rapidi una riforma fiscale del settore e di affrontare con un approccio coordinato, multidisciplinare e pragmatico le principali sfide a cui è chiamata tutta la filiera".

Artusi all'Automotive Dealer Day 2024: «Per la vera sostenibilità decisivi i prossimi mesi»

Pubblichiamo la nota con le dichiarazioni di Massimo Artusi durante l'Automotive Dealer Day che si sta tenendo in questi giorni a Verona

«Ci troviamo nel pieno di una transizione green che coinvolge la libertà di movimento delle persone ed il trasporto merci, i cui termini sono stati imposti dalle istituzioni europee facendo prevalere l'ideologia sul realismo, ma siamo convinti che le buone ragioni di chi vuole davvero salvaguardare la sostenibilità ambientale, economica e sociale riusciranno alla fine a far imboccare la strada giusta». Lo ha detto il presidente di Federauto, [Massimo Artusi](#), intervenendo oggi all'Automotive Dealer Day in corso a Verona.

«I prossimi mesi saranno decisivi», ha continuato Artusi, «per dare sbocco alle crescenti perplessità di fronte alla pressione ideologica delle lobby che sostengono l'esclusività della trazione elettrica, nonostante questa, nel suo intero ciclo di vita, produca più CO2 dei biocarburanti. Ma il vero rischio è che gli alti costi di questa soluzione e i dubbi già manifestati dal mercato per questo tipo di vettore finiscano per allungare in modo spropositato i tempi di rinnovamento del parco circolante che è già tra i più obsoleti e inquinanti d'Europa».

«Lo sanno bene i dealer», ha detto ancora il presidente di Federauto, «che sono quotidianamente a contatto sul territorio con i clienti: gli unici autentici punti di riferimento del mercato. Per questo insistiamo nel chiedere di sostenere i carburanti a basso impatto ambientale che possono davvero accompagnare la transizione, contribuendo subito a rendere il parco circolante meno climalterante, meno inquinante e – bisogna ricordarlo – più sicuro».

«Non possiamo allora che augurarci – e per questo ci batteremo», ha proseguito Artusi, «che i nuovi decisori europei, che usciranno dalle urne del voto del prossimo giugno, sappiano raccogliere il messaggio che i cittadini stanno comunicando anche a loro attraverso il mercato e che gli stakeholders manifestano con crescente convinzione, perché in occasione delle verifiche del 2026 e del 2027, si valuti il reale impatto di tutti i vettori energetici e si superi l'idea del vettore unico – cioè quello elettrico – per aprire alle altre alternative carbon neutral come i biocarburanti». «In caso contrario», ha concluso il presidente di [Federauto](#), «sarebbe lo stesso mercato a rifiutare nei fatti quei costi che non si possono permettere e sui quali molti degli stessi Stati membri si stanno ponendo degli interrogativi, con il risultato paradossale che non si riuscirà ad avere né la gallina elettrica domani, né l'uovo dei carburanti a basso impatto ambientale oggi».

La Sostenibilità secondo Plinio Vanini e Federauto



Il dibattito sulla sostenibilità nell'Automotive: un traguardo importante

Plinio Vanini, in qualità di vicepresidente di Federauto (nonché Presidente di Autotorino) ed in rappresentanza del neo Presidente **Massimo Artusi**, è intervenuto al dibattito tra il ministro dell'Economia e delle Finanze Giancarlo Giorgetti e le Associazioni italiane di categoria, in occasione dell'Automotive Dealer Day di Verona.

Durante il suo intervento, **Plinio Vanini** ha sottolineato l'importanza della sostenibilità nel settore automobilistico, evidenziando la necessità di un approccio equilibrato che consideri l'intera filiera.



“La sostenibilità? Un traguardo importante in cui crediamo, ma dobbiamo far sì che il percorso per giungerci sia sostenibile a sua volta, per l’intera filiera Automotive, per i suoi addetti e per i consumatori,” ha affermato **Plinio Vanini**.

Queste parole riflettono una visione chiara e pragmatica della transizione verso un futuro più sostenibile, dove la sostenibilità deve essere integrata in ogni aspetto del settore, dall’industria alla vendita, fino al consumatore finale.

Il ruolo dei Concessionari e la necessità di un tavolo di lavoro permanente

Plinio Vanini ha poi approfondito il ruolo dei concessionari nel percorso verso la sostenibilità.

“Noi concessionari rimaniamo fedeli al nostro lavoro: fornire e garantire mobilità, ma anche saper leggere il mercato ed ascoltare i clienti con neutralità,” ha detto, sottolineando l’importanza di un dialogo aperto e continuo con i clienti per comprendere meglio le loro esigenze e aspettative.

Per realizzare una transizione efficace e sostenibile, **Plinio Vanini** ha proposto la creazione di un tavolo di lavoro permanente.

“Per questo crediamo di poter contribuire al percorso della transizione, per il quale chiediamo venga attivato un tavolo di lavoro permanente tra i ministeri chiave di questa partita (Finanze, Trasporti, Industria, Sviluppo e Ambiente) e le associazioni della filiera automotive italiana.”



Verso una nuova Base normativa e Fiscale

Plinio Vanini ha anche evidenziato la necessità di allineare la normativa e la fiscalità del settore automobilistico italiano con gli standard europei.

“La filiera può funzionare se, insieme, si trova una nuova base normativa e fiscale sull’auto, allineata a quella europea, su cui iniziare un nuovo percorso verso il futuro. L’obiettivo è agevolare efficacemente l’aggiornamento del parco circolante italiano con vantaggi in termini di riduzione delle emissioni climalteranti e inquinanti, incrementandone anche gli standard di sicurezza stradale.”

In sintesi, **Plinio Vanini** e Federauto stanno promuovendo una visione di sostenibilità che non solo mira a ridurre le emissioni e migliorare la sicurezza stradale, ma che considera anche la necessità di supportare l’intera filiera automobilistica in questo processo di transizione.

Questo approccio integrato e collaborativo rappresenta una strada concreta verso un futuro più sostenibile per il settore automobilistico italiano.

Nuovo Consiglio Direttivo Federauto

Nel suo mandato, il nuovo Presidente sarà coadiuvato da un Comitato Esecutivo composto dai Vice Presidenti, **Plinio Vanini** per il settore Auto, **Maria Fiorentino** per il settore Bus, **Francesco Ascani** con delega Amministrazione e Finanza, **Carlo Alberto Jura** e **Roberto Scarabel**.

Inoltre, in seno al Comitato Esecutivo, oltre ad **Adolfo De Stefani Cosentino**, che resterà come Past President, ci saranno anche **Roberto Bolciaghi**, **Francesco Cazzani**, **Francesco Maldarizzi**, **Sergio Tumino** e **Andrea Cappella** delegato all’associazione europea AECADR. Il settore Truck&Van sarà guidato ad interim dallo stesso Artusi.

Basta ritardi sugli incentivi per auto elettriche: la lettera

Federauto e Unrae lanciano un appello al Governo per chiedere di sbloccare subito il nuovo Ecobonus: finora “gravi conseguenze”

“Fate presto”. Le associazioni Federauto e Unrae lanciano un appello al Governo e chiedono di sbloccare “con massima urgenza” i **nuovi incentivi per auto elettriche**, promessi mesi fa e in ritardo sulla tabella di marcia.

Il rinnovato **Ecobonus** aumenterà il contributo dello Stato fino a 13.750 euro (contro gli attuali 5.000 euro) e, perciò, è molto atteso dagli automobilisti pronti a cambiare vettura e ansiosi di mettere le mani su sconti maggiori. L’attesa sta però rallentando il mercato, trasformando il restyling degli incentivi in un [boomerang](#) a breve termine.

Basta ritardi

“La prolungata attesa della pubblicazione in Gazzetta ufficiale del decreto - scrivono infatti le associazioni - sta causando gravi conseguenze all’intera filiera automotive e i ritardi accumulati nei quasi sei mesi trascorsi dall’annuncio della rimodulazione degli incentivi non sono più giustificabili”.

“La criticità della situazione - continuano - è accentuata dal fatto che il 1° febbraio scorso, ormai quasi quattro mesi fa, il nuovo schema incentivante è stato ufficialmente presentato durante il [Tavolo Automotive presso il ministero delle Imprese e del Made in Italy](#), con dovizia di dettagli sui contributi unitari, e che gli incentivi, ancora non entrati in vigore, cesseranno di essere operativi alla fine dell’anno.

Oltre a causare un clima di trepida attesa e la conseguente paralisi del mercato, in particolare con una [flessione allarmante della domanda di nuove autovetture a zero o a bassissime emissioni](#), tale insostenibile ritardo ha generato il blocco delle attività delle reti di distribuzione, delle agenzie di comunicazione, delle concessionarie di pubblicità, delle società finanziarie e delle imprese di autonoleggio.

Occorre ripristinare la normale operatività delle imprese che gravitano attorno al settore automotive nel più breve tempo possibile. Pertanto, chiediamo urgentemente che il Dpcm venga pubblicato in Gazzetta ufficiale entro la fine di questa settimana. Allo stesso modo, auspichiamo che, in futuro, le misure a sostegno del settore siano strutturali e non abbiano orizzonti così riduttivi come nel caso in questione”.

Fondo Automotive e fiscalità, la proposta congiunta delle associazioni

Anfia, Anuasa, Federauto, Motus-E e Unrae si sono unite in un appello al governo per l'attivazione di un tavolo con i principali attori della filiera



Il **Fondo Automotive** va messo al riparo da pericolose distrazioni di risorse e avviare in tempi rapidi una revisione ormai improcrastinabile della fiscalità sulle auto aziendali. Lo affermano le associazioni dell'automotive **Anfia, Anuasa, Federauto, Motus-E e Unrae**, secondo le quali negli ultimi anni abbiamo assistito agli effetti di una politica incentivante che ha alimentato una grande incertezza, con il risultato che oggi il mercato auto italiano esprime una discrepanza in termini di mix di alimentazioni rispetto agli altri grandi Paesi europei, dove industria e consumatori beneficiano di una prospettiva ben definita sul funzionamento delle agevolazioni. In Italia, al contrario, la normativa sull'Ecobonus è stata modificata quattro volte dal 2020 ad oggi e troppo spesso si è assistito ad annunci a cui non è seguita una rapida attuazione delle misure, con i risultati che sono quelli osservati negli ultimi mesi.

In un'ottica di maggiore programmazione e chiarezza, mentre si attende ancora la revisione dello schema degli incentivi 2024, le associazioni evidenziano l'urgenza di calibrare le politiche incentivanti con una visione almeno di medio periodo, a beneficio di consumatori e industria. Una prima leva su cui poter agire è quella della fiscalità delle auto aziendali, per aggiornare un impianto normativo fermo addirittura agli anni '90. La proposta congiunta formulata dalle associazioni si concentra sulla revisione della fiscalità delle auto aziendali funzionale all'adozione delle nuove tecnologie volta a supportare le imprese nel processo di rinnovo del proprio parco

auto e ad accompagnare la diffusione della mobilità sostenibile a zero e basse emissioni nel nostro Paese.

Un punto di particolare rilievo, inoltre, è che agendo sulle auto aziendali si alimenta anche lo sviluppo di un mercato dell'usato di qualità, in grado di avvicinare sempre più persone alle nuove tecnologie, contribuendo in modo significativo all'aggiornamento del parco circolante italiano. L'intervento riguarda le percentuali di deducibilità dei costi di acquisto, di leasing finanziario e di noleggio, riparametrate in incremento in funzione delle emissioni di CO2 e l'innalzamento dell'attuale costo massimo fiscalmente riconosciuto per ogni modalità di acquisizione. I costi della misura risultano estremamente contenuti rispetto ai grandi benefici che l'iniziativa avrebbe in termini di stimolo alla diffusione della mobilità a zero e basse emissioni e di premialità per imprese e lavoratori che sceglieranno queste tecnologie.

In una fase cruciale per la filiera nazionale, le associazioni ribadiscono la necessità che le risorse del Fondo Automotive siano ripristinate per il 2025 e fino al 2030 vengano utilizzate esclusivamente per misure destinate al sostegno, alla transizione e allo sviluppo del settore Automotive. Le associazioni, infatti, ribadiscono che il fondo è un imprescindibile punto di partenza per le azioni da intraprendere nel breve e medio periodo al fine di mantenere l'Italia tra i grandi protagonisti del mondo automotive e di garantire la competitività di un settore al cuore dell'economia del Paese, con quasi 1,3 milioni di addetti complessivi tra industria e servizi.

Infine, alla luce dei molteplici dossier aperti che riguardano il comparto, Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae si sono unite in un appello al governo, affinché venga attivato quanto prima un Tavolo con i principali attori della filiera e i ministeri di riferimento, Mase, Mef, Mimit e Mit, in grado di definire in tempi rapidi una riforma fiscale del settore e di affrontare con un approccio coordinato, multidisciplinare e pragmatico le principali sfide a cui è chiamata tutta la filiera automotive.



Incentivi auto 2024, concessionari e case auto chiedono rapidità

Federauto e UNRAE scrivono al Governo per accelerare le procedure di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del DPCM

Per gli **incentivi auto 2024** si sta facendo sempre più tardi. Se ne è iniziato a parlare a fine 2023, ma a maggio 2024 ancora si attende la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del DPCM. Le Associazioni **Federauto e UNRAE**, che rappresentano rispettivamente le concessionarie italiane e le case auto estere operanti in Italia, "chiedono con massima urgenza al Governo, e in particolare al Ministero delle Imprese e del Made in Italy, di accelerare le procedure".

“La prolungata attesa della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Decreto sta causando **gravi conseguenze** all’intera filiera automotive, e i ritardi accumulati nei quasi sei mesi trascorsi dall’annuncio della rimodulazione degli incentivi non sono più giustificabili”, commentano Federauto e UNRAE.

“La criticità della situazione - proseguono le due Associazioni - è accentuata dal fatto che il primo febbraio scorso, ormai quasi quattro mesi fa, il [nuovo schema incentivante](#) è stato ufficialmente presentato durante il Tavolo Automotive presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, con dovizia di dettagli sui contributi unitari, e che gli incentivi, ancora **non entrati in vigore**, cesseranno di essere operativi alla fine dell’anno”.

Mercato in stallo

Il clima di **trepida attesa** per gli incentivi 2024 ha avuto finora importanti conseguenze sulle vendite. Le vetture a zero o a basse emissioni sono state ovviamente le più penalizzate, come dimostrano i [dati sulle auto più vendute](#) da gennaio ad aprile 2024.

A soffrirne non sono solo le case auto e le concessionarie, ma anche le agenzie di comunicazione, le concessionarie di pubblicità, le società finanziarie e le imprese di autonoleggio.

Incentivi auto 2024, la svolta questa settimana?

"Occorre ripristinare la normale operatività delle imprese che gravitano attorno al settore automotive nel più breve tempo possibile. Pertanto, chiediamo urgentemente che il DPCM venga pubblicato in **Gazzetta Ufficiale** entro la fine di questa settimana. Allo stesso modo, auspichiamo che, in futuro, le misure a sostegno del settore siano strutturali e non abbiano orizzonti così riduttivi come nel caso in questione", concludono Federauto e UNRAE.

Continuate a seguirci per restare informati, intanto vi ricordiamo che sulla pagina del nostro speciale [Incentivi auto 2024](#) trovate tutti gli approfondimenti.

FEDERAUTO E UNRAE sollecitano il DPCM ECOBONUS



Ritardi ingiustificabili che paralizzano il settore

Le Associazioni **Federauto** e **UNRAE** chiedono con massima urgenza al **Governo**, e in particolare al **Ministero delle Imprese e del Made in Italy**, di accelerare le procedure di pubblicazione in **Gazzetta Ufficiale** del **DPCM** relativo alla rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni, il cosiddetto **Ecobonus**, e di attivare rapidamente la piattaforma informatica per la prenotazione degli incentivi.

Ritardi che Bloccano il Settore

“La prolungata attesa della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Decreto sta causando gravi conseguenze all'intera filiera automotive, e i ritardi accumulati nei quasi sei mesi trascorsi dall'annuncio della rimodulazione degli incentivi non sono più giustificabili,”

commentano **Federauto** e **UNRAE**.

Un tavolo automotive inefficace

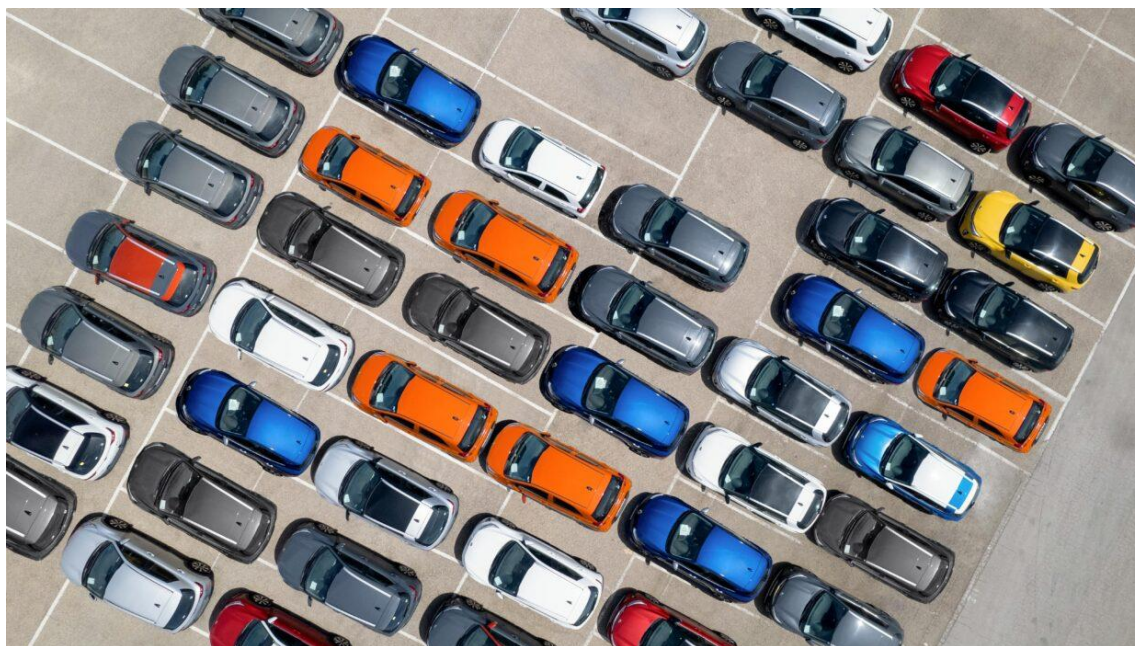
*“La criticità della situazione – **proseguono le due Associazioni** – è accentuata dal fatto che il 1° febbraio scorso, ormai **quasi quattro mesi fa**, il nuovo schema incentivante è stato ufficialmente presentato durante il Tavolo Automotive presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, con dovizia di dettagli sui contributi unitari, e che gli incentivi, ancora non entrati in vigore, cesseranno di essere operativi alla fine dell'anno.”*

Paralisi del mercato e blocco delle attività

Oltre a causare un clima di trepida attesa e la conseguente paralisi del mercato, in particolare con una **flessione allarmante della domanda di nuove autovetture a zero o a bassissime emissioni**, tale insostenibile ritardo ha generato **il blocco delle attività delle reti di distribuzione, delle agenzie di comunicazione, delle concessionarie di pubblicità, delle società finanziarie e delle imprese di autonoleggio.**

Richieste urgenti per la ripresa del settore

“Occorre ripristinare la normale operatività delle imprese che gravitano attorno al settore automotive nel più breve tempo possibile. Pertanto, chiediamo urgentemente che il DPCM venga pubblicato in Gazzetta Ufficiale entro la fine di questa settimana. Allo stesso modo, auspichiamo che, in futuro, le misure a sostegno del settore siano strutturali e non abbiano orizzonti così riduttivi come nel caso in questione,”



concludono **Federauto e UNRAE e Top Dealers Italia** non può che aderire a questo appello fin troppo gentile da parte delle maggiori Associazioni di categoria.

AsConAuto guida l'Automotive Dealer Day 2024 con innovazione

AsConAuto, sotto la guida di Roberto Scarabel, ha illuminato l'Automotive Dealer Day 2024 con strategie innovative, successi e una visione sostenibile



Durante l'Automotive Dealer Day tenutosi a Veronafiere, Roberto Scarabel, presidente di AsConAuto e vicepresidente di Federauto,

ha dato un contributo significativo alla sessione sul futuro del post-vendita automotive. L'evento, organizzato in collaborazione con Quintegia, ha visto la partecipazione di esperti e leader del settore, concentrandosi su strategie innovative e approcci di service management.

La discussione ha evidenziato come AsConAuto stia ridefinendo il panorama del post-vendita con metodologie all'avanguardia. Il lancio del "Quadrante AsConAuto" nel marzo 2024, uno strumento analitico ispirato agli antichi quadranti astronomici, offre una visione completa delle attuali e future prospettive del settore.

Sotto la guida di Scarabel, AsConAuto ha registrato una notevole crescita, con un fatturato che ha superato i 384 milioni di euro nel primo quadrimestre del 2024, segnando un +21,7% rispetto allo

stesso periodo del 2023. Questo successo è il risultato di un impegno continuo nell'innovazione e digitalizzazione, trasformando il settore del post-vendita in Italia.

Le iniziative di digitalizzazione hanno migliorato la comunicazione e l'efficienza

operativa, elementi cruciali per mantenere la competitività. AsConAuto prepara i suoi membri alla transizione verso una mobilità più sostenibile, sviluppando progetti innovativi. Scarabel ha annunciato progetti come la creazione delle “autostrade di AsConAuto” e l'apertura di un hub a Brescia, oltre all'espansione della distribuzione di ricambi agricoli.

L'associazione pone grande enfasi sulla formazione, lanciando il Master Service Manager a novembre 2024 e organizzando il Service Day, previsto per il 24 e 25 ottobre a Verona. Con la partecipazione a eventi internazionali come la Nada Convention 2025, AsConAuto si conferma un punto di riferimento essenziale per l'innovazione nel settore automotive.

Con lo sguardo rivolto ai prossimi appuntamenti, AsConAuto continua a guidare il settore con visione e successo.

AsConAuto: da oltre 23 anni sul territorio nella distribuzione dei ricambi originali ed al servizio della sicurezza.

AsConAuto-Associazione Consorzi Concessionari Autoveicoli costituisce una sorta di snodo centrale dei rapporti imprenditoriali tra chi vende automobili e chi si prende cura della vettura nella fase post-vendita, come officine, elettrauto e carrozzerie. L'Associazione è diventata una protagonista del settore automotive: ormai ne fa parte più dell'80 per cento delle concessionarie operative in Italia e la copertura assicurata dalla rete è nazionale.

AUTO: FEDERAUTO-UNRAE, URGENTE PUBBLICARE INCENTIVI IN GAZZETTA UFFICIALE

Settore e' paralizzato da quando e' stato fatto annuncio (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 21 mag - Le associazioni Federauto e Unrae chiedono con massima urgenza al Governo, e in particolare al ministero delle Imprese e del Made in Italy, di accelerare le procedure di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Dpcm relativo alla rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni e di attivare rapidamente la piattaforma informatica per la prenotazione degli incentivi. 'La prolungata attesa della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Decreto sta causando gravi conseguenze all'intera filiera automotive, e i ritardi accumulati nei quasi sei mesi trascorsi dall'annuncio della rimodulazione degli incentivi non sono piu' giustificabili', si legge in una nota congiunta di Federauto (concessionari) e Unrae (Case auto estere che operano in Italia). 'La criticita' della situazione e' accentuata dal fatto che il primo febbraio scorso, ormai quasi quattro mesi fa, il nuovo schema incentivante e' stato ufficialmente presentato durante il Tavolo Automotive presso il ministero delle Imprese e del Made in Italy, con dovizia di dettagli sui contributi unitari, e che gli incentivi, ancora non entrati in vigore, cesseranno di essere operativi alla fine dell'anno', aggiungono e questo, 'oltre a causare un clima di trepida attesa e la conseguente paralisi del mercato, in particolare con una flessione allarmante della domanda di nuove autovetture a zero o a bassissime emissioni', ha 'generato il blocco delle attivita' delle reti di distribuzione, delle agenzie di comunicazione, delle concessionarie di pubblicita', delle societa' finanziarie e delle imprese di autonoleggio'. Per questo, insistono che 'occorre ripristinare la normale operativita' delle imprese che gravitano attorno al settore automotive nel piu' breve tempo possibile. Pertanto, chiediamo urgentemente che il Dpcm venga pubblicato'.



Concessionari e case auto chiedono il DPCM del nuovo Ecobonus

Concessionari e case auto perdono la pazienza e chiedono al Governo di pubblicare con estrema urgenza il DPCM del nuovo Ecobonus 2024

Le associazioni Federauto, che rappresenta i **concessionari auto**, e UNRAE, che riunisce sotto le sue insegne le **case estere**, hanno diffuso un comunicato congiunto con il quale chiedono con massima urgenza al Governo, e in particolare al Ministero delle Imprese e del Made in Italy, di accelerare le procedure di **pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del DPCM** relativo alla rimodulazione degli **incentivi auto 2024** per l'acquisto di veicoli a basse emissioni, il cosiddetto **Ecobonus**, e di attivare rapidamente la piattaforma informatica per la prenotazione degli incentivi.

NUOVO ECOBONUS: ANNUNCIATO A FEBBRAIO MA ANCORA FERMO

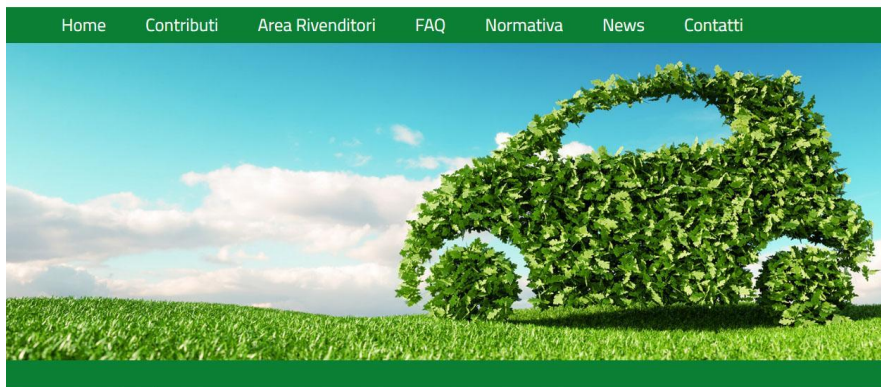
La prolungata attesa della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del decreto, commentano Federauto e UNRAE, sta infatti causando **gravi**

conseguenze all'intera filiera automotive, e i ritardi accumulati nei quasi sei mesi trascorsi dall'annuncio della rimodulazione degli incentivi **non sono più giustificabili**. In effetti si parla di nuovi incentivi già dallo scorso gennaio e lo schema è stato di fatto 'ufficializzato' dallo stesso ministro Urso al [Tavolo Automotive del 1° febbraio 2024](#). Nel frattempo siamo giunti al 21 maggio e del nuovo Ecobonus non c'è ancora traccia.

MERCATO FERMO PER L'ATTESA DELL'ECOBONUS AUTO

Le due associazioni proseguono ricordando che oltre a causare un clima di trepida attesa e la conseguente **paralisi del mercato**, in particolare con una flessione allarmante della domanda di nuove **autovetture a zero o a bassissime emissioni** (perché ovviamente nessuno compra un'auto elettrica a prezzo quasi pieno sapendo che presto potrà beneficiare di ricchissimi incentivi fino a 13.750 euro per vettura), questo insostenibile ritardo ha generato il **blocco delle attività** delle reti di distribuzione, delle agenzie di comunicazione, delle concessionarie di pubblicità, delle società finanziarie e delle imprese di autonoleggio.

ecobonus
L'incentivo per la mobilità sostenibile



CONCESSIONARI E CASE AUTO: DPCM CON URGENZA IN GAZZETTA UFFICIALE

Il [comunicato](#) si conclude con un appello al Governo per ripristinare la normale operatività delle imprese che gravitano attorno al settore automotive **nel più breve tempo possibile**, chiedendo pertanto con estrema urgenza che il DPCM venga pubblicato in Gazzetta Ufficiale **entro la fine di questa settimana**. Allo stesso modo si auspica che, in futuro, le misure a sostegno del settore siano strutturali e non abbiano orizzonti così riduttivi come nel caso in questione.

Federauto e Unrae chiedono al governo di pubblicare il Dpcm Ecobonus

22 maggio 2024



Le associazioni Federauto e Unrae chiedono con urgenza al Governo, e in particolare al Ministero delle imprese e del made in italy, di accelerare le procedure di pubblicazione in Gazzetta ufficiale del Dpcm relativo alla rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni, c.d. Ecobonus, e di attivare rapidamente la piattaforma informatica per la prenotazione degli incentivi. "La prolungata attesa della pubblicazione in Gazzetta ufficiale del decreto sta causando gravi conseguenze all'intera filiera automotive, e i ritardi accumulati nei quasi sei mesi trascorsi dall'annuncio della rimodulazione degli incentivi non sono più giustificabili – commentano Federauto e Unrae –. La criticità della situazione è accentuata dal fatto che il 1° febbraio scorso, ormai quasi quattro mesi fa, il nuovo schema incentivante è stato ufficialmente presentato durante il tavolo automotive presso il Ministero delle imprese e del made in italy, con dovizia di dettagli sui contributi unitari, e che gli incentivi, ancora non entrati in vigore, cesseranno di essere operativi alla fine dell'anno". Oltre a causare un clima di trepida attesa e la conseguente paralisi del mercato, in particolare con una flessione allarmante della

domanda di nuove autovetture a zero o a bassissime emissioni, tale insostenibile ritardo ha generato il blocco delle attività delle reti di distribuzione, delle agenzie di comunicazione, delle concessionarie di pubblicità, delle società finanziarie e delle imprese di autonoleggio. “Occorre ripristinare la normale operatività delle imprese che gravitano attorno al settore automotive nel più breve tempo possibile. Pertanto, chiediamo urgentemente che il Dpcm venga pubblicato in Gazzetta ufficiale entro la fine di questa settimana. Allo stesso modo, auspichiamo che, in futuro, le misure a sostegno del settore siano strutturali e non abbiano orizzonti così riduttivi come nel caso in questione”, concludono le associazioni.

ANSA

Federauto e Unrae, urgente pubblicare il Dpcm su Ecobonus

'Quasi sei mesi dall'annuncio, ritardi non giustificabili'

TORINO, 21 maggio 2024, 17:07

Redazione ANSA



- RIPRODUZIONE RISERVATA

Federauto e Unrae chiedono al governo, e in particolare al ministero delle Imprese e del Made in Italy, di accelerare le procedure di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Dpcm relativo alla rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni, i cosiddetti Ecobonus, e di attivare rapidamente la piattaforma informatica per la prenotazione degli incentivi.

"La prolungata attesa della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Decreto sta causando gravi conseguenze all'intera filiera automotive, e i ritardi accumulati nei quasi sei mesi trascorsi dall'annuncio non sono più giustificabili", commentano.

"La criticità della situazione - proseguono Unrae e Federauto - è accentuata dal fatto che il primo febbraio, ormai quasi quattro mesi fa, il nuovo schema di incentivi è stato ufficialmente presentato durante il Tavolo Automotive presso il ministero delle Imprese e del Made in Italy, con dovizia di dettagli sui contributi unitari, e che gli incentivi, ancora non entrati in vigore, cesseranno di essere operativi alla fine dell'anno.

Oltre a causare un clima di attesa e la conseguente paralisi del mercato, in particolare con una flessione allarmante della domanda di nuove autovetture a zero o a bassissime emissioni, tale insostenibile ritardo ha generato il blocco delle attività delle reti di distribuzione, delle agenzie di comunicazione, delle concessionarie di pubblicità, delle società finanziarie e delle imprese di autonoleggio. Occorre ripristinare la normale operatività delle imprese che gravitano attorno al settore automotive nel più breve tempo possibile. Pertanto, chiediamo urgentemente che il Dpcm venga pubblicato in Gazzetta Ufficiale entro la fine di questa settimana. Allo stesso modo, auspichiamo che, in futuro, le misure a sostegno del settore siano strutturali e non abbiano orizzonti così riduttivi come nel caso in questione", concludono Federauto e Unrae.



21 Maggio 2024

Federauto e Unrae al Governo: pubblicare urgentemente il DPCM Ecobonus e attivare in tempi rapidi la piattaforma informatica – ritardi ingiustificabili che paralizzano il settore

Le Associazioni Federauto e UNRAE chiedono con massima urgenza al Governo, e in particolare al Ministero delle Imprese e del Made in Italy, di accelerare le procedure di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del DPCM relativo alla rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni, c.d. Ecobonus, e di attivare rapidamente la piattaforma informatica per la prenotazione degli incentivi.

“La prolungata attesa della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Decreto sta causando gravi conseguenze all’intera filiera automotive, e i ritardi accumulati nei quasi sei mesi trascorsi dall’annuncio della rimodulazione degli incentivi non sono più giustificabili”, commentano Federauto e UNRAE.

“La criticità della situazione – proseguono le due Associazioni – è accentuata dal fatto che il 1° febbraio scorso, ormai quasi quattro mesi fa, il nuovo schema incentivante è stato

ufficialmente presentato durante il Tavolo Automotive presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, con dovizia di dettagli sui contributi unitari, e che gli incentivi, ancora non entrati in vigore, cesseranno di essere operativi alla fine dell'anno.”

Oltre a causare un clima di trepida attesa e la conseguente paralisi del mercato, in particolare con una flessione allarmante della domanda di nuove autovetture a zero o a bassissime emissioni, tale insostenibile ritardo ha generato il blocco delle attività delle reti di distribuzione, delle agenzie di comunicazione, delle concessionarie di pubblicità, delle società finanziarie e delle imprese di autonoleggio.

“Occorre ripristinare la normale operatività delle imprese che gravitano attorno al settore automotive nel più breve tempo possibile. Pertanto, chiediamo urgentemente che il DPCM venga pubblicato in Gazzetta Ufficiale entro la fine di questa settimana. Allo stesso modo, auspichiamo che, in futuro, le misure a sostegno del settore siano strutturali e non abbiano orizzonti così riduttivi come nel caso in questione”, concludono Federauto e UNRAE.

Basta ritardi sugli incentivi per auto elettriche: la lettera

Federauto e Unrae lanciano un appello al Governo per chiedere di sbloccare subito il nuovo Ecobonus: finora “gravi conseguenze”



21 Maggio 2024 alle 17:30

“Fate presto”. Le associazioni Federauto e Unrae lanciano un appello al Governo e chiedono di sbloccare “con massima urgenza” i **nuovi incentivi per auto elettriche**, promessi mesi fa e in ritardo sulla tabella di marcia.

Il rinnovato **Ecobonus** aumenterà il contributo dello Stato fino a 13.750 euro (contro gli attuali 5.000 euro) e, perciò, è molto atteso dagli automobilisti pronti a cambiare vettura e ansiosi di mettere le mani su sconti maggiori. L’attesa sta però rallentando il mercato, trasformando il restyling degli incentivi in un **boomerang** a breve termine.

Basta ritardi

“La prolungata attesa della pubblicazione in Gazzetta ufficiale del decreto - scrivono infatti le associazioni - sta causando gravi conseguenze all’intera filiera automotive e i ritardi accumulati nei quasi sei mesi trascorsi dall’annuncio della rimodulazione degli incentivi non sono più giustificabili”.

“La criticità della situazione - continuano - è accentuata dal fatto che il 1° febbraio scorso, ormai quasi quattro mesi fa, il nuovo schema incentivante è stato ufficialmente presentato durante il [Tavolo Automotive presso il ministero delle Imprese e del Made in Italy](#), con dovizia di dettagli sui contributi unitari, e che gli incentivi, ancora non entrati in vigore, cesseranno di essere operativi alla fine dell’anno.

Oltre a causare un clima di trepida attesa e la conseguente paralisi del mercato, in particolare con una [flessione allarmante della domanda di nuove autovetture a zero o a bassissime emissioni](#), tale insostenibile ritardo ha generato il blocco delle attività delle reti di distribuzione, delle agenzie di comunicazione, delle concessionarie di pubblicità, delle società finanziarie e delle imprese di autonoleggio.

Occorre ripristinare la normale operatività delle imprese che gravitano attorno al settore automotive nel più breve tempo possibile. Pertanto, chiediamo urgentemente che il Dpcm venga pubblicato in Gazzetta ufficiale entro la fine di questa settimana. Allo stesso modo, auspichiamo che, in futuro, le misure a sostegno del settore siano strutturali e non abbiano orizzonti così riduttivi come nel caso in questione”.



AGENZIA DI INFORMAZIONE
Mobilità, Logistica, Ferrovie, TPL, Porti

Federauto e UNRAE: pubblicare DPCM Ecobonus e attivare piattaforma informatica

(FERPRESS) – Roma, 21 MAG – Le Associazioni Federauto e UNRAE chiedono con massima urgenza al Governo, e in particolare al Ministero delle Imprese e del Made in Italy, di accelerare le procedure di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del DPCM relativo alla rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni, c.d. Ecobonus, e di attivare rapidamente la piattaforma informatica per la prenotazione degli incentivi.

“La prolungata attesa della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Decreto sta causando gravi conseguenze all'intera filiera automotive, e i ritardi accumulati nei quasi sei mesi trascorsi dall'annuncio della rimodulazione degli incentivi non sono più giustificabili”, commentano Federauto e UNRAE.

“La criticità della situazione – proseguono le due Associazioni – è accentuata dal fatto che il 1° febbraio scorso, ormai quasi quattro mesi fa, il nuovo schema incentivante è stato ufficialmente presentato durante il Tavolo Automotive presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, con dovizia di dettagli sui contributi unitari, e che gli incentivi, ancora non entrati in vigore, cesseranno di essere operativi alla fine dell'anno”.

Oltre a causare un clima di trepida attesa e la conseguente paralisi del mercato, in particolare con una flessione allarmante della domanda di nuove autovetture a zero o a bassissime emissioni, tale insostenibile ritardo ha generato il blocco delle attività delle reti di distribuzione, delle agenzie di comunicazione, delle concessionarie di pubblicità, delle società finanziarie e delle imprese di autonoleggio.

“Occorre ripristinare la normale operatività delle imprese che gravitano attorno al settore automotive nel più breve tempo possibile. Pertanto, chiediamo urgentemente che il DPCM venga pubblicato in Gazzetta Ufficiale entro la fine di questa settimana. Allo stesso modo, auspichiamo che, in futuro, le misure a sostegno del settore siano strutturali e non abbiano orizzonti così riduttivi come nel caso in questione”, concludono Federauto e UNRAE

Martedì, 21 maggio 2024

Federauto e UNRAE: urgente pubblicare il DPCM ecobonus

Le Associazioni chiedono al Governo di accelerare la pubblicazione del DPCM sugli incentivi per i veicoli a basse



Le Associazioni Federauto e UNRAE hanno sollecitato con urgenza il Governo e il Ministero delle Imprese e del Made in Italy a pubblicare tempestivamente il DPCM

relativo agli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni, conosciuti come Ecobonus. Inoltre, richiedono l'attivazione rapida della piattaforma informatica per la prenotazione degli incentivi.

"La prolungata attesa della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Decreto sta causando gravi conseguenze all'intera filiera automotive", commentano Federauto e UNRAE. "I ritardi accumulati nei quasi sei mesi trascorsi dall'annuncio della rimodulazione degli incentivi non sono più giustificabili."

Federauto e UNRAE chiedono al governo di pubblicare il DPCM Ecobonus

Le Associazioni: ritardi ingiustificabili che paralizzano il settore

di [Andrea Senatore](#) 21 Maggio, 2024



Federauto e UNRAE sollecitano con urgenza il Governo, in particolare il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, ad accelerare la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del DPCM riguardante la rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni, noti come **Ecobonus**. Inoltre, chiedono l'attivazione rapida della piattaforma informatica per la prenotazione degli incentivi. “La lunga attesa per la pubblicazione in **Gazzetta Ufficiale** del Decreto sta avendo gravi ripercussioni su tutta la filiera automotive. I ritardi accumulati nei quasi sei mesi trascorsi dall'annuncio della rimodulazione degli incentivi non sono più accettabili,” affermano **le due organizzazioni**.

Federauto e UNRAE chiedono al governo di pubblicare il DPCM sugli ecoincentivi con urgenza

“La situazione critica – spiegano le due Associazioni – è aggravata dal fatto che il nuovo schema di incentivi, presentato ufficialmente **il 1° febbraio** durante il Tavolo Automotive presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy con dettagli sui contributi, non è ancora entrato in vigore e cesserà di essere operativo alla fine dell'anno.

Questo ritardo ha creato un clima di attesa che ha paralizzato il mercato, causando un calo significativo della domanda di **nuove auto a zero o basse emissioni**. Inoltre, ha bloccato le attività delle reti di distribuzione, delle agenzie di comunicazione, delle concessionarie di pubblicità, delle società finanziarie e delle imprese di autonoleggio.

“È essenziale ripristinare al più presto la normale operatività delle aziende nel settore automotive. Pertanto, chiediamo che **il DPCM** venga pubblicato in Gazzetta Ufficiale entro la fine di questa settimana. Inoltre, auspichiamo che in futuro le misure di supporto siano strutturali e non limitate come in questo caso”, concludono Federauto e UNRAE.”

Gli incentivi non ci sono ancora, che succede?

Il decreto che dovrebbe riattivare la piattaforma per richiedere il contributo statale con i nuovi fondi messi a disposizione per l'acquisto non è ancora stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale. Nervosismo tra gli addetti ai lavori. Un appello di Federauto e Unrae al Governo: fate presto

Gianluigi Giannetti

21 maggio 2024 (modifica il 22 maggio 2024 | 08:28) - MILANO



Il decreto dovrebbe essere pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale ma ancora non c'è traccia

L'unica certezza è l'incertezza. E le risposte regrediscono allo stato di domande. Il Dpcm (decreto del presidente del Consiglio dei ministri) col quale vengono, anzi verrebbero, attivati **i nuovi incentivi all'acquisto** di autovetture nuove ad emissioni ridotte di CO₂, anche attraverso la rottamazione di veicoli più inquinanti, non è ancora stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale. Passaggio obbligatorio perché qualsiasi provvedimento normativo possa entrare in vigore. **Sembrava cosa fatta**, tutti i passaggi burocratici erano stati completati, nella settimana in corso ogni giorno appariva come quello giusto. Eppure ancora tutto è fermo. Frattanto il nervosismo tra gli addetti ai lavori sta aumentando, per non parlare di chi è in attesa di comprare un'auto e necessita di questo aiuto governativo per far quadrare i conti. Le voci si fanno insistenti ed energiche. Come l'appello diffuso congiuntamente il 21 maggio da parte di Federauto e Unrae, le associazioni che riuniscono rispettivamente i concessionari auto e i costruttori esteri.



Il ritardo del decreto incentivi preoccupa operatori e acquirenti

INCENTIVI AUTO, L'APPELLO DI FEDERAUTO E UNRAE

—
Questa è la nota diffusa il 21 maggio da Unrae e Federauto: “La prolungata attesa della pubblicazione in Gazzetta ufficiale del Decreto sta causando gravi conseguenze all’intera filiera automotive, e i ritardi accumulati nei quasi sei mesi trascorsi dall’annuncio della rimodulazione degli incentivi non sono più giustificabili. La criticità della situazione è accentuata dal fatto che il 1° febbraio scorso, ormai quasi quattro mesi fa, il nuovo schema incentivante è stato ufficialmente presentato durante il Tavolo Automotive presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, con dovizia di dettagli sui contributi unitari, e che gli incentivi, ancora non entrati in vigore, cesseranno di essere operativi alla fine dell’anno. Occorre ripristinare la normale operatività delle imprese che gravitano attorno al settore automotive nel più breve tempo possibile. Pertanto, chiediamo urgentemente che il Dpcm venga pubblicato in Gazzetta Ufficiale entro la fine di questa settimana. Allo stesso modo, auspichiamo che, in futuro, le misure a sostegno del settore siano strutturali e non abbiano orizzonti così riduttivi come nel caso in questione”.



Concessionari e case auto chiedono il DPCM del nuovo Ecobonus

Concessionari e case auto perdono la pazienza e chiedono al Governo di pubblicare con estrema urgenza il DPCM del nuovo Ecobonus 2024

21 Maggio 2024 - 19:31

Le associazioni Federauto, che rappresenta i **concessionari auto**, e UNRAE, che riunisce sotto le sue insegne le **case estere**, hanno diffuso un comunicato congiunto con il quale chiedono con massima urgenza al Governo, e in particolare al Ministero delle Imprese e del Made in Italy, di accelerare le procedure di **pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del DPCM** relativo alla rimodulazione degli **incentivi auto 2024** per l'acquisto di veicoli a basse emissioni, il cosiddetto **Ecobonus**, e di attivare rapidamente la piattaforma informatica per la prenotazione degli incentivi.

NUOVO ECOBONUS: ANNUNCIATO A FEBBRAIO MA ANCORA FERMO

La prolungata attesa della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del decreto, commentano Federauto e UNRAE, sta infatti causando **gravi conseguenze all'intera filiera automotive**, e i ritardi accumulati nei

quasi sei mesi trascorsi dall'annuncio della rimodulazione degli incentivi **non sono più giustificabili**. In effetti si parla di nuovi incentivi già dallo scorso gennaio e lo schema è stato di fatto 'ufficializzato' dallo stesso ministro Urso al [Tavolo Automotive del 1° febbraio 2024](#). Nel frattempo siamo giunti al 21 maggio e del nuovo Ecobonus non c'è ancora traccia.

MERCATO FERMO PER L'ATTESA DELL'ECOBONUS AUTO

Le due associazioni proseguono ricordando che oltre a causare un clima di trepida attesa e la conseguente **paralisi del mercato**, in particolare con una flessione allarmante della domanda di nuove **autovetture a zero o a bassissime emissioni** (perché ovviamente nessuno compra un'auto elettrica a prezzo quasi pieno sapendo che presto potrà beneficiare di ricchissimi incentivi fino a 13.750 euro per vettura), questo insostenibile ritardo ha generato il **blocco delle attività** delle reti di distribuzione, delle agenzie di comunicazione, delle concessionarie di pubblicità, delle società finanziarie e delle imprese di autonoleggio.

ecobonus
L'incentivo per la mobilità sostenibile



CONCESSIONARI E CASE AUTO: DPCM CON URGENZA IN GAZZETTA UFFICIALE

Il [comunicato](#) si conclude con un appello al Governo per ripristinare la normale operatività delle imprese che gravitano attorno al settore automotive **nel più breve tempo possibile**, chiedendo pertanto con estrema urgenza che il DPCM venga pubblicato in Gazzetta Ufficiale **entro la fine di questa settimana**. Allo stesso modo si auspica che, in futuro, le misure a sostegno del settore siano strutturali e non abbiano orizzonti così riduttivi come nel caso in questione.

MOTOR1.COM

Incentivi auto 2024, concessionari e case auto chiedono rapidità

Federauto e UNRAE scrivono al Governo per accelerare le procedure di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del DPCM



21 Maggio 2024 alle 17:10

Per gli [incentivi auto 2024](#) si sta facendo sempre più tardi. Se ne è iniziato a parlare a fine 2023, ma a maggio 2024 ancora si attende la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del DPCM. Le Associazioni **Federauto** e **UNRAE**, che rappresentano rispettivamente le concessionarie italiane e le case auto estere operanti in Italia, "chiedono con massima urgenza al Governo, e in particolare al Ministero delle Imprese e del Made in Italy, di accelerare le procedure".

"La prolungata attesa della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Decreto sta causando **gravi conseguenze** all'intera filiera automotive, e i ritardi accumulati nei quasi sei mesi trascorsi dall'annuncio della rimodulazione degli incentivi non sono più giustificabili", commentano Federauto e UNRAE.

"La criticità della situazione - proseguono le due Associazioni - è accentuata dal fatto che il primo febbraio scorso, ormai quasi quattro mesi fa, il nuovo schema incentivante è stato ufficialmente presentato durante il Tavolo Automotive presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, con dovizia di dettagli sui contributi unitari, e che gli incentivi, ancora **non entrati in vigore**, cesseranno di essere operativi alla fine dell'anno".

Mercato in stallo

Il clima di **trepida attesa** per gli incentivi 2024 ha avuto finora importanti conseguenze sulle vendite. Le vetture a zero o a basse emissioni sono state ovviamente

le più penalizzate, come dimostrano i [dati sulle auto più vendute](#) da gennaio ad aprile 2024.

A soffrirne non sono solo le case auto e le concessionarie, ma anche le agenzie di comunicazione, le concessionarie di pubblicità, le società finanziarie e le imprese di autonoleggio.

Incentivi auto 2024, la svolta questa settimana?

"Occorre ripristinare la normale operatività delle imprese che gravitano attorno al settore automotive nel più breve tempo possibile. Pertanto, chiediamo urgentemente che il DPCM venga pubblicato in **Gazzetta Ufficiale** entro la fine di questa settimana. Allo stesso modo, auspichiamo che, in futuro, le misure a sostegno del settore siano strutturali e non abbiano orizzonti così riduttivi come nel caso in questione", concludono Federauto e UNRAE.

Continuate a seguirci per restare informati, intanto vi ricordiamo che sulla pagina del nostro speciale [Incentivi auto 2024](#) trovate tutti gli approfondimenti.

FATTI NOSTRI

RAI. La “scelta elettrica” a Casa Italia, tra auto e batterie ricaricabili



Dall'elettrico, tecnologia chiave per la riduzione dei gas Co2 su strada, partirà la puntata di Casa Italia in onda oggi 22 maggio su Rai Italia, RaiPlay e Rai2 in terza serata.

Una transizione verso il mercato delle auto elettriche che seppur indispensabile per l'ambiente, sembra non ingranare la marcia e a confermarlo sono anche le difficoltà di alcune case automobilistiche: nel 2023 Volkswagen ha tagliato 269 posti di lavoro in uno dei suoi stabilimenti in Germania. La crescita al di sotto delle attese del mercato ha a che fare sia con gli incentivi messi in campo dai governi, in Italia, ad esempio, siamo ancora in attesa dei nuovi Eco bonus, sia con il fatto che da sempre molte case automobilistiche hanno opposto resistenza alla transizione verso l'elettrico ma che oggi corrono ai ripari, come Stellantis che ha raggiunto un accordo per vendere auto cinesi della Leapmotor in nove Paesi europei, Italia inclusa, che entrerà ufficialmente sul mercato europeo da settembre. Nota dolente la tassazione sull'elettrico: si dovrà sottoscrivere, infatti, un abbonamento mensile di ricarica per non viaggiare con spese pari all'uso di un'auto a diesel. E sempre dall'oriente arriva una nuova frontiera dell'elettrico con le 'Battery Swap', stazioni di cambio rapido della batteria, una ogni 200km sulle autostrade cinesi, annullando così i problemi di affidabilità sulle lunghe distanze con l'obiettivo, entro il 2025, di portare mille stazioni in Europa. Roberta Ammendola ne parlerà con Vincenzo Borgomeo, Direttore Formulapassion La Repubblica, Massimo Artusi, Presidente Federauto, Giulia Monteleone, Direttrice Dipartimento Enea Tecnologie Energetiche e Claudio Pagliara, corrispondente sede New York.

Si volterà pagina per parlare di un nuovo grande traguardo Europeo per Rai Italia che ha presentato la sua rosa di programmazione in Francia presso l'Ambasciata italiana di Parigi.

Si tornerà a parlare dell'Isola d'Elba, chiamata anche "Ilva", con la terza ed ultima tappa del viaggio alla scoperta di questa meravigliosa isola al centro del Mar Tirreno. Roberta Ammendola racconterà con Ludovico Scortichini, Manager del turismo.

Uno sguardo poi alle grandi pellicole dal Festival del Cinema di Cannes. Carlo Gentile introdurrà il film di Yorgos Lanthimos "King of Kindness" e il thriller di Jacques Audiard "Emilie Perez" con Selena Gomez e Zoe Saldana, poi ancora le prime immagini in anteprima di "Lula" documentario di Oliver Stone dedicato al Presidente brasiliano e si parlerà della Palma d'Oro come migliore attrice a Zao Thao per il film di Jia Zhangke "Caught by the tides".

Si volterà pagina con il "Dietro le Quinte con Elisabetta" a Sabrina Salerno. Elisabetta Ferracini intervisterà la cantante e showgirl genovese, scoperta da Claudio Cecchetto nel mondo della musica italo disco degli anni 80, pronta per una nuova avventura nella giuria dello show "Acchiappa talenti" di Milly Carlucci su Rai 1.

Incentivi auto: intervengono Federauto e UNRAE



(Adnkronos) – Gli incentivi auto tardano ad arrivare e così per le concessionarie alle associazioni di categorie, scatta l'allarme. Nulla ancora in Gazzetta Ufficiale di quel DPCM tanto atteso dagli operatori del settore, gli incentivi auto 2024 non sono ancora stati approvati, intervengono così le Associazioni.

Federauto e UNRAE chiedono al Governo la massima urgenza e rapidità, toccherà al Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, accelerare le procedure. L'assenza totale di incentivi per sostenere l'industria automotive, in una delicata fase come questa, dove la transizione energetica sta causando dubbi e rallentamenti nelle vendite, non giova all'intero settore. Tutto è pronto, i nuovi incentivi sono stati già presentati in occasione del Tavolo Automotive presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, lo schema e la suddivisione delle varie classi di emissioni e prezzi è già stato reso noto. Ad essere penalizzate dai mancati incentivi, sono ancora una volta le auto elettriche. Se gli italiani già sono restii verso questa nuova tipologia di alimentazione e mobilità, i bonus auto, dovevano servire proprio a sollecitare la domanda e invece, tutto tace, con gravi disagi per le industrie automobilistiche e il comparto auto. A soffrire della mancata attuazione degli incentivi non sono solo i Marchi automobilistici ma anche le concessionarie e gli autonoleggi. Entro fine mese saranno approvati gli incentivi auto 2024, una bocca d'aria che potrebbe risollevare le sorti di un mercato, sofferente e in profonda crisi. —
motoriwebinfo@adnkronos.com (Web Info)



FEDERAUTO E UNRAE: "PUBBLICARE URGENTEMENTE IL DECRETO ECOBONUS"

Nota congiunta delle due associazioni: "La prolungata attesa della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Decreto sta causando gravi conseguenze all'intera filiera automotive"

mercoledì 22 maggio 2024



FEDERAUTO E UNRAE: "PUBBLICARE URGENTEMENTE IL DECRETO ECOBONUS"

Fonte: Confcommercio Nazionale

Federauto e Unrae chiedono con massima urgenza al **Governmento**, e in particolare al **Ministero delle Imprese e del Made in Italy**, "di accelerare le procedure di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del DPCM relativo alla rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni, c.d. **Ecobonus**, e di attivare rapidamente la piattaforma informatica per la prenotazione degli incentivi".

"La prolungata attesa della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Decreto sta causando **gravi conseguenze all'intera filiera automotive**, e i ritardi accumulati nei quasi sei mesi trascorsi

dall'annuncio della rimodulazione degli incentivi non sono più giustificabili”, commentano Federauto e Unrae.

“La criticità della situazione – proseguono le due associazioni – è accentuata dal fatto che il 1° febbraio scorso, ormai quasi quattro mesi fa, il nuovo schema incentivante è stato ufficialmente presentato durante il Tavolo Automotive presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, con dovizia di dettagli sui contributi unitari, e che gli incentivi, ancora non entrati in vigore, cesseranno di essere operativi alla fine dell’anno”. “Oltre a causare un clima di trepida attesa e la conseguente paralisi del mercato - continuano nella nota - in particolare con una flessione allarmante della domanda di nuove autovetture a zero o a bassissime emissioni, tale insostenibile ritardo ha generato il blocco delle attività delle reti di distribuzione, delle agenzie di comunicazione, delle concessionarie di pubblicità, delle società finanziarie e delle imprese di autonoleggio”. “Occorre ripristinare la normale operatività delle imprese che gravitano attorno al settore automotive nel più breve tempo possibile. Pertanto, chiediamo urgentemente che il DPCM venga pubblicato in Gazzetta Ufficiale entro la fine di questa settimana. Allo stesso modo, auspichiamo che, in futuro, le misure a sostegno del settore siano strutturali e non abbiano orizzonti così riduttivi come nel caso in questione”, concludono Federauto e Unrae.

L'appello sembra essere stato accolto, visto che notizie di stampa danno per certa la pubblicazione dell'atteso decreto nella Gazzetta ufficiale in uscita sabato 25 maggio.

Artusi (Federauto): “L’attesa degli incentivi sta distruggendo il mercato”

Il neo presidente dell’associazione concessionari si appella al Governo: “Chiediamo di intervenire al più presto, il settore è alla paralisi” – di VINCENZO BORGOMEIO



Publicato il 22 Maggio 2024 ore 16:26

“Gli incentivi annunciati da mesi e non ancora arrivati stanno distruggendo il mercato dell’auto”: così Massimo Artusi, neo presidente di Federauto (associazione concessionari), dipinge l’orrore del momento.

Non si è mai vista una cosa del genere nella storia della mobilità in Italia. Se ne è iniziato a parlare sei mesi fa. E poi il primo febbraio, ormai quasi quattro mesi fa, il nuovo schema di incentivi è stato ufficialmente presentato durante il Tavolo Automotive presso il ministero delle Imprese e del Made in Italy, con dovizia di dettagli sui contributi unitari, e che gli incentivi, ancora non entrati in vigore.

“Non conosco precedenti di questo tenore. A memoria non ricordo nulla di simile. Non a caso abbiamo appena chiesto al Governo, insieme a Unrae, e in

particolare al ministero delle Imprese e del Made in Italy, di accelerare le procedure di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Dpcm relativo alla rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni, i cosiddetti Ecobonus, e di attivare rapidamente la piattaforma informatica per la prenotazione degli incentivi”.

Il guaio più grosso?

“Ha creato attesa enorme, ha rallentato gli acquisti, poi ha bloccato le concessionarie e quindi le case automobilistiche. Una catena di danni enorme”.

E ora?

“Ora abbiamo i piazzali pieni di auto e ordini che non entrano”.

Come si risolverà?

“Mistero. Tutti i giorni ci dicono che ‘a breve pubblicheremo il decreto’. Ma poi non arriva nulla. E, a parte il danno economico, stiamo facendo anche brutte figure con i clienti. E per noi la fiducia e la credibilità sono molto importanti”.

Nel frattempo, il mercato dell'auto sembra una Jungla, ognuno fa come vuole...

“Esatto, questo è un altro effetto deleterio della lunga attesa degli incentivi. Ogni casa automobilistica e ogni dealer si muove in modo diverso, creando confusione nell'offerta”.

Ulteriore danno.

“Già, una cosa terribile. Direi di più. Oltre il danno qui c'è anche la beffa perché poi in tutto questo va ricordato che noi come concessionari non siamo nemmeno così favorevoli agli incentivi”.

Perché di fatto drogano il mercato?

“Non è tanto quello. Il problema è che ormai gli incentivi iniziano a non avere nemmeno effetto come droga. C'è la normalità dello sconto. Viviamo in epoca di super promozioni. L'effetto dell'incentivo si è ormai esaurito. Quello che sosteniamo è che vada rivista la politica fiscale dell'auto nel suo complesso. E poi il mercato va lasciato ad auto regolarsi da solo. Infine, va poi ricordato che se noi interveniamo con gli incentivi quando il mercato più o meno va bene poi che facciamo quando poi il mercato va giù? Come froneggiamo la crisi vera?”.

Incentivi auto: intervengono Federauto e

Gli **incentivi auto** tardano ad arrivare e così per le concessionarie alle associazioni di categorie, scatta l'allarme.



Nulla ancora in **Gazzetta Ufficiale** di quel DPCM tanto atteso dagli operatori del settore, gli **incentivi auto 2024 non sono ancora stati approvati**, intervengono così le Associazioni.

Federauto e UNRAE chiedono al Governo la massima urgenza e rapidità, toccherà al **Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso**, accelerare le procedure.

L'assenza totale di incentivi per sostenere l'industria automotive, in una delicata fase come questa, dove la transizione energetica sta causando dubbi e rallentamenti nelle vendite, non giova all'intero settore.

Incentivi auto 2024: saranno approvati entro fine maggio?

Tutto è pronto, i nuovi incentivi sono stati già presentati in occasione del **Tavolo Automotive** presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, lo schema e la suddivisione delle varie classi di emissioni e prezzi è già stato reso noto.

Ad essere penalizzate dai mancati incentivi, sono ancora una volta **le auto elettriche**. Se gli italiani già sono restii verso questa nuova tipologia di alimentazione e mobilità, i bonus auto, dovevano servire proprio a sollecitare la domanda e invece, tutto tace, con gravi disagi per le industrie automobilistiche e il comparto auto.

Il Sole 24 Ore

Incentivi auto, pressing dei concessionari sul governo. A che è punto sono gli ecobonus in arrivo?

Dopo mesi di attesa, rimpallo del testo tra i ministeri, ritardi nell'invio alla Corte dei Conti, i nuovi incentivi per l'acquisto di auto dovrebbero essere pubblicati questa settimana in Gazzetta Ufficiale. Ma va attivata rapidamente la piattaforma informatica per la prenotazione

Federauto e Unrae chiedono al governo, e in particolare al ministero delle Imprese e del Made in Italy, di accelerare le procedure di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Dpcm relativo alla [rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni, i cosiddetti Ecobonus](#), e di attivare rapidamente la piattaforma informatica per la prenotazione degli incentivi. «La prolungata attesa della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del dDecreto sta causando gravi conseguenze all'intera filiera automotive, e i ritardi accumulati nei quasi sei mesi trascorsi dall'annuncio non sono più giustificabili», commentano

Federauto e Unrae: urgente pubblicare il Dpcm su Ecobonus

«La criticità della situazione - proseguono Unrae e Federauto - è accentuata dal fatto che il primo febbraio, ormai quasi quattro mesi fa, il nuovo schema di incentivi è stato ufficialmente presentato durante il Tavolo Automotive presso il ministero delle Imprese e del Made in Italy, con dovizia di dettagli sui contributi unitari, e che gli incentivi, ancora non entrati in vigore, cesseranno di essere operativi alla fine dell'anno. Oltre a causare un clima di attesa e la conseguente paralisi del mercato, in particolare con una flessione allarmante della domanda di nuove autovetture a zero o a bassissime emissioni, tale insostenibile ritardo ha generato il blocco delle attività delle reti di distribuzione, delle agenzie di comunicazione, delle concessionarie di pubblicità, delle società finanziarie e delle imprese di autonoleggio. Occorre ripristinare la normale operatività delle imprese che gravitano attorno al settore automotive nel più breve tempo possibile. Pertanto, chiediamo urgentemente che il Dpcm venga pubblicato in Gazzetta Ufficiale entro la fine di questa settimana. Allo stesso modo, **auspichiamo che, in futuro, le misure a sostegno del settore siano strutturali e non abbiano orizzonti così riduttivi come nel caso in questione**», concludono Federauto e Unrae.

Dpcm in Gazzetta in settimana

Dopo mesi di attesa, rimpallo del testo tra i ministeri, ritardi nell'invio alla Corte dei Conti, i nuovi incentivi per l'acquisto di auto dovrebbero in effetti essere pubblicati questa settimana in Gazzetta Ufficiale. Il Dpcm stanziava 950 milioni. Ma l'effetto-proclama ha penalizzato le immatricolazioni e ha finito per esasperare i rapporti tra il governo e Stellantis che si aspettava un'implementazione

Gli incentivi previsti

Gli incentivi sono fino a 13.750 euro per acquistare un'auto elettrica nuova se si rottama una macchina vecchia, da Euro 0 fino a Euro 2, e si ha un reddito familiare inferiore a 30 mila euro. Il massimo previsto dal nuovo meccanismo. Chi rottama un Euro 3 può contare su 10mila euro di sconto, che può arrivare a 12.500 sulla base del reddito. Stessi meccanismi per le ibride plug-in, mentre per le termiche il contributo c'è solo se si rottama e non sono previsti extra sulla base del reddito. Si va da un minimo di 1.500 euro a un massimo di 3 mila euro.

Incentivi auto 2024, l'appello di Case e concessionarie al Governo



I nuovi incentivi auto 2024 ancora non sono ufficialmente arrivati. L'attesa doveva essere breve e, invece, i tempi continuano ad allungarsi. Il decreto ancora non è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale e questo ritardo ha spinto **Federauto e UNRAE** che rappresentano le concessionarie italiane e le case auto estere operanti in Italia, a lanciare un appello al Governo. Le associazioni **chiedono al Governo un intervento urgente** per accelerare l'iter che renda finalmente disponibile il nuovo Ecobonus 2024.

Le Associazioni Federauto e UNRAE chiedono con massima urgenza al Governo, e in particolare al Ministero delle Imprese e del Made in Italy, di accelerare le procedure di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del DPCM relativo alla rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni, c.d. Ecobonus, e di attivare rapidamente la piattaforma informatica per la prenotazione degli incentivi.

I RITARDI STANNO CAUSANDO GRAVI CONSEGUENZE ALLA FILIERA

Le associazioni avvertono che questa lunga attesa **sta causando gravi conseguenze all'intera filiera automotive**. Inoltre, **questi continui ritardi non sono più giustificabili**.

La prolungata attesa della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Decreto sta causando gravi conseguenze all'intera filiera automotive, e i ritardi accumulati nei quasi sei mesi trascorsi dall'annuncio della rimodulazione degli incentivi non sono più giustificabili.

Federauto e UNRAE aggiungono che questa criticità è accentuata dal fatto che il nuovo Ecobonus, presentato a febbraio già con tutti i dettagli, cesserà di essere disponibile già alla fine dell'anno.

La criticità della situazione è accentuata dal fatto che il 1° febbraio scorso, ormai quasi quattro mesi fa, il nuovo schema incentivante è stato ufficialmente presentato durante il Tavolo Automotive presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, con dovizia di dettagli sui contributi unitari, e che gli incentivi, ancora non entrati in vigore, cesseranno di essere operativi alla fine dell'anno.



L'attesa dei nuovi incentivi, sottolineano le associazioni, **ha portato alla paralisi del mercato**, in particolare con una preoccupante flessione della domanda delle autovetture ad emissioni zero. Paralisi che ha generato il blocco delle attività delle reti di distribuzione.

Oltre a causare un clima di trepida attesa e la conseguente paralisi del mercato, in particolare con una flessione allarmante della domanda di nuove autovetture a zero o a bassissime emissioni, tale insostenibile ritardo ha generato il blocco delle attività delle reti di distribuzione, delle agenzie di comunicazione, delle concessionarie di pubblicità, delle società finanziarie e delle imprese di autonoleggio.

Per questo, Federauto e UNRAE sollecitano un intervento urgente del Governo per ripristinare la normale operatività delle imprese che gravitano attorno al settore automotive nel più breve tempo possibile.

Occorre ripristinare la normale operatività delle imprese che gravitano attorno al settore automotive nel più breve tempo possibile. Pertanto, chiediamo urgentemente che il DPCM venga pubblicato in Gazzetta Ufficiale entro la fine di questa settimana. Allo stesso modo, auspichiamo che, in futuro, le misure a sostegno del settore siano strutturali e non abbiano orizzonti così riduttivi come nel caso in questione.

L'AECDR incontra la stampa: sul tavolo, i grandi temi della transizione ecologica

Si è svolto questa mattina l'incontro con la stampa dell'AECDR, l'Alleanza dei concessionari e dei riparatori automobilistici europei di cui fa parte anche Federauto. Si è parlato di transizione, carburante alternativi e del ruolo che viene richiesto alle istituzioni.

05/24/2024 di Redazione

Si è svolto questa mattina l'incontro con la stampa dell'[AECDR](#), l'Alleanza dei concessionari e dei riparatori automobilistici europei di cui fa parte anche Federauto, che rappresenta a sua volta circa 1.100 imprese di piccole, medie e grandi dimensioni.

Ha aperto l'incontro **Gerardo Pérez, presidente dell'AECDR**, presentando la situazione del mercato europeo: "La grande sfida che ci troviamo ad affrontare è quella delle zero emissioni, sfida nella quale i concessionari vogliono giocare un ruolo importante e in un certo senso lo hanno già fatto, con importanti investimenti finalizzati a seguire i clienti nella loro transizione verde. **Non siamo dell'idea che si debba puntare solo sull'elettrico, perché non è adatto a tutti, e la stampa deve avere un ruolo importante nel far passare questo messaggio al mercato.** Delle tre parti coinvolte (costruttori, concessionari e istituzioni) le prime due hanno già compiuto uno sforzo notevole a livello di investimenti, ora è necessario che i Governi semplifichino le regole e facilitino l'installazione dell'infrastruttura, perché il cliente non comprerà mai l'elettrico finché non avrà la garanzia di un'infrastruttura affidabile".

Specifica **Massimo Artusi, presidente di Federauto** e membro del Board of Directors dell'AECDR: "In Olanda proprio in questi giorni c'è una difficoltà ad aumentare il parco elettrico perché la rete è satura. La soluzione potrebbe essere puntare sui carburanti alternativi, che potrebbero rappresentare un ottimo mezzo per favorire la transizione. Da questo punto di vista la volontà dell'AECDR è chiara, ma la sfida è far comprendere questo

tema ai politici di livello europeo. **Siamo favorevoli agli obiettivi 2050, ma siamo anche realisti su come arrivarci: per questo dobbiamo dare una possibilità a tutte le altre tecnologie**. Se in Scandinavia l'elettrico ha ottenuto una buona fetta di mercato è stato grazie al supporto da parte delle istituzioni. In Germania, invece, una volta cancellato il bonus, la domanda di elettrico è crollata”.

Aggiunge Pérez: “Il cittadino deve capire che questo cambiamento, richiesto dalle istituzioni, andrà a suo vantaggio. Come AECDR stiamo puntando su tre pilastri: la pluralità tecnologica, il rafforzamento dell'infrastruttura e il rinnovamento del parco esistente”.

E l'autotrasporto?

Artusi: “Nel settore dell'autotrasporto l'elettrico fatica ad arrivare sulle strade, perché permangono i problemi dei costi e delle infrastrutture. Il gasolio continua a occupare la fetta più grande del mercato, seguito a molta distanza dal metano, che al momento sembra l'unica alternativa applicabile. Anche nei giorni scorsi a [Transpotec](#) abbiamo assistito a diversi annunci di acquisti di veicoli a biometano. Ma, ripeto, **tutte le tecnologie devono contribuire alla causa**. Per quanto riguarda l'HVO, al momento l'unica cosa che manca è la certificazione dell'impatto carbonico, ed è una richiesta che stiamo portando avanti da diversi mesi. Inoltre il rendimento effettivo in esercizio non è uguale a quello del diesel, ma è anche vero che ormai tutti i costruttori hanno prodotti compatibili con l'HVO”.

Per quanto riguarda le soluzioni ibride, di cui si è parlato molto in passato, Artusi dice: “L'ibrido è un'altra tecnologia di transizione, al momento ritenuta obsoleta, sorpassata dall'elettrico. Ma dobbiamo ricordare che non tutte le tecnologie sono adatte a tutte le applicazioni e questo è stato, in un certo senso, il grosso errore del legislatore, che ha spinto in una sola direzione”.

Un altro tema al centro del dibattito è l'importanza dei dati, sottolineata ancora una volta da Pérez: “È importante per noi avere i dati del veicolo in funzione del miglioramento della sicurezza” e aggiunge, con una punta di polemica, condivisa dai relatori e dal pubblico: “Questa è un'altra sfida che ci troviamo ad affrontare in Europa: la gente ha bisogno di muoversi, ha diritto alla mobilità, ma sembra che la preoccupazione dei politici sia solo quella di non avere veicoli per strada”.

L'Associazione europea dei concessionari di autoveicoli, insieme a Federauto, ha approvato un memorandum destinato alle forze politiche candidate alla guida dell'Europa per incentivare una svolta green dei trasporti basata sulla pluralità tecnologica

Alessandro Pinto

25 maggio - 18:03 - ROMA



I concessionari auto hanno un memorandum per il nuovo parlamento europeo

"Favorire tutte le istanze per attuare una transizione verso la sostenibilità dei trasporti, basata sulla pluralità tecnologica". È stato il concetto ribadito più di una volta nella sede di **Federauto** durante il General Meeting a Roma dell'Associazione europea dei Concessionari di autoveicoli (Aecdr). Una richiesta contenuta nel Memorandum approvato dai membri dell'Associazione in vista del prossimo rinnovo del Parlamento europeo e delle istituzioni dell'Unione, sulle scelte da adottare per la governance della transizione ecologica.

Naturalmente rivolto alle forze politiche candidate alla guida dell'Europa nelle elezioni del 6-9 giugno. I contenuti del documento sono stati anticipati dal presidente e dal direttore generale di Aecdr, Gerardo Pérez Giménez e Friedrich Trosse, e dal presidente e dal vicepresidente di Federauto, Massimo Artusi e Andrea Cappella.

Nel frattempo è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il decreto che sblocca in nuovi **incentivi Ecobonus 2024**.

TRANSIZIONE GREEN: LA SITUAZIONE IN EUROPA

Tra i fattori principali che determineranno il completamento della transizione green ben oltre l'orizzonte del 2035, rientrano sempre la carenza infrastrutturale ed il quadro economico che riguardano principalmente il Sud Europa. Nei Paesi scandinavi la transizione è stata sostenuta con incentivi statali mirati all'acquisto come alla diffusione delle colonnine di ricarica, per poi trovare terreno fertile nell'elevato reddito pro capite generalmente diffuso in nord-Europa. Negli altri Paesi del Vecchio Continente, invece, la diffusione delle auto ecologiche prosegue a macchia di leopardo a causa di problematiche differenti. In Olanda la rete energetica è satura, tanto che i frequenti black-out registrati nelle maggiori città del Paese stanno suggerendo alle autorità locali di imporre divieti di ricarica in alcune fasce orarie. In Germania, Francia e Italia, la scarsa diffusione delle elettriche appare più direttamente collegata alla disponibilità intermittente degli **incentivi statali**, imprescindibili per rendere sostenibile anche il prezzo d'acquisto di un'auto green.



NOTIZIE PRODOTTI 24 Maggio 2024

AECDR (concessionari europei): un election memorandum per una transizione all'insegna della pluralità tecnologica

L'Associazione europea dei Concessionari di autoveicoli (AECDR) ha svolto il suo General Meeting a Roma, ospite della sua associata italiana, FEDERAUTO. I membri dell'Associazione hanno approvato un Memorandum di indirizzo in vista del prossimo rinnovo del Parlamento europeo e delle istituzioni dell'Unione.

Tale Memorandum – frutto di una visione comune del board sulle scelte da adottare per la governance della transizione ecologica – è rivolto alle forze politiche candidate alla guida dell'Europa nelle elezioni del 6-9 giugno.

I contenuti del documento sono stati anticipati in una conferenza stampa tenuta questa mattina, nella sede di Federauto, dal presidente e dal direttore generale di AECDR, Gerardo Pérez Giménez e Friedrich Trosse, e dal presidente e dal vicepresidente di Federauto, Massimo Artusi e Andrea Cappella. Il Memorandum è imperniato sulla richiesta ai prossimi organi rappresentativi dell'Unione europea di una scelta all'insegna della pluralità tecnologica nella transizione verso la neutralità carbonica.

“È l'unico modo, ma anche il migliore”, ha spiegato Pérez, “per rispondere a un mercato che, per nella consapevolezza della necessità di risolvere il problema climatico, mostra con chiarezza di gradire una scelta più ampia tra le alimentazioni carbon neutral, collocando ciascuna nella mission che le è propria.”

*“Ci auguriamo”, ha aggiunto il presidente di Federauto, **Massimo Artusi**, “che il nuovo Parlamento europeo e tutti gli organismi dell'Unione sappiano raccogliere le indicazioni del nostro Memorandum, puntando sugli obiettivi di decarbonizzazione e di sostenibilità ambientale, economica e sociale, superando le visioni ideologiche basate sulla sola tecnologia elettrica, e affiancando ad essa tutte le tecnologie, a partire dai Biofuels, che siano in grado di decarbonizzare l'Automotive, salvaguardando nel contempo i livelli occupazionali in Europa.”*

TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

Memorandum dei concessionari europei per il nuovo parlamento

L'Associazione europea dei Concessionari di autoveicoli (**AECDR**) ha svolto il suo General Meeting a Roma, ospite della sua associata italiana, **FEDERAUTO**.

I membri dell'Associazione hanno approvato un Memorandum in vista del prossimo rinnovo del Parlamento europeo, che è frutto di una visione comune del board sulle scelte da adottare per la governance della transizione ecologica e che è rivolto alle forze politiche in vista delle elezioni del 6-9 giugno. I contenuti del documento sono stati anticipati in una conferenza stampa nella sede di Federauto, dal presidente e dal direttore generale di AECDR, Gerardo Pérez Giménez e Friedrich Trosse, e dal presidente e dal vicepresidente di Federauto, Massimo Artusi e Andrea Cappella.



Il Memorandum è imperniato sulla richiesta ai prossimi organi rappresentativi dell'Unione europea di una scelta all'insegna della pluralità tecnologica nella transizione verso la neutralità carbonica. *“È l'unico modo, ma anche il migliore – ha spiegato Pérez – per rispondere a un mercato che, per nella consapevolezza della necessità di risolvere il problema climatico, mostra con chiarezza di gradire una scelta più ampia tra le alimentazioni carbon neutral, collocando ciascuna nella mission che le è propria”.*

Durante la conferenza stampa si sono toccati diversi punti che, in qualche modo, fanno da corollario a una giusta e realistica marcia verso la transizione ecologica.

Per esempio è stato sottolineato come in molti Paesi europei all'iniziale grande entusiasmo verso la mobilità elettrica, sia subentrato un po' di scetticismo considerando quanto "costa" in termini ambientali una elettrificazione troppo veloce: dalle problematiche legate allo smaltimento a quelle che riguardano l'estrazione dei minerali necessari per le batterie, dalla produzione di energia elettrica all'adeguamento delle infrastrutture, passando per i costi non indifferenti che devono sostenere i concessionari sia per adeguare le proprie strutture, sia per formare il personale.

"Ci auguriamo – ha detto il presidente di Federauto, Massimo Artusi – che il nuovo Parlamento europeo e tutti gli organismi dell'Unione sappiano raccogliere le indicazioni del nostro Memorandum, puntando sugli obiettivi di decarbonizzazione e di sostenibilità ambientale, economica e sociale, superando le visioni ideologiche basate sulla sola tecnologia elettrica, e affiancando ad essa tutte le tecnologie, a partire dai Biofuels, che siano in grado di decarbonizzare l'automotive, salvaguardando nel contempo i livelli occupazionali in Europa".

Automotive, luci ed ombre sulla transizione verso i motori elettrici

A chi giova, cui prodest, la fine del motore endotermico, cioè delle classiche automobili a benzina o diesel? In uno scenario internazionale, il mondo dell'automotive cerca di riorganizzarsi in vista di una scadenza, il 2035, molto ravvicinata da un punto di vista industriale e commerciale. Ne hanno parlato oggi il direttore di Quattroruote Gian Luca Pellegrini, la presidente di Federauto Trentino Camilla Girardi e il direttore del CRTCU Carlo Biasior nella sala della Fondazione Caritro.



2035: Cui Prodest? Una (R)ivoluzione annunciata per il motore endotermico
Nella foto: Luca ORLANDO; Gian Luca PELLEGRINI; Camilla GIRARDI; Carlo BIASIOR [Nicola Eccher - Archivio Ufficio Stampa PAT]

La transizione green costa e non è detto che i vantaggi siano così evidenti dal punto di vista ambientale. Non ha dubbi il direttore di Quattroruote Gian Luca Pellegrini sui rischi connessi ad una accelerata "dall'alto", ovvero per iniziativa politica europea, verso un mercato con ancora aspetti complessi da risolvere: proprietà delle tecnologie, fonti di approvvigionamento, riconversione industriale. «L'elettrico fa fatica ad affermarsi da un punto di vista economicamente sostenibile. C'è un tema anche legato alla democraticità dell'automobile e della

mobilità più in generale: storicamente il mercato dell'automobile ha permesso di sviluppare la mobilità individuale e la libertà di circolazione. Oggi assistiamo ad un obiettivo che cerca di limitare non soltanto le autovetture a motore endotermico, ma in generale il numero di autovetture circolanti. La transizione verso l'elettrico avrà dei costi e non è detto che a questi costi corrispondano miglioramenti anche dal punto di vista ambientale».

«Non è ancora un mercato maturo - spiega il direttore di CRTCU Carlo Biasior - ed i clienti e consumatori sono molto freddi sull'acquisto di una vettura elettrica. Anche perché, nonostante gli annunci di autovetture elettriche a basso costo, ad oggi non c'è ancora una soluzione economica e accessibile. A questo va aggiunto anche il tema della ricarica, che non è ancora diffusa capillarmente, mentre la ricarica autonoma installata nelle proprie abitazioni non è una soluzione che tutti si possono permettere».

«Il mercato dell'automotive - commenta Camilla Girardi presidente di Federauto Trentino - sta vivendo un momento di grande cambiamento. Non va bene - e come Federauto l'abbiamo ribadito in più occasioni - che gli incentivi vengano annunciati e poi immessi sul mercato dopo 6 mesi, perché questo provoca una distorsione di domanda e offerta molto pericolosa. Oggi c'è un tema legato all'ambiente e alla transizione energetica ma che coinvolge direttamente anche l'approvvigionamento dell'energia: non siamo pronti ad un mercato legato all'automobile elettrica perché non c'è un sistema che possa sostituire, oggi, la rete tradizionale. Per usare un paragone con il mondo dell'edilizia, si è iniziato a costruire una casa dal tetto, l'auto elettrica, senza affrontare il tema delle fondamenta, cioè dell'intera filiera. Come concessionari siamo favorevoli alla transizione energetica ma la pianificazione va temperata anche con un'analisi delle varie realtà: ci sono situazioni in cui è davvero difficile poter utilizzare un'automobile completamente elettrica».

Luci ed ombre sulla transizione verso i motori elettrici: “Vantaggi ambientali non così evidenti”

Lo ha detto il direttore di Quattroruote al Festival dell'Economia. Camilla Girardi presidente di Federauto Trentino: “Come concessionari siamo favorevoli alla transizione energetica ma la pianificazione va temperata. Ci sono situazioni in cui è davvero difficile poter utilizzare un'automobile completamente elettrica”



TRENTO. A chi giova la fine del motore endotermico, cioè delle classiche automobili a benzina o diesel? In uno scenario internazionale, il mondo dell'automotive cerca di riorganizzarsi in vista di una scadenza, il 2035, molto ravvicinata da un punto di vista industriale e commerciale. Ne hanno parlato il direttore di Quattroruote Gian Luca Pellegrini, la presidente di Federauto Trentino Camilla Girardi e il direttore del CRTCU Carlo Biasior nella sala della Fondazione Caritro. La transizione green costa e non è detto che i vantaggi siano così evidenti dal punto di vista ambientale.

Non ha dubbi il direttore di Quattroruote Gian Luca Pellegrini sui rischi connessi ad una accelerata “dall'alto”, ovvero per iniziativa politica europea, verso un mercato con ancora aspetti complessi da risolvere: proprietà delle tecnologie, fonti di approvvigionamento, riconversione industriale. «L'elettrico fa fatica ad affermarsi da un punto di vista economicamente sostenibile. C'è un tema anche legato alla democraticità dell'automobile e della mobilità più in generale: storicamente il mercato dell'automobile ha permesso di sviluppare la mobilità individuale e la libertà di circolazione. Oggi assistiamo ad un obiettivo che cerca di limitare non soltanto le autovetture a motore endotermico, ma in

generale il numero di autovetture circolanti. La transizione verso l'elettrico avrà dei costi e non è detto che a questi costi corrispondano miglioramenti anche dal punto di vista ambientale».

«Non è ancora un mercato maturo - spiega il direttore di CRTCU Carlo Biasior - ed i clienti e consumatori sono molto freddi sull'acquisto di una vettura elettrica. Anche perché, nonostante gli annunci di autovetture elettriche a basso costo, ad oggi non c'è ancora una soluzione economica e accessibile. A questo va aggiunto anche il tema della ricarica, che non è ancora diffusa capillarmente, mentre la ricarica autonoma installata nelle proprie abitazioni non è una soluzione che tutti si possono permettere».

«Il mercato dell'automotive - commenta Camilla Girardi presidente di Federauto Trentino - sta vivendo un momento di grande cambiamento. Non va bene - e come Federauto l'abbiamo ribadito in più occasioni - che gli incentivi vengano annunciati e poi immessi sul mercato dopo 6 mesi, perché questo provoca una distorsione di domanda e offerta molto pericolosa. Oggi c'è un tema legato all'ambiente e alla transizione energetica ma che coinvolge direttamente anche l'approvvigionamento dell'energia: non siamo pronti ad un mercato legato all'automobile elettrica perché non c'è un sistema che possa sostituire, oggi, la rete tradizionale. Per usare un paragone con il mondo dell'edilizia, si è iniziato a costruire una casa dal tetto, l'auto elettrica, senza affrontare il tema delle fondamenta, cioè dell'intera filiera. Come concessionari siamo favorevoli alla transizione energetica ma la pianificazione va temperata anche con un'analisi delle varie realtà: ci sono situazioni in cui è davvero difficile poter utilizzare un'automobile completamente elettrica».

Automotive, luci ed ombre sulla transizione verso i motori elettrici

L'Unione Europea ha posto il limite del 2035 per la fine della vendita dei motori termici, ma all'orizzonte la transizione non sarà così semplice secondo gli operatori

28/05/2024 da Ufficio stampa



TRENTO. A chi giova, cui prodest, la fine del motore endotermico, cioè delle classiche automobili a benzina o diesel? In uno scenario internazionale, il mondo dell'automotive cerca di riorganizzarsi in vista di una scadenza, il 2035, molto ravvicinata da un punto di vista industriale e commerciale. Ne hanno parlato oggi il direttore di Quattroruote Gian Luca Pellegrini, la presidente di Federauto Trentino Camilla Girardi e il direttore del CRTCU Carlo Biasior nella sala della Fondazione Caritro.

La transizione green costa e non è detto che i vantaggi siano così evidenti dal punto di vista ambientale. Non ha dubbi il direttore di Quattroruote Gian Luca Pellegrini sui rischi connessi ad una accelerata "dall'alto", ovvero per iniziativa politica europea, verso un mercato con ancora aspetti complessi da risolvere: proprietà delle tecnologie, fonti di approvvigionamento, riconversione industriale. «L'elettrico fa fatica ad affermarsi da un punto di vista economicamente sostenibile. C'è un tema anche legato alla

democraticità dell'automobile e della mobilità più in generale: storicamente il mercato dell'automobile ha permesso di sviluppare la mobilità individuale e la libertà di circolazione. Oggi assistiamo ad un obiettivo che cerca di limitare non soltanto le autovetture a motore endotermico, ma in generale il numero di autovetture circolanti. La transizione verso l'elettrico avrà dei costi e non è detto che a questi costi corrispondano miglioramenti anche dal punto di vista ambientale».

«Non è ancora un mercato maturo - spiega il direttore di CRTCU Carlo Biasior - ed i clienti e consumatori sono molto freddi sull'acquisto di una vettura elettrica. Anche perché, nonostante gli annunci di autovetture elettriche a basso costo, ad oggi non c'è ancora una soluzione economica e accessibile. A questo va aggiunto anche il tema della ricarica, che non è ancora diffusa capillarmente, mentre la ricarica autonoma installata nelle proprie abitazioni non è una soluzione che tutti si possono permettere».

«Il mercato dell'automotive - commenta Camilla Girardi presidente di Federauto Trentino - sta vivendo un momento di grande cambiamento. Non va bene - e come Federauto l'abbiamo ribadito in più occasioni - che gli incentivi vengano annunciati e poi immessi sul mercato dopo 6 mesi, perché questo provoca una distorsione di domanda e offerta molto pericolosa. Oggi c'è un tema legato all'ambiente e alla transizione energetica ma che coinvolge direttamente anche l'approvvigionamento dell'energia: non siamo pronti ad un mercato legato all'automobile elettrica perché non c'è un sistema che possa sostituire, oggi, la rete tradizionale. Per usare un paragone con il mondo dell'edilizia, si è iniziato a costruire una casa dal tetto, l'auto elettrica, senza affrontare il tema delle fondamenta, cioè dell'intera filiera. Come concessionari siamo favorevoli alla transizione energetica ma la pianificazione va temperata anche con un'analisi delle varie realtà: ci sono situazioni in cui è davvero difficile poter utilizzare un'automobile completamente elettrica».



TRUCK
Cartaceo



Tir, l'Europa non fa sconti: tagli drastici e progressivi alle emissioni

Transizione ecologica. I legislatori Ue mettono al bando i motori diesel: una sfida per l'Italia, dove il 97% dei veicoli è a gasolio. Salvini: garantire il principio della neutralità tecnologica

Marco Morino

La transizione ecologica avanza: dopo le auto, tocca ai Tir. L'Europa punta a eliminare quasi tutte le vendite di camion diesel entro il 2040. Per centrare l'obiettivo, il legislatore europeo non fa sconti. Il regolamento Ue sulle emissioni di CO₂ relativo alle immatricolazioni dei nuovi mezzi pesanti prevede un taglio del 45% delle emissioni medie nel 2030, del 65% nel 2035 e del 90% nel 2040 (rispetto agli standard fissati nel 2019). Una decisione che spiana la strada ai Tir elettrici, anche se al momento l'autonomia delle batterie è ancora limitata, le infrastrutture di ricarica insufficienti e i costi elevati. Il regolamento ha ottenuto il via libera lo scorso 9 febbraio dal Coreper, l'organismo che riunisce gli ambasciatori dei Paesi membri presso la Ue. In sede di votazione, l'Italia si è astenuta (quindi una scelta critica). La Germania, la cui posizione era incerta fino all'ultimo, ha optato per il sì, ma avanzando la richiesta di porre una clausola d'eccezione al regolamento, quella cioè di aprire alla possibilità di immatricolare veicoli alimentati con carburanti sintetici (e-fuel) se si dimostra che sono climaticamente neutrali in termini di emissioni di CO₂. Il regolamento è stato poi approvato, lo scorso 10 aprile, dal Parlamento europeo, che ha confermato i tagli alle emissioni di CO₂ dei mezzi pesanti. La norma prevede anche che entro il 2027 la Commissione Ue conduca una revisione dettagliata dell'efficacia e dell'im-

patto del nuovo regolamento. Immediata la reazione dell'Iru, l'associazione internazionale del trasporto pesante, che definisce gli obiettivi «eccessivamente ambiziosi».

Il contraccolpo per l'Italia, dove l'età media dei mezzi pesanti è tra le più elevate d'Europa (supera i 14 anni contro i 9,4 della Germania) e oltre il 97% di essi è alimentato a gasolio, rischia di essere durissimo. Paolo Uggè, presidente di Unatras, l'unione delle associazioni nazionali dell'autotrasporto merci, va all'attacco: «L'azione degli agricoltori non ha insegnato niente ai signori di Bruxelles. Se quanto annunciato sarà confermato, l'autotrasporto assumerà le medesime iniziative degli agricoltori. Noi siamo disposti a dare il nostro contributo per l'ambiente, ma ci opponiamo a scelte esasperatamente ideologiche». L'autotrasporto italiano è formato principalmente da Pmi, caratterizzato da un'elevata concorrenza e da margini di profitto ridotti. Anche se negli ultimi anni sono cresciute le società di capitali, restano migliaia i padroncini in circolazione, cioè microimprese la cui flotta è spesso formata da un solo mezzo. Per costoro, affrontare gli ingenti investimenti imposti dalla transizione ecologica sarà un compito arduo. In Italia, nel 2023, sono stati immatricolati appena 72 Tir ad alimentazione elettrica (furono addirittura 17 nel 2022) su un totale di 28.623 camion venduti (fonte Anfia), con una quota di mercato pari allo 0,3 per cento. Regna incontrastato il gasolio, con 28.587 unità immatricolate (+12,3% sul 2022).

Gli incentivi statali

Spiega Massimo Artusi, presidente di Federauto con delega per il settore truck&van: «Le imprese vedono gli investimenti per l'adeguamento delle flotte come priorità. Ma da sole non ce la fanno: hanno bisogno di un sostegno pubblico».

La filiera dell'autotrasporto (Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae) ha proposto al governo l'adozione di un maxi piano triennale di incentivi statali per avviare l'efficientamento del parco circolante dei camion italiani. Un primo passo indispensabile per rispondere alla mano pesante di Bruxelles. Il fabbisogno finanziario è stimato in circa 700 milioni di euro, che dovranno supportare gli investimenti fino al 2026 in veicoli a emissioni zero e stimolare la diffusione dei carburanti rinnovabili. L'obiettivo è garantire nel triennio l'eliminazione dalle strade del 25-30% dei veicoli più vetusti, inquinanti e non sicuri, sostituiti da mezzi elettrici, a idrogeno, a gas naturale, ibridi e tradizionali alimentati a biocarburanti, tutti dotati dei più innovativi sistemi di sicurezza.

Altri Paesi europei (Germania, Austria, Francia, Spagna) stanno già stanziando robusti incentivi: in Germania, il Bundestag ha messo a disposizione 1,6 miliardi di euro per la transizione ecologica del trasporto pesante; l'Austria 365 milioni; la Francia 534 milioni. In Italia, i contributi per il periodo 2022-2025 sono di 50 milioni di euro. Serve un cambio di passo. Il documento di Confindustria su trasporti e logisti-



ca presentato a gennaio 2024, dimostra come la modalità stradale sia dominante nella mobilità delle merci e lo resterà ancora per molto tempo. Il 90% degli spostamenti dei camion avviene su tragitti inferiori ai 300 chilometri, sui quali il trasporto ferroviario non è competitivo. E anche in quella parte di traffico che potrà ricorrere all'intermodalità, alla strada spetterà sempre il trasferimento della merce nella tratta iniziale e/o finale dell'operazione di trasporto (primo e ultimo miglio). Sottolinea Confindustria: «L'ammmodernamento del parco circolante dei Tir costituisce un tassello imprescindibile del percorso di decarbonizzazione del trasporto merci».

La neutralità tecnologica

Ma l'elettrico potrebbe non essere l'unica opzione. Lo ha ribadito a chiare lettere Matteo Salvini al G7 dei Trasporti di Milano, dove ha rilanciato con forza il principio della neutralità tecnologica per una transizione «giusta e basata sui risultati». Parole importanti, per lasciare una porta aperta ai motori a combustione interna, ai biocarburanti sostenibili e agli e-fuel. Intanto c'è chi si muove in proprio. La società piemontese di autotrasporto e logistica Lannutti sta alimentando 300 Tir della propria flotta con il biocarburante HVOlution,

prodotto da Eni Sustainable Mobility, grazie a un accordo stretto con Eni Fuel. Questo carburante della famiglia Hvo è prodotto esclusivamente da materie prime biogeniche, in prevalenza scarti e residui, come ad esempio gli oli alimentari esausti o gli scarti di lavorazione di olii vegetali, e può essere prodotto anche da olii generati da terreni non in competizione con la filiera alimentare approvvigionati attraverso una rete di agri-hub che Eni sta sviluppando in diversi Paesi africani. Anche l'impresa altoatesina Fercam sta convertendo gradualmente gran parte della propria flotta in mezzi Hvo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le imprese dell'autotrasporto chiedono al governo un maxi piano di incentivi statali per accelerare il rinnovo delle flotte ed eliminare dalle strade il 25-30% dei mezzi più vecchi

700

IL FABBISOGNO

La filiera del trasporto pesante chiede un piano di incentivi statali da 700 milioni di euro per la transizione ecologica

Logistica.

Operazioni di carico di un semirimorchio all'interno di un interporto italiano



TRASPORTI (IN)SOSTENIBILI

di Laura Della Pasqua

A destra, l'intenso trasporto merci realizzato dai camion lungo l'asse del Brennero. Nel nostro Paese i Tir - oltre 720 mila - hanno in media più di 14 anni.

L'industria del trasporto pesante se lo aspettava. Dopo la messa al bando delle auto endotermiche, ora è la volta anche dei Tir e degli autobus. Le nuove regole sulle emissioni sono figlie dell'ideologia «green» di estendere l'elettrificazione «senza se e senza ma», totalmente slegate dalla valutazione del parco vetture circolante e dello stato della rete infrastrutturale.

Il tutto avviene, peraltro, in un momento in cui il sistema del trasporto merci in Europa è fortemente penalizzato dalla guerra in Ucraina e dagli attacchi dei guerriglieri Houthi nel Mar Rosso. Un ultimo colpo di coda, un'altra eredità che la maggioranza uscente lascia al nuovo Parlamento dell'Unione quale emergerà dalle elezioni di giugno. Un'eredità pesante da gestire - ed eventualmente da cambiare - giacché l'obsolescenza dei mezzi pesanti, anche se con alcuni distinguo tra Paesi più virtuosi rispetto alle norme ecologiche sulle emissioni (la Germania) e altri meno (come l'Italia che ha votato contro il regolamento insieme a Slovacchia e Polonia), imporrà investimenti molto onerosi e un sistema di organizzazione della rete dei punti di ricarica non semplice.

L'obiettivo è ambizioso, al limite dell'irrealistico: la neutralità carbonica entro la metà del secolo. I target di riduzione delle emissioni per i nuovi veicoli pesanti sono definiti in base alle categorie: gli autocarri di grandi dimensioni (come gli autobus a lunga percorrenza, i camion della nettezza urbana, i ribaltabili e le betoniere) dovranno diminuire le proprie emissioni del



45 per cento tra 2030 e 2034, del 65 per cento tra 2035 e 2039, e del 90 per cento a partire dal 2040.

Quanto agli autobus urbani, invece, la riduzione dovrà toccare il 90 per cento entro il 2030 e dovrà essere totale (cioè, zero emissioni) entro la metà del prossimo decennio. A partire dal 2030, inoltre, rimorchi e semirimorchi dovranno abbattere l'anidride carbonica emessa rispettivamente del 7,5 per cento e del 10 per cento. «Viene prevista una revisione del regolamento da parte dell'esecutivo Ue entro il 2027 e in quella occasione potrebbe essere introdotto qualche cambiamento. La prima scadenza del 2030 potrebbe saltare. Mettersi in regola in soli sei anni è davvero complesso. Mancano persino le stazioni di ricarica elettrica adatte per i camion» commenta con *Panorama* il direttore generale di Unrae (l'associazione degli autoveicoli esteri che operano in Italia), Andrea Cardinali. E sottolinea che «Acea (l'associazione europea dei costruttori di veicoli) ha chiesto la creazione di 50 mila stazioni di ricarica in tutta Europa da dislocare sulle principali direttrici di trasporto del continente,

IL GREEN DEAL è finito sotto un Tir

I target fissati da Bruxelles per la riduzione delle emissioni dei veicoli pesanti sono irrealistici e penalizzano l'Italia. Dove il 97 per cento degli oltre 720 mila camion viene alimentato a diesel. Ma forse, anche nella Ue, il pragmatismo può battere l'ideologia.



Agf. Ipa

come le autostrade e le superstrade. Ma siamo alle solite: non si può fissare l'obiettivo di zero emissioni senza creare le condizioni affinché ciò sia possibile. La rete distributiva di elettricità è fondamentale e deve essere adeguata al rifornimento dei mezzi pesanti che assorbono una potenza elevata».

Lo sforzo economico per adeguarsi alle nuove norme, è importante. Per l'Italia l'impegno sarà maggiore rispetto agli altri Stati membri. Nel nostro Paese, infatti, c'è un parco circolante di oltre 720 mila camion, tra i più vecchi d'Europa, con un'età media che supera i 14 anni e per più del 50 per cento è composto da veicoli di classe inferiore all'Euro 4. Le associazioni nazionali dell'autotrasporto e dell'automotive (Anfia,

Anita, Federauto, Unatras e Unrae) hanno stimato che servirebbero oltre 700 milioni di euro, per far fronte agli investimenti fino al 2026 in veicoli a emissioni zero e loro infrastrutture, così da garantire in un triennio l'eliminazione dalla circolazione del 25-30 per cento dei mezzi più vetusti e inquinanti.

Il paradosso però è che sono state scritte regole e scadenze ma non c'è traccia di fondi europei e nazionali per agevolare lo svecchiamento della flotta. I più recenti dati Anfia dicono che nel 2023 sono stati immatricolati nel nostro Paese 72 Tir elettrici. Nel 2022 erano stati 17. Sempre relativamente al 2023, la quota dei Tir elettrici sul mercato rappresenta lo 0,3 per cento del totale. Una percentuale irrisoria che renderà molto difficile l'applicazione del nuovo regolamento sulle emissioni.

L'Italia parte svantaggiata rispetto agli altri Paesi europei, avendo il 97 per cento dei Tir, alimentato con motore diesel. C'è poi un altro handicap. «Il settore è caratterizzato da una miriade di trasportatori, sottocapitalizzati, che non investono da oltre vent'anni». Le associazioni ambientaliste hanno criticato il regolamento europeo dicendo che le scadenze sono troppo morbide e che si doveva fare di più. Ma dovrebbero essere le ultime polemiche. Il vento nella Ue sta cambiando e l'ideologia cede il passo al pragmatismo. ■



Un bus elettrico urbano a zero emissioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**CORNER DEALER DI MASSIMO ARTUSI - NEO PRESIDENTE DI FEDERAUTO
E DIRETTORE AD INTERIM DEL SETTORE TRUCK&VAN**

LE DUE STRADE DI STRASBURGO E LA CRUDA REALTÀ DEI FATTI

L'11 aprile il Parlamento europeo ratificherà a Strasburgo - salvo sorprese - il Regolamento sui target di CO2 per gli HDV. Generalmente l'ultimo passaggio di una norma europea davanti all'Assemblea è una specie di atto dovuto, in cui gli eurodeputati si limitano ad approvare l'accordo raggiunto in sede di trilogia da Parlamento, Consiglio e Commissione, senza modificarlo nella sostanza.

Questa volta, invece, si annunciano una serie di emendamenti dai gruppi di maggioranza sui quali l'Assemblea sarà chiamata a votare. Già questa insolita circostanza fa capire l'inesauribilità dello scontro in atto tra le forze presenti in Parlamento - in un quadro di crescente ripensamento dell'intero impianto del «Green Deal» - sul decisivo tema degli standard per i veicoli pesanti. Il fatto che gli emendamenti annunciati riguardino l'apertura alla possibilità di impiego di carburanti neutri indica qual è il nodo centrale dello scontro, che si è manifestato più volte nel corso dell'iter approvativo del Regolamento e ha visto spesso prevalere solo per pochi voti il fronte più sensibile alle lobby del full electric.

Per parte nostra, al momento, non possiamo che essere soddisfatti per il fatto che gli emendamenti riproposti siano quelli da noi promossi, sostenuti e incoraggiati per arrivare a una definizione dei combustibili

neutri - biocarburanti compresi - che venga misurata sull'intero ciclo di vita dei vettori energetici e all'introduzione del CCF (Carbon Correction Factor), che permetterebbe da subito ai veicoli alimentati con carburanti rinnovabili di contribuire

al calcolo della riduzione della CO2 nei trasporti pesanti.

Si aprono a questo punto due scenari. Nello scenario A, gli emendamenti non vengono accolti e la decisione finale viene rimandata al 2027, anno entro il quale la nuova Commissione UE dovrà verificare sia i risultati delle misure finora adottate sia la possibilità di alternative. In questa evenienza e in vista di quella scadenza, continueremo a batterci perché i biocarburanti - carbon neutral dall'origine, a differenza dell'elettrico che viene prodotto in gran parte da combustibili fossili (e che solo nel lungo/lunghissimo termine potrà vedere un miglioramento in questo rapporto) - possano essere impiegati in particolare negli HDV, per i quali l'alternativa elettrica presenta ancor oggi enormi problemi operativi, di missione e di costo.

Nello scenario B, gli emendamenti vengono approvati, senza dover attendere né il 2027, né la condanna del motore endotermico al 2040, e l'impiego dei biocarburanti - che non hanno bisogno di motori diversi

da quelli più recenti oggi in circolazione - può partire immediatamente, cominciando a risolvere un problema che i fautori del full electric o ultranza sembrano aver dimenticato: che la priorità non è quella di eliminare il motore endotermico e introdurre ideologicamente tra 16 anni una sola tecnologia di alimentazione, ma quella di cominciare subito a ridurre l'impatto climalterante e ambientale di un parco circolante che ha già un'età media di 14,8 anni. Che più si attende, più invecchia.

Questo circolante così obsoleto è il maggiore responsabile del risultato ancora limitato nell'abbattimento di climalteranti (risultante dei consumi) e degli inquinanti (risultante dai trattamenti allo scarico), nonostante i notevoli miglioramenti generati dalle tecnologie di ultima generazione, sviluppate con fatica e ingenti investimenti dai costruttori. Esse infatti sono state adottate solo da «una piccola fetta del mercato», compensando con difficoltà e solo in parte gli impatti del parco veicoli circolante.

Occorre quindi immaginare, ingegnerizzare e investire in nuove tecnologie e infrastrutture guardando certamente al dopodomani, ma per oggi e domani la principale missione è ridurre l'obsolescenza del circolante. Anche la sicurezza stradale ce ne darà conto.



Massimo Artusi
Presidente Federauto
con delega Truck&Van

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



FEDERAUTO - ELETTO ALL'UNANIMITÀ IN CARICA FINO AL 2027

MASSIMO ARTUSI È IL NUOVO PRESIDENTE DI FEDERAUTO



Il Consiglio Generale di Federauto ha eletto all'unanimità Massimo Artusi nuovo Presidente della Federazione Italiana Concessionari Auto: la nomina è per il triennio 2024-2027. Massimo Artusi è manager della Romana Diesel Spa, la più grande concessionaria d'Europa dei Gruppi Iveco e CNH Industrial, ma anche componente del Board dell'associazione dei dealer europei AECDR (Alliance of European Car Dealers and Repairers). Il neo presidente ha dichiarato: "Ringrazio tutti gli associati di Federauto per la fiducia accordatami e, in particolare, il presidente uscente, che in questi anni ha svolto un'azione importante per il rilancio e la crescita della Federazione. Trovo una 'macchina' ben rodada, con un telaio solido costi-

tuito dai collaboratori della Federazione, e un motore affidabile e prestante costituito da tutti i nostri associati".

Ha poi proseguito: "Intendo promuovere le attività di Federauto nel segno della continuità. In questi tempi complessi per la nostra categoria, impegnata a misurarsi da una parte con le incertezze di un complicato processo di transizione green per il comparto Automotive, dall'altra con l'evoluzione dei rapporti tra Dealer e Case costruttrici. Sono due sfide strategiche per il futuro delle nostre aziende che, non dobbiamo dimenticarlo, si confrontano anche con nuovi modelli contrattuali di incerta prospettiva, mi riferisco all'introduzione del modello di agenzie e alla composizione dei margini. Per affrontare al meglio queste sfide, nello svolgimento del mio compito, avrò sempre come stella polare l'unità di tutta la categoria a prescindere dalle dimensioni e, come obiettivo strategico, l'ulteriore aumento della nostra presenza e del nostro ruolo nei tavoli associativi e istituzionali - italiani ed europei - per riaffermare ovunque la nostra insostituibile funzione tra la produzione e il mercato".

Nel suo mandato, il nuovo Presidente sarà coadiuvato da un Comitato Esecutivo composto dai Vicepresidenti Plinio Vanini per il settore Auto, Maria Fiorentino per il settore Bus, Francesco Ascani con delega Amministrazione e Finanza, Carlo Alberto Jura e Roberto Scarambel. Inoltre, in seno al Comitato Esecutivo, oltre ad Adolfo De Stefanis Cosentino, che resterà come Past President, ci saranno anche Roberto Bolciaghi, Francesco Cazzani, Francesco Maldarizzi, Sergio Tumino e Andrea Cappella delegato all'associazione europea AECDR. Il settore Truck&Van sarà guidato ad interim dallo stesso Artusi.



FEDERAUTO - ARTUSI DA VICEPRESIDENTE A PRESIDENTE

MASSIMO ARTUSI È IL NUOVO PRESIDENTE DI FEDERAUTO



Il Consiglio Generale di Federauto ha eletto all'unanimità Massimo Artusi nuovo Presidente della Federazione Italiana Concessionari Auto: la nomina è per il triennio 2024-2027. Massimo Artusi è manager della Romana Diesel Spa, la più grande concessionaria d'Europa dei Gruppi Iveco e CNH Industrial, ma anche componente del Board dell'associazione dei dealer europei AECDR (Alliance of European Car Dealers and Repairers). Il neo presidente ha dichiarato: "Ringrazio tutti gli associati di Federauto per la fiducia accordatami e, in particolare, il presidente uscente, che in questi anni ha svolto un'azione importante per il rilancio e la crescita della Federazione. Trovo una 'macchina' ben roduta, con un telaio solido costi-

tuito dai collaboratori della Federazione, e un motore affidabile e prestante costituito da tutti i nostri associati".

Ha poi proseguito: "Intendo promuovere le attività di Federauto nel segno della continuità. In questi tempi complessi per la nostra categoria, impegnata a misurarsi da una parte con le incertezze di un complicato processo di transizione green per il comparto Automotive, dall'altra con l'evoluzione dei rapporti tra Dealer e Case costruttrici. Sono due sfide strategiche per il futuro delle nostre aziende che, non dobbiamo dimenticarlo, si confrontano anche con nuovi modelli contrattuali di incerta prospettiva, mi riferisco all'introduzione del modello di agenzie e alla composizione dei margini. Per affrontare al meglio queste sfide, nello svolgimento del mio compito, avrò sempre come stella polare l'unità di tutta la categoria a prescindere dalle dimensioni e, come obiettivo strategico, l'ulteriore aumento della nostra presenza e del nostro ruolo nei tavoli associativi e istituzionali - italiani ed europei - per riaffermare ovunque la nostra insostituibile funzione tra la produzione e il mercato".

Nel suo mandato, il nuovo Presidente sarà coadiuvato da un Comitato Esecutivo composto dai Vicepresidenti Plinio Vanini per il settore Auto, Maria Fiorentino per il settore Bus, Francesco Ascani con delega Amministrazione e Finanza, Carlo Alberto Jura e Roberto Scaramel. Inoltre, in seno al Comitato Esecutivo, oltre ad Adolfo De Stefani Cosentino, che resterà come Past President, ci saranno anche Roberto Bolciaghi, Francesco Cazzani, Francesco Maldarizzi, Sergio Tumino e Andrea Cappella delegato all'associazione europea AECDR. Il settore Truck&Van sarà guidato ad interim dallo stesso Artusi.





TRUCK Web

TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

Doppietta per il Sustainable Tour a Transpotec Logitec 2024

29/04/2024

Doppietta per il Sustainable Tour a Transpotec Logitec: dopo la prima tappa svoltasi a Verona in occasione di LetExpo il 15 marzo, l'evento a tappe dedicato alla mobilità sostenibile organizzato da [eventI](#) si sposta a Milano con un doppio appuntamento per approfondire temi cruciali per il trasporto e la logistica

Dopo gli appuntamenti del 2023 nei principali Interporti italiani, l'edizione 2024 del [Sustainable Tour](#) è incentrata sulla presenza ai principali Saloni del nostro mercato con temi di attualità dove coinvolgere la politica e proporre utili istanze per lo sviluppo sostenibile del comparto.

Doppietta per il Sustainable Tour a Transpotec Logitec

In occasione di [Transpotec Logitec](#), l'evento italiano leader per il trasporto merci e la logistica, il Sustainable Tour raddoppia con due eventi.

Si parte mercoledì 8 maggio, alle 14, con un incontro dal titolo [“Ultimo miglio. Nel labirinto delle 100 città”](#) che affronterà i grandi cambiamenti dell'urbanistica con un focus sulla distribuzione delle merci e sull'e-Commerce con le proprie prerogative e contraddizioni.

Giovedì 9 maggio, alle ore 10, si parlerà di [“Transizione Energetica: obiettivo giusto, approccio sbagliato”](#), un incontro durante il quale si discuterà sulle possibilità della transizione energetica e sulla necessità di un approccio di neutralità tecnologica serio e realistico dove vengano tenute in considerazione tutte le problematiche.

Ultimo miglio. Nel labirinto delle 100 città

Dalla preistoria ad oggi l'urbanistica è evoluta profondamente.

Dalla polis greca, che rappresenta la prima e più avanzata forma di modello maturo di organizzazione spaziale, fino alle odierne aree metropolitane con svariati milioni di abitanti. Il processo evolutivo degli insediamenti urbani presenta un percorso discontinuo e vario.

In tutto questo si è sviluppata la distribuzione delle merci e l'e-Commerce con le proprie prerogative e contraddizioni.

Se ne parlerà durante il primo secondo del Sustainable Tour, che si svolgerà a Transpotec Logitec – Sala Manzoni, Padiglione 24 – mercoledì 8 maggio alle 14.

Ospiti della tavola rotonda, moderata da Luca Barassi, Direttore di Trasportare Oggi, e Maurizio Cervetto, Direttore di Vado e Torno, con l'intervento di Paolo Volta, coordinatore didattico di evenT, saranno Arianna Censi, Assessora alla Mobilità del Comune di Milano (TBC); Claudio Fraconti, Presidente Green Planet Logistic; Massimo Marciani, Presidente Freight Leader Council; Mauro Risi, Head of Sustainable B2B Opportunity Identification and Definition Enilive (TBC); Francesco Turati, Future Mobility and Product Manager Man Truck & Bus Italia.

Transizione Energetica: obiettivo giusto, approccio sbagliato

Giovedì 9 maggio l'appuntamento con il Sustainable Tour è alle 10 presso Sala Arena – Padiglione 14.

Il mondo economico crede nel processo della transizione energetica; è un tema di responsabilità. Le imprese che stanno investendo in tal senso sostengono forti costi, non sempre riconosciuti dal mercato.

Sicuramente nella transizione energetica abbiamo un'opportunità come Paese e come Europa.

Quello che non piace è un approccio ideologico ove non vengono considerati i costi e l'impatto nelle filiere industriali, commerciali e sulle imprese di servizio. Serve un approccio di neutralità tecnologica serio e realistico dove vengano tenute in considerazione tutte le problematiche.

Interverranno: Mario Ambrogi, Presidente LC3 Trasporti; Massimo Artusi, Presidente Federauto; Mariarosa Baroni, Presidente NGV Italy e Massimiliano Perri, Direttore Generale IVECO Mercato Italia moderati ancora una volta da Luca Barassi, Direttore di Trasportare Oggi, e Maurizio Cervetto, Direttore di Vado e Torno, con l'intervento di Paolo Volta, coordinatore didattico di evenT.

Il Sustainable Tour si concluderà a novembre a [Ecomondo](#), a Rimini.

Federauto Bus: «Per il rinnovo del parco tpl bisogna pensare al dopo Pnrr»

«Nonostante l'importante volume di spesa della fase Pnrr, il parco circolante nel tpl continua ad essere ancora obsoleto», dice Maria Fiorentino, Vice Presidente di Federauto con delega ai bus, commentando i dati del mercato nel primo trimestre 2024. «È evidente che è necessario iniziare a concepire un nuovo strumento normativo in grado di assicurare un [...]

3 Maggio 2024 di Admin



«Nonostante l'importante volume di spesa della fase Pnrr, **il parco circolante nel tpl continua ad essere ancora obsoleto**», dice **Maria Fiorentino**, **Vice Presidente di Federauto con delega ai bus**, commentando [i dati del mercato nel primo trimestre 2024](#).

«È evidente che è necessario iniziare a concepire un nuovo strumento normativo in grado di assicurare un flusso di finanziamenti, costante, adeguato ed accessibile per il **rinnovo del parco autobus** di linea che vada in continuità con il Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile Tpl attualmente in vigore, ha continuato Fiorentino.

«Siamo, infatti, alla vigilia del secondo flusso quinquennale dei fondi del Piano Strategico e della ripresa dell'obbligo di cofinanziamento da parte degli Enti Locali», ha continuato la Vice Presidente di Federauto, «e i **dati sull'immatricolato dei bus in servizio tpl del primo trimestre 2024, mostrano che il mercato risponde bene sulla tecnologia BEV – l'unica sostenuta dal Pnrr – per il rinnovo delle flotte in ambito urbano, mentre la tecnologia Cng/Bio-Cng è quella che sta risultando preferita dalle aziende per l'esercizio delle linee interurbane e suburbane**».

«Questo significa essenzialmente due cose: la prima è la necessità di orientare la cornice di pianificazione delle risorse per gli investimenti verso la **pluralità tecnologica**, lasciando libertà di scelta alle aziende in relazione alle missioni di linea previste dai Contratti di Servizio, la seconda è la necessità di una governance complessiva – con la relativa definizione delle future risorse per gli investimenti – che metta nelle condizioni le aziende Tpl di rispettare le scadenze definite dai regolamenti Ue per i target di decarbonizzazione, che sono particolarmente sfidanti e specifici per il settore degli autobus di linea», ha concluso Fiorentino.

Automotive Dealer Day: Artusi (Federauto), per la vera sostenibilità decisivi i prossimi mesi

di Carlotta Nicoletti

Mer 15 Maggio 2024

Artusi: "I prossimi mesi saranno decisivi per dare sbocco alle crescenti perplessità di fronte alla pressione ideologica delle lobby che sostengono l'esclusività della trazione elettrica"



«Ci troviamo nel pieno di una transizione green che coinvolge la libertà di movimento delle persone ed il trasporto merci, i cui termini sono stati imposti dalle istituzioni europee facendo prevalere l'ideologia sul realismo, ma siamo convinti che le buone ragioni di chi vuole davvero salvaguardare la sostenibilità ambientale, economica e sociale riusciranno alla fine a far imboccare la strada giusta». Lo ha detto il presidente di Federauto, Massimo Artusi, intervenendo oggi all'Automotive Dealer Day in corso a Verona.

«I prossimi mesi saranno decisivi», ha continuato Artusi, «per dare sbocco alle crescenti perplessità di fronte alla pressione ideologica delle lobby che sostengono l'esclusività della trazione elettrica, nonostante questa, nel suo intero ciclo di vita, produca più CO2 dei biocarburanti. Ma il vero rischio è che gli alti costi di questa soluzione e i dubbi già manifestati dal mercato per questo tipo di vettore finiscano per allungare in modo

spropositato i tempi di rinnovamento del parco circolante che è già tra i più obsoleti e inquinanti d'Europa».

«Lo sanno bene i dealer», ha detto ancora il presidente di Federauto, «che sono quotidianamente a contatto sul territorio con i clienti: gli unici autentici punti di riferimento del mercato. Per questo insistiamo nel chiedere di sostenere i carburanti a basso impatto ambientale che possono davvero accompagnare la transizione, contribuendo subito a rendere il parco circolante meno climalterante, meno inquinante e – bisogna ricordarlo – più sicuro».

«Non possiamo allora che augurarci – e per questo ci batteremo», ha proseguito Artusi, «che i nuovi decisori europei, che usciranno dalle urne del voto del prossimo giugno, sappiano raccogliere il messaggio che i cittadini stanno comunicando anche a loro attraverso il mercato e che gli stakeholders manifestano con crescente convinzione, perché in occasione delle verifiche del 2026 e del 2027, si valuti il reale impatto di tutti i vettori energetici e si superi l'idea del vettore unico – cioè quello elettrico – per aprire alle altre alternative carbon neutral come i biocarburanti».

«In caso contrario», ha concluso il presidente di Federauto, «sarebbe lo stesso mercato a rifiutare nei fatti quei costi che non si possono permettere e sui quali molti degli stessi Stati membri si stanno ponendo degli interrogativi, con il risultato paradossale che non si riuscirà ad avere né la gallina elettrica domani, né l'uovo dei carburanti a basso impatto ambientale oggi».

TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

Per Federauto e UNRAE urge pubblicare il DPCM Ecobonus

Federauto e UNRAE sollecitano la pubblicazione del DPCM Ecobonus in Gazzetta Ufficiale sugli incentivi per i veicoli a basse emissioni e l'attivazione della piattaforma informatica per la prenotazione degli incentivi, evidenziando le gravi conseguenze dei ritardi accumulati sulla filiera automotive

Le Associazioni [Federauto](#) e [UNRAE](#) chiedono con massima urgenza al Governo, e in particolare al Ministero delle Imprese e del Made in Italy, di accelerare le procedure di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del DPCM relativo alla rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni, c.d. Ecobonus, e di attivare rapidamente la piattaforma informatica per la prenotazione degli incentivi.

Federauto e UNRAE sollecitano la pubblicazione del DPCM Ecobonus

"La prolungata attesa della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Decreto sta causando gravi conseguenze all'intera filiera automotive, e i ritardi accumulati nei quasi sei mesi trascorsi dall'annuncio della rimodulazione degli incentivi non sono più giustificabili", commentano Federauto e UNRAE in una nota.

"La criticità della situazione – proseguono le due Associazioni – è accentuata dal fatto che il 1° febbraio scorso, ormai quasi quattro mesi fa, il nuovo schema incentivante è stato ufficialmente presentato durante il Tavolo Automotive presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, con dovizia di dettagli sui contributi unitari, e che gli incentivi, ancora non entrati in vigore, cesseranno di essere operativi alla fine dell'anno".

L'auspicio di Federauto e UNRAE

Secondo Federauto e UNRAE, infatti, oltre a creare un clima di ansiosa attesa e a paralizzare il mercato, causando un preoccupante calo della domanda di nuove autovetture a zero o bassissime emissioni, questo ritardo insostenibile ha bloccato le attività delle reti di distribuzione, delle agenzie di comunicazione, delle concessionarie di pubblicità, delle società finanziarie e delle imprese di autonoleggio.

"Occorre ripristinare la normale operatività delle imprese che gravitano attorno al settore automotive nel più breve tempo possibile. Pertanto, chiediamo urgentemente che il DPCM venga pubblicato in Gazzetta Ufficiale entro la fine di questa settimana. Allo stesso modo, auspichiamo che, in futuro, le misure a sostegno del settore siano strutturali e non abbiano orizzonti così riduttivi come nel caso in questione", concludono [Federauto](#) e [UNRAE](#).

La strada in salita dei camion elettrici in Europa: i dealer chiedono una transizione tecnologicamente neutra e plurale

L'appello arriva da AECDR, l'associazione che riunisce i concessionari europei che, ospitata da Federauto, ha presentato il Memorandum per le istituzioni europee che usciranno dalle urne. In primis: rivedere il regolamento per le emissioni e concedere condizioni realistiche per auto e mezzi pesanti

Di **Deborah Appolloni**

24 Maggio 2024



«La transizione green dei veicoli deve essere neutrale e poggiare su una pluralità di possibilità dal punto di vista tecnologico». A ribadirlo sono i concessionari europei riuniti nell'associazione **AECDR** che oggi a Roma, ospitati da Federauto, hanno presentato un **Memorandum di indirizzo** in vista delle prossime elezioni europee. E mentre la strada dei camion elettrici è in salita in tutti i Paesi dell'Ue, con poche eccezioni nordiche, i dealers tornano a chiedere in primis la revisione del Regolamento europeo che detta la [timeline per le emissioni delle auto e dei veicoli pesanti](#).

«Chiediamo una transizione realistica – ha detto **Gerardo Pérez Giménez**, presidente dell'Associazione che si è costituita in Europa circa due anni fa e che oggi rappresenta i concessionari presenti tutti gli Stati membri – La pluralità tecnologica nella transizione è l'unico modo, ma anche il migliore per rispondere a un mercato che, pur nella consapevolezza della necessità di risolvere il problema climatico, mostra con chiarezza di gradire una scelta più ampia tra le alimentazioni carbon neutral».



Un fenomeno estremamente evidente rivolgendo lo sguardo ai mezzi pesanti. Infatti, se in Italia il mercato vede la prevalenza quasi assoluta dei motori diesel (come approfondito nel secondo capitolo dell'ultima edizione dei [«100 numeri per capire l'autotrasporto. Tutte le spine della sostenibilità»](#)), sia nel parco circolante che per le nuove immatricolazioni, lo stesso fenomeno si nota in altri Paesi europei. «La situazione è la stessa in tutta Europa – spiega **Massimo Artusi**, numero uno di Federauto – I mezzi elettrici stentano ad arrivare sulla strada soprattutto per una questione di costo. La maggior parte dei trasportatori europei guarda alle alternative come il **metano** e **l'Hvo**. In particolare, quest'ultimo è compatibile al 100% con i motori diesel tradizionali e non comporta sforzi neanche dal punto di vista

infrastrutturale». Il presidente dei concessionari italiani sottolinea che l'unico **tassello mancante per l'Hvo «è la certificazione del suo impatto positivo presso le istituzioni europee»**. Un passaggio che però è già stato avviato e che va incontro alla richiesta di pluralità tecnologia per raggiungere l'obiettivo di zero emissioni. «Ci auguriamo – ha aggiunto Artusi – che il nuovo Parlamento europeo e tutti gli organismi dell'Unione sappiano raccogliere le indicazioni del nostro Memorandum, puntando sugli obiettivi di decarbonizzazione e di sostenibilità ambientale, economica e sociale, superando le visioni ideologiche basate sulla sola tecnologia elettrica e affiancando ad essa tutte le tecnologie, a partire dai biofuels, che siano in grado di decarbonizzare l'automotive, salvaguardando nel contempo i livelli occupazionali in Europa. Un appello che vede uniti i **concessionari, che in Europa sono 57mila, con 2 milioni di addetti diretti a cui si aggiungono 6 milioni di lavoratori nell'indotto**, e che stanno investendo in rete e formazione per sostenere i clienti e le imprese nelle scelte in questa transizione che appare molto sfidante con diverse incognite: infatti se in **Norvegia** il numero di **veicoli elettrici è il più alto d'Europa**, l'**Olanda** si ritrova a contrastare una **grave crisi** legata alla saturazione dell'offerta di energia elettrica, troppa domanda drenata dalla viabilità, rende **l'offerta insufficiente per la produzione e il consumo diffuso**.



EVENTI/ RADIO/ TV

9 maggio 2024

Massimo Artusi, presidente Federauto, ha partecipato al **Sustainable Tour a Transpotec Logitec 2024**.

14 maggio 2024

AUTOMOTIVE DEALER DAY 2024

Plinio Vanini, vicepresidente Federauto, interviene alla Tavola rotonda "Concessionari, Case, Industria e Istituzioni: il tavolo delle Associazioni Automotive" con la partecipazione del Ministro Giancarlo Giorgetti.

15 maggio 2024

AUTOMOTIVE DEALER DAY 2024

Massimo Artusi, presidente Federauto.

16 maggio 2024

Trasportare Oggi On Air

Ospite **Massimo Artusi**, presidente Federauto.

23-24 maggio 2024

Federauto ha ospitato l'evento, "AECDR in Rome", organizzato con l'associazione dei concessionari europei AECDR, con relativo incontro stampa.

29 maggio 2024

Webinar "Nuovo regolamento UE sulla decarbonizzazione del trasporto pesante"

Intervento **Massimo Artusi**, presidente Federauto.

29 maggio 2024

Intervista **Vanini**, vicepresidente Federauto, a Radio24 sugli incentivi auto.