



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Giugno 2024



FEDERAUTO
Federazione Italiana Concessionari Auto

Sommario Rassegna Stampa

Auto

Cartaceo	2
Web	35
Truck	111
Eventi	116



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

AUTO
Cartaceo

«Leva fiscale per sostenere la mobilità sostenibile»

Automotive

Viano (Aniasa): «Serve un intervento che riduca il gap con l'Europa»

Filomena Greco

L'auto privata resta il mezzo più scelto in Italia per spostarsi, con quasi tre persone su quattro che la utilizzano in modo ricorrente, mentre cresce la propensione all'acquisto di brand asiatici, con il 25% degli italiani (erano il 17% l'anno scorso) che prende in considerazione questa opzione. È quanto emerge dalla survey realizzata da Bain & Company per Aniasa, l'Associazione a cui fanno capo le società di noleggio. Il contesto generale però resta quello di un mercato frenato, tanto in Italia - dove un boost arriverà grazie agli incentivi - quanto in Europa, che ha visto calare le immatricolazioni a maggio del 2,6%, effetto della contrazione di vendite di modelli elettrici. Un mercato su cui pesa la dinamica in salita dei prezzi e l'incertezza della transizione. L'attesa di un calo dei prezzi delle auto infatti, auspicato dal 26% del campione, il 5% in più rispetto a quattro anni fa,

accanto al timore di problemi legati al proprio reddito, sono i due fattori che rendono l'acquisto di un'auto un investimento da rinviare. Tanto che incentivi governativi e sconti sono, per il 75% del campione, condizioni necessarie.

Il disallineamento tra potere d'acquisto dei consumatori e offerta del mercato, che ha registrato un prezzo medio a quota 28.800 euro (fonte Centro Studi Fleet&Mobility) e che vede ridimensionate, in Europa, le proposte nel comparto Entry level, tende ad acuirsi, con una spinta potenziale verso nuovi modelli di sviluppo come il pay-per-use e le diverse forme di noleggio. E se l'anno scorso il settore del noleggio, grazie soprattutto alle performance del Noleggio a lungo termine (Nlt), ha registrato risultati record, nei primi cinque mesi dell'anno è rimasto sugli stessi volumi del 2023, con un calo del Nlt e un balzo del 38% per il breve termine, a fronte di immatricolazioni cresciute in media nel periodo del 3,4%.

«L'entrata in vigore dei nuovi eco-incentivi e il quasi contestuale esaurimento per le vetture elettri-

che - sottolinea Alberto Viano presidente Aniasa - evidenzia come esista anche in Italia una crescente domanda per i veicoli bev, che necessita, come del resto in tutta Europa, di incentivi diretti o fiscali. Ai consumatori e alle aziende servirebbe una nuova e stabile politica fiscale sull'auto che riduca o azzeri il gap rispetto al resto d'Europa sui costi di mobilità. Gli incentivi possono accelerare la transizione, ma hanno anche creato tensioni temporanee sulla domanda di vetture e poca prevedibilità per consumatori e operatori di mercato». Aniasa, Anfia, Federauto, Unrae e Motus-E hanno presentato al ministero dell'Economia un documento comune per dire che in Italia dal 2020 ad oggi la normativa sull'Ecobonus è stata modificata quattro volte, alterando annunci ed effetto attesa sul mercato, e che al paese serve invece una politica di incentivi e sostegno che guardi al medio periodo e che la leva fiscale può rappresentare la chiave giusta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Indagine Bain: cresce l'attesa di un calo dei prezzi a sostegno degli acquisti di vetture



Sui bonus auto elettriche Federauto va al Mimit

Automotive

Incontro al ministero per chiarimenti sull'effetto accaparramento

Filomena Greco

Sugli incentivi, in particolare quelli sull'elettrico, qualcosa continua a non tornare. Tanto che Federauto, l'associazione a cui fa capo la rete dei dealer italiani, ha chiesto un incontro di verifica al ministero delle Imprese e del Made in Italy, in calendario oggi. Il tema è l'effetto "click day" per l'assegnazione dei 200 milioni destinati alle auto con emissioni da 0 a 20 grammi per chilometro. E il ruolo marginale che i concessionari rischiano di giocare in questa fase.

«I primi e parziali esiti di un sondaggio interno fatto su un campione di dealer, indicativamente, ci dice che soltanto l'8% dei concessionari ha soddisfatto integralmente la propria clientela, riuscendo a prenotare tutti i Bev in portafoglio», spiega il presidente di Federauto Massimo Artusi. Inoltre, dicono i concessionari, la rete di dealer di fatto non ha intercettato il flusso di clienti privati che ci si aspettava. «In Italia solo Tesla può fare vendita diretta, senza passare dalla rete dei concessionari; il resto dovrebbe invece rivolgersi ai dealer. Abbiamo la sensazione che non sia andata così», dice Artusi. Più in generale, «che ci sia un maggiore interesse sull'elettrico grazie agli incentivi è un dato di fatto, anche positivo – aggiunge il presidente di Federauto – ma bisogna misurarlo e capire quanto il raddoppio dell'Ecobonus abbia realmente influito sulla domanda del privato rispetto alla domanda complessiva».

I dealer sono decisi ad andare in fondo per capire se e come ci sia

stato un effetto "accaparramento" e le prime risposte arrivate dal Ministero, prima, e poi dall'interrogazione parlamentare del sottosegretario Massimo Bitonci, sembrano aver lasciato molti dubbi. Lo stesso Ministero ha chiarito che le prenotazioni attivate lo scorso 6 giugno, giorno di apertura alle domande per l'Ecobonus, sono state 25.219 per le auto che rientrano nella prima fascia per emissioni (0-20 gr/km). Un passaggio che pone in qualche modo un duplice problema: l'impatto reale che la spinta dei bonus avrà sul mercato delle immatricolazioni nel corso del 2024, visto l'effetto atteso, che invece ha rallentato il mercato nei primi cinque mesi dell'anno; la necessità di concentrare le risorse sulla tipologia di auto full electric o plug in, per allineare la quota di mercato dell'Italia al resto d'Europa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Solo l'8% dei concessionari ha soddisfatto la propria clientela riuscendo a prenotare un'auto Bev



**PANORAMA****ECOBONUS****Auto elettriche,
incentivi esauriti
nel primo giorno
di prenotazioni**

Partenza sprint per le prenotazioni delle auto elettriche con gli Ecobonus. Nel primo giorno è già stato impegnato il 100% dei circa 200 milioni di risorse stanziati dal Mimit per le auto elettriche. Più basse le adesioni per le full hybrid e per le ibride plug-in. Il mercato dell'auto, complice l'attesa degli incentivi, è in calo a maggio del 6,6% annuo. Nei primi cinque mesi dell'anno sono state vendute 726.311 vetture, il 3,45% in più dell'analogo periodo del 2023. — a pagina 19

Mobilità

Ecobonus, per le elettriche boom di richieste: esauriti i fondi — p.19

Ecobonus, richieste boom Esauriti i fondi per l'elettrico

Mobilità

Per le auto a batteria già assorbito il 66,6% dei fondi, per l'endotermico il 21,8%

Crisci: «Mancano all'appello 178,3 milioni di fondi»
Vavassori: «Bene il green»

Carmine Fotina
Filomena Greco

È iniziata alle 10 del mattino la corsa per accaparrarsi i nuovi e attesissimi incentivi auto annunciati dal Governo a fine 2023, diventati operativi in queste settimane. E già dalle prime ore è stato evidente che a correre, questa volta, sono state le prenotazioni degli aiuti per l'acquisto di auto full electric - fino a 11mila euro per chi rottama un Euro 2, che salgono a 13.500 in caso di nucleo familiare con un Isee fino a 30mila euro - che sono andati esauriti completamente, circa otto ore dopo l'avvio della piattaforma.

Dal ministero hanno calcolato co-

me disponibili al momento dell'apertura dello sportello, nel complesso, 710 milioni di euro. Questo perché dal calcolo della dote complessiva di circa 1 miliardo di euro sono stati sottratti i contributi già utilizzati a partire dal 1° gennaio 2024 sulla base della precedente campagna di incentivazione. In particolare, per le auto elettriche - emissioni di CO₂ da 0 a 20 gr/km - le risorse disponibili al 3 giugno, prima dell'apertura dello sportello, erano pari a 201 milioni e 42.172 euro. Un tesoretto andato esaurito in una sola giornata. Situazione completamente ribaltata invece per le auto con emissioni da 61 a 135 gr/km di CO₂, categoria presa d'assalto dai consumatori nei mesi scorsi e in questa tornata, invece, rimasta abbastanza statica: le risorse disponibili erano 276 milioni e 672.900 euro, alle 19 e 30 si sono ridotte di circa il 23,5%, a quota 211 milioni e 745mila euro. Poco movimentato il comparto delle ibride plug-in (21-60 gr/km CO₂), con solo il 5,7% delle risorse disponibili prenotate nella prima giornata di operatività della piattaforma (si partiva da 125 milioni e 783mila euro). Restano circa 30 milioni per le auto usate, 15 milioni per moto, scooter, tricicli e quadricicli leggeri elettrici mentre sono esauriti quelli per i modelli endotermici. Re-

stano appena 4 milioni per i veicoli commerciali elettrici e 38 milioni per quelli ad alimentazione tradizionale. «Stupisce favorevolmente - sostiene Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor - l'alta quota di prenotazioni per le auto elettriche dovuta sicuramente all'entità degli incentivi, ma auspicabilmente anche ad un accresciuto interesse per questo tipo di auto. E stupisce anche la relativa modestia della quota di prenotazioni per le auto endotermiche, vetture queste per le quali in passato gli stanziamenti per gli incentivi si esaurivano in pochissimo tempo».

Tra le novità del nuovo corso di incentivi c'è il rafforzamento dell'aiuto destinato ai modelli elettrici, la disponibilità del 100% del bonus anche per le società di noleggio - erano al 50% l'anno scorso - e una misura dedicata alle auto usate. Resta invece tutto da definire il percorso del Leasing sociale, possibilità definita dal ministero guidato da Adolfo Urso insieme all'Acima di fatto non ancora attiva. Gli operatori a questo punto scommettono su un mercato meno altalenante, in grado di imboccare una ripresa più decisa nel secondo semestre dell'anno. Dall'inchiesta congiunturale mensile sui concessionari condotta dal Centro Studi



Promotor emerge che un concessionario su due si aspetta vendite in aumento, il 39% parla di stabilità e il 13% ha previsioni negative.

«Ci aspettiamo che nei prossimi mesi si possa invertire il trend delle immatricolazioni di vetture ricaricabili, in flessione dallo scorso gennaio - sottolinea il presidente dell'Anfia Roberto Vavassori - sostenendo la domanda di tecnologie green e al contempo i ritmi di rinnovo del parco

circolante, anche grazie anche all'estensione della misura a tutte le persone giuridiche». Per l'Unrae, associazione dei produttori esteri, è importante fare chiarezza sui fondi disponibili: «Scopriamo con sorpresa il giorno dell'apertura della piattaforma - afferma il presidente Michele Crisci - che non sono stati resi disponibili tutti i fondi previsti per le autovetture, mancano ben 178,3 milioni». Le agevolazioni sono uno strumento

indispensabile per accelerare la penetrazione e la diffusione di massa di una nuova tecnologia come l'auto elettrica, dice il presidente di Motus-E, Fabio Pressi, ma servono interventi strutturali a sostegno del processo di elettrificazione. Per Massimo Artusi presidente di Federauto, l'associazione a cui fanno capo i dealer, è «necessaria una riforma complessiva della fiscalità sull'auto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



EPA

Incentivi all'elettrico. Riparte con sprint la domanda di vetture con propulsione totalmente elettrica

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

24 ORE

Compagnie aeree, utili a 30,5 miliardi

Borse Usa ai limiti dei fuochi gialli
Già il picco spazzato dall'Uspoc

Start-up tech intelligenti
sopra i 100 milioni di dollari

SAIL UNISUP

Imprese & Territori

Fida verso l'intesa con Sanofi
Rileverà una linea di farmaci

Aixtron, finora 100 milioni per polo a Torino

Ecobonus, richieste boom
Esauriti i fondi per l'elettrico

Il sistema delle identità
non genera i risultati al valore entro il 2025

get

A maggio vendi le più del 16,6%
Acea Europa presti complessivi

GLI INCENTIVI

Sorpresa sull'auto esauriti in un giorno gli aiuti per l'elettrica

Il fondo da 200 milioni per i veicoli a batteria svuotato in sole 9 ore
Anfia: migliorare la programmazione. Il mercato a maggio cala del 6%

di **Diego Longhin**

TORINO – In meno di nove ore sono finiti i soldi per incentivare l'acquisto delle auto elettriche. Bruciati più di 200 milioni, sui 710 a disposizione per tutti i tipi di motorizzazione, stando alle prenotazioni che la piattaforma gestita da Invitalia ha ricevuto da ieri mattina alle 10.

Un risultato inaspettato. Di solito sono sempre i soldi destinati a sostenere l'acquisto delle auto a benzina a basse emissioni a terminare nel giro di una manciata di giorni. Con il nuovo sistema studiato dal ministero delle Imprese e del Made in Italy, guidato da Adolfo Urso, la situazione si è invertita. Il tipo di incentivo, fino a 13.750 euro se si rotama una vecchia macchina fino a Euro 2 e si ha un Isee sotto i 35 mila euro, sembra aver funzionato. Boom di acquisti di auto elettriche, tra le 25 e le 30 mila, mentre l'uso per le termiche, in proporzione, è stato minimo, 64 milioni su oltre 276, e quello per le plug-in del tutto marginale, 7 milioni su 125 disponibili. Una boccata d'ossigeno per le auto green, comparto fermo in Italia a una quota compresa tra il 3 e il 4%, un terzo rispetto alla media europea. «Con questo piano incentivi sosteniamo le famiglie nell'acquisto di un'auto ecologica rinnovando il parco auto e nel contempo stimolando la produzione nazionale. È un Piano Italia, per la famiglie e per il lavoro italiano», dice il ministro Urso.

Unrae, l'associazione che raggruppa le case produttrici estere,

chiede che i fondi vengano reintegrati, anche perché all'appello mancano circa 300 milioni, visto che ieri sulla piattaforma comparivano 710 milioni. Il ministero risponde che il miliardo è per tutto il 2024 e 300 milioni sono stati usati da gennaio a giugno. Ci sono però fondi, più di 250 milioni, avanzati dagli anni precedenti. Il ministero può utilizzarli.

Ora le prenotazioni dovranno essere confermate, nel giro di nove mesi, con la consegna di una vettura, altrimenti il sussidio verrà meno. E c'è chi si interroga su cosa sia successo ieri. In parte si è scaricato un effetto atteso: ordini fermi da cinque mesi e caricati tutti insieme per approfittare dei sussidi più ricchi. Attesa che ha frenato le vendite in Italia. A maggio le immatricolazioni sono state 139.581, il 6,6% in meno del 2023. Resta positivo il bilancio dei primi cinque mesi (+3,45%), anche se il mercato è in calo del 20,3% sullo stesso periodo del 2019. «Un vuoto da colmare ancora considerevole», secondo il Centro Studi Promotor. Stellantis ha immatricolato a maggio 42.334 auto, il 13,9% in meno del 2023 e la quota di mercato è in calo dal 32,9% al 30,3%. Nei primi cinque mesi dell'anno le consegne del gruppo sono state 235.383, in calo dello 0,3%. Secondo Anfia e Motus-E «ci sarà un rimbalzo delle immatricolazioni nei prossimi mesi grazie all'elettrico, ma ci vuole una programmazione maggiore delle risorse».

Per il vicepresidente di Federauto, Plinio Vanini, l'andamento delle

prenotazioni degli incentivi è anomalo. I numeri non tornano: «C'è qualche cosa che non ci quadra, stiamo cercando di capire». Il dubbio è che le società di noleggio a medio e lungo termine abbiano fatto incetta di prenotazioni in attesa poi di avere i contratti. Una sorta di accaparramento dei fondi. Se poi non si trasformeranno in noleggi, nel giro di nove mesi, i soldi torneranno indietro. Intanto i fondi per l'elettrico si sono però esauriti. «Stupisce favorevolmente l'interesse per le elettriche dovuta all'entità degli incentivi, ma anche all'accresciuto interesse per questo tipo di auto», dice il presidente del Centro Studi Promotor, Gian Primo Quagliano. © RIPRODUZIONE RISERVATA

710 mln

I fondi 2024

I fondi a disposizione sulla piattaforma Invitalia ieri erano 710 milioni, ne restano 400 per le varie motorizzazioni. Gli operatori chiedono di sbloccare altri 250 milioni

Partenza sprint per l'ecobonus L'auto elettrica traina le richieste

►Esauriti in nove ore i duecento milioni destinati agli incentivi per i veicoli alimentati a batteria: acquistati 30mila modelli di nuova generazione. Minore la domanda per le vetture ibride plug-in

IL CASO

ROMA Ogni previsione è stata spazzata via velocemente. Come gli incentivi ai veicoli elettrici - precisamente 201 milioni di euro - esauriti in nove ore dall'avvio della piattaforma elettronica del ministero delle Imprese e del Made in Italy, con la quale i concessionari potevano richiedere i bonus per i loro clienti. Poco più di 200 milioni sul miliardo complessivo, serviti per l'acquisto di circa 30mila vetture elettriche, anche sfruttando un aiuto che ha raggiunto i 13.750 euro in caso di rottamazione di un mezzo più vecchio.

IN CONTROTENDENZA

Partenza sprint per il piano di ecobonus con il quale il ministro Adolfo Urso ha voluto sia accelerare la conversione del vecchio parco auto del Paese sia incentivare la produzione italiana di autoveicoli. Come detto, alla fine della prima giornata di erogazione degli incentivi, le risorse per i veicoli con emissioni di CO2 entro il tetto dei 20 grammi al chilometro - le elettriche - sono esaurite in poco tempo. Un dato in controtendenza rispetto alla richiesta dimostrata finora dal mercato italiano per questo tipo di vetture: l'Anfia, per esempio, ha comunicato che a maggio le immatricolazioni della Bev hanno regi-

strato una quota di mercato del 3,6 per cento del totale, con le vendite in riduzione del 18,3 per cento rispetto a 12 mesi fa.

A rilento - invece - la richiesta di incentivi per le auto ibride plug-in, quelle con emissioni di CO2 tra i 21 e i 60 grammi per chilometro: su questo segmento sono stati messi a disposizione 125.783.283: ieri, alle 19, erano ancora disponibili 118.868.783. Non si è ancora, invece, verificata una domanda massiccia di ecobonus per i veicoli ibridi (61-135 gr/km CO2): nella giornata di ieri sono stati impegnati una sessantina di milioni sui 276.672.900 totali.

Va detto che già da un mese molti concessionari hanno siglato contratti di vendita con i loro clienti, scontando già al prezzo totale l'importo dell'incentivo, però facendo firmare un dichiarazione nel quale la transazione era nulla se non si fosse potuto attivare l'ecobonus. Secondo gli esperti, sono destinati a esaurirsi in tempo breve - circa due mesi - anche gli aiuti per l'acquisto di vetture ibride, mentre sarà più lunga la disponibilità dei fondi per le ibride plug-in. Lunghi i tempi di attesa per le consegne: almeno due mesi.

Dietro le quinte, viene espressa non poca soddisfazione da parte del ministero delle Imprese, accusato in passato - per esempio dai costruttori - di non incentivare a sufficienza le

auto elettriche. L'associazione che riunisce produttori e attori della filiera, la Motus E, fa notare che «il mercato italiano delle auto elettriche tiene a maggio», ma «si prepara a un forte rimbalzo delle immatricolazioni nei prossimi mesi, in scia all'entrata in vigore dei nuovi incentivi». Chiedono più soldi per le Bev Federauto e Federcarrozziari.

Intanto ieri l'Anfia, l'associazione (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) ha comunicato che le immatricolazioni di auto a maggio sono scese del 6,6 per cento rispetto ad aprile. «Le autovetture a benzina vedono il mercato di maggio in aumento del 4,1 per cento, con quota di penetrazione del 32,2, mentre le diesel calano del 30,5 con quota del 14,4». Questi numeri scontano il ritardo del piano degli incentivi. Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha quantificato nel mese scorso 139.581 autovetture immatricolate (il 6,62 per cento in meno del maggio del 2023). Il triplo sono state le vendite di vetture usate.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**IN CALO A MAGGIO
LE IMMATRICOLAZIONI:
-6,6% LE VENDITE
RISPETTO AD APRILE
MALE I MEZZI GREEN
E QUELLI DIESEL**

**FEDERAUTO
E FEDERCARROZZIERI
CHIEDONO
PIÙ RISORSE
TEMPI ANCORA LUNGI
PER LE CONSEGNE**



LO SCANTO Fa discutere l'esaurimento degli incentivi in meno di una giornata

Auto, bonus elettrico in cortocircuito

Dataforce: «Falla nel decreto». Il ministero: «Nessuna anomalia». I guai della Topolino

Pierluigi Bonora

Incentivi per le auto elettriche in cortocircuito: sul boom di prenotazioni dei fondi ecobonus, esauriti in appena 8 ore e 36 minuti di operatività, si addensano dubbi sui quali il ministero ha cercato di sgombrare il campo da ogni supposizione. Tutto è nato dall'esaurimento dei 240 milioni destinati alla classe di emissioni 0-20 g/km di CO₂, cioè dal fatto che in poche ore sono stati richiesti contributi per circa 30mila auto elettriche, tante quante quelle immatricolate in Italia in metà 2023. «Un esito diametralmente opposto alle risposte del mercato di fronte agli incentivi degli ultimi due anni che avevano lasciato ingenti residui (circa 170 milioni) proprio tra le risorse destinate a questa tipologia di veicoli che ha sempre incontrato forti difficoltà di gradimento da parte degli acquirenti», la perplessità espressa da Massimo Artusi, presidente di Federauto (concessionari). Inoltre, come evidenzia l'Unrae, «non sono stati resi disponibili tutti i fondi previsti: mancano ben 178,3 milioni».

Italiani improvvisamente votati all'auto elettrica, dunque? Non sarebbe proprio così e a dare una spiegazione sulle origini del «cortocircuito» ci prova Salvatore Saladino, country manager di Dataforce Italia. «L'unica plausibile - afferma - è che la maggior parte di questi incentivi siano stati prenotati a favore delle società di noleggio che, grave falla del decreto incentivi, non hanno l'obbligo di dichiarazione

dell'utilizzatore finale per ottenerlo. L'eventualità che parte di questi fondi, soldi pubblici, non arrivino affatto a famiglie e imprese per i quali sono stati approvati, sarebbe un fatto grave, che non può non meritare un approfondimento. Inoltre, sempre se e quando verrà fatta chiarezza, scopriremo che il contributo richiesto nella maggior parte dei casi sarà stato quello senza rottamazione, ovvero 6mila euro per l'acquisto di auto elettriche da parte di un acquirente con Isee superiore a 30mila euro». Sul caso interviene pure l'ad di Stellantis, Carlos Tavares: «È successo qualcosa di strano e le autorità di controllo stanno indagando».

La replica del ministero delle Imprese e del Made in Italy: «I casi potenzialmente anomali sono intorno al 5%, dato fisiologico. Il 62% delle prenotazioni è avvenuto da persone fisiche tramite concessionarie, mentre il restante 38% da persone giuridiche, tra cui le società di noleggio a lungo termine. È di circa il 40% delle prenotazioni, poi, la quota dei veicoli che saranno rottamati dai richiedenti». Giancarlo Giorgetti, ministro dell'Economia e delle Finanze, fa quindi sapere che «sulle auto elettriche altri soldi ne potranno arrivare, ma dobbiamo essere molto selettivi».

Ancora guai, infine, per le Fiat Topolino prodotte in Marocco e bloccate dal 15 maggio al porto di Livorno. Non è bastato togliere il tricolore dalle portiere. Anche il nome Topolino (modello prodotto tra il 1936 e il 1955 a Torino) e il termine «Dolcevita» (dal film di Federico Fellini), per le autorità, rappresentano infatti un richiamo all'italianità.



ATTUALITÀ
INCENTIVI



di MICHELE SALVATORE

ECOBONUS, MENO FONDI DEL PREVISTO E QUASI GIÀ FINITI

Bruciati nell'arco di una mattina i contributi per le BEV. Il meccanismo attuale non funziona, gli annunci troppo anticipati hanno trasformato lo strumento in un "click day" privo di benefici a lungo termine

Dopo circa quattro mesi di attesa, i nuovi incentivi per l'acquisto di veicoli nuovi, o usati, meno inquinanti sono diventati realtà. «Il nostro piano incentivi è stato indirizzato alla rottamazione delle auto più inquinanti, all'acquisto da parte dei ceti popolari di auto ecologicamente sostenibili e a modelli realizzati nel nostro Paese, per un piano di sostenibilità ambientale, sociale e produttiva. Con questo strumento miglioreremo il parco circolante e quindi la nostra vita» - ha dichiarato il Ministro Urso, ma è la verità? Incentivi partiti, ma con un giallo. I fondi per le elettriche sono praticamente esauriti, bruciati nel giro di poche ore nella mattinata del 3 giugno, giorno di apertura effettivo degli ordini da parte delle concessionarie. Un'anomalia, perché nelle passate tornate dei contributi statali, i fondi per le BEV non sono mai stati assorbiti completamente, con 312 milioni di euro avanzati dalla campagna 2023 (riversati sul 2024) e 330 da quella del 2022.



Inoltre, fino a poche ore dall'avvio del nuovo programma, per le vetture della fascia di emissione di 0-20 g/km di CO₂ c'era addirittura un avanzo di risorse di circa 170 milioni di euro dei precedenti incentivi di inizio anno. Giudicando quantomeno improbabile la voglia improvvisa

di elettrico da parte di un mercato che non è andato oltre il 3,6% di quota nei primi cinque mesi del 2024, ma volendo tenere conto che i contributi erogati, più alti rispetto al passato, che da 6.000 euro di minimo potevano arrivare fino a 13.750, hanno sicuramente spinto

INCENTIVI AUTO 2024, CONFRONTO TRA STANZIAMENTI ATTESI E RISORSE MANCANTI

Tipologia bonus	Stanziamenti attesi	Stanziamenti disponibili (alle 10:00 del 03/06)	Risorse mancanti (attesi-disponibili)
M1 - 0-20 g/km CO ₂	Euro 240.000.000	Euro 201.112.172	Euro 38.887.828
M1 - 21-60 g/km CO ₂	Euro 140.000.000	Euro 125.787.283	Euro 14.212.717
M1 - 61-135 g/km CO ₂	Euro 401.944.500	Euro 276.720.900	Euro 125.223.600
Totale M1 nuovo	Euro 781.944.500	Euro 603.620.355	Euro 178.324.145

*dati raccolti da UNRAE al 4/06/2024

SERVIRÀ UN NUOVO DPCM PER I 178 MILIONI CHE MANCANO

in concessionaria chi era solo incuriosito da questo tipo di auto, a cosa si deve questa "stranezza"? Certo, una volta aggiornata la piattaforma sono via via andati sottratti i fondi prenotati dai contratti di stipulati già da febbraio, ma va tenuto presente anche che il provvedimento 2024 include ditte individuali, noleggiatori e professionisti, che rappresentano una larga parte del mercato BEV. Il fenomeno ha messo in allarme le associazioni di categoria. «Salta agli occhi - ha detto il presidente di Federauto, Massimo Artusi - che fino all'entrata in vigore del nuovo DPCM, la capacità di assorbimento sulla fascia 0-20 è sempre stata modesta. Del resto, questa tendenza di vendita dei veicoli a basse emissioni è confermata dalle evidenze empiriche del mercato. Chiediamo che le amministrazioni competenti approfondiscano urgentemente questo fenomeno, che riteniamo assolutamente anomalo e, probabilmente, non in linea con la ratio della norma che

è quella di favorire cittadini ed imprese». In una nota ufficiale, il Ministero delle Imprese e del Made in Italy ha fatto sapere che: «In seguito alla domanda straordinaria alle prenotazioni per gli incentivi dell'Ecobonus 2024 relativi all'acquisto di auto elettriche che ha portato in meno di 9 ore all'esaurimento degli oltre 200 milioni di euro stanziati, il Mimit ha attivato delle prime verifiche, di natura ordinaria, da cui non sono emerse anomalie significative. Il 62% delle prenotazioni è stato effettuato, infatti, da persone fisiche tramite concessionario auto, mentre il restante 38% da persone giuridiche, tra cui le società di noleggio a lungo termine. Valori pienamente in linea con le dinamiche del mercato. Elevata, peraltro, la percentuale di veicoli che saranno rottamati dai richiedenti, che si attesta a circa il 40% delle prenotazioni. I casi potenzialmente anomali si attestano intorno al 5%, dato fisiologico e in linea rispetto al passato, su cui il Mimit, conclusi i controlli, procederà ove opportuno con le dovute procedure di contestazione». Insomma, gli annunci sugli incentivi fatti con sei mesi di anticipo, hanno causato l'effetto più naturale del mondo, già spiegato altre volte: tutti hanno aspettato il "black friday" dell'elettrico. Infine l'ultima considerazione: il

Governo si è tenuto in cassa parte dei fondi, sottraendo ai "nuovi" gli avanzi della tornata precedente. Dei 240 milioni di euro attesi per le BEV, all'apertura della piattaforma il contatore ne registrava poco più di 201 disponibili. Stessa sorte per le altre fasce, con poco meno di 126 milioni disponibili su 140 per la fascia 21-60 e 276 milioni di euro su 401 promessi per la 61-135. «Scopriamo con sorpresa il giorno dell'apertura della piattaforma - ha detto il Presidente dell'UNRAE, Michele Crisci - che non sono stati resi disponibili tutti i fondi previsti per le autovetture: mancano ben 178,3 milioni. Per farlo sarà adesso necessaria l'emanazione di un DPCM apposito, che auspichiamo avvenga nel più breve tempo possibile, per evitare l'ennesimo periodo di incertezza che si prospetta per il mercato». Decreto che non è detto che arriverà: «Altri soldi ne potranno arrivare, ma bisogna sempre scegliere dove metterli» - ha detto il Ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti. Dunque, anche in questa occasione l'Ecobonus si è trasformato in un "click day" dall'esito tangibile nell'immediato, ma che non si tradurrà in un effetto a lungo termine. Senza una programmazione strutturale del sistema, al settore resteranno i soliti problemi. **ca**

INCENTIVI AUTO 2024, LA TABELLA CON I CONTRIBUTI PREVISTI PER OGNI FASCIA DI EMISSIONE

Emissioni CO ₂	0-20 g/km		21-60 g/km		61-135 g/km
Limite di spesa	42.700 euro		54.900 euro		42.700 euro
Beneficiari	Persone fisiche e giuridiche	Persone fisiche	Persone fisiche e giuridiche	Persone fisiche	Persone fisiche e giuridiche
Isee	> 30.000 euro	< 30.000 euro	> 30.000 euro	< 30.000 euro	
Senza rottamazione	6.000 euro	7.500 euro	4.000 euro	5.000 euro	0
Con rottamazione auto Euro 0-2					
Incentivo	11.000 euro	13.750 euro	8.000 euro	10.000 euro	3.000 euro
Con rottamazione auto Euro 3					
Incentivo	10.000 euro	12.750 euro	6.000 euro	7.500 euro	2.000 euro
Con rottamazione auto Euro 4					
Incentivo	9.000 euro	11.250 euro	5.500 euro	6.875 euro	1.500 euro
Con rottamazione auto Euro 5					
	0	8.000 euro	0	5.000 euro	0
AUTO USATE					
Fascia di emissione			Fino a 160 g/km di CO2		
Incentivo solo con rottamazione fino a Euro 4			2.000 euro		
Limite di spesa (valore dell'auto)			Fino a 25.000 euro		

CHI È CHI



GIUSEPPINA CARNIMEO
 Direttore Generale

ECOPNEUS

È il nuovo Direttore Generale

Ecopneus ha nominato Giuseppina Carnimeo nuovo Direttore Generale. Dal 2 aprile è alla guida della società consortile ogni anno gestisce e ricicla circa 200.000 tonnellate di pneumatici fuori uso, raccolti presso una rete di circa 30.000 operatori del mercato del ricambio in tutte le regioni e le province d'Italia. *"Accolgo questa sfida come un'importante opportunità per il mio percorso personale e professionale, ma soprattutto per contribuire ai più grandi obiettivi di sostenibilità del Paese, tra cui quello dell'economia circolare, cruciale anche per il legame che ha con l'azione di contrasto al cambiamento climatico e il risparmio delle risorse naturali, come da anni rendicontato da Ecopneus nel Bilancio di Sostenibilità"* ha detto Giuseppina Carnimeo commentando il suo ingresso in Ecopneus.



MASSIMO ARTUSI
 Presidente

FEDERAUTO

È il nuovo Presidente

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 d'Europa dei Gruppi Iveco e CNH Industrial, e componente del Board dell'associazione dei dealer europei AECDR (Alliance of European Car Dealers and Repairers). 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 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.



OLOF PERSSON
 CEO

IVECO GROUP

Sarà il nuovo CEO

Il Consiglio di Amministrazione di Iveco Group N.V. (EXM: IVG) ("Iveco Group" o "il Gruppo") annuncia che Olof Persson sostituirà Gerrit Marx nel ruolo di CEO del Gruppo con decorrenza dal 1° luglio 2024, quando Gerrit Marx lascerà Iveco Group per assumere l'incarico di CEO in CNH Industrial N.V. (NYSE: CNHI). Nel corso della sua carriera Olof Persson ha ricoperto varie posizioni in ABB ed è stato nominato Division President in Bombardier Transportation nel 2004. Nel 2006 è entrato nel Gruppo Volvo come President di Volvo Aero e, nel 2008, ha assunto la carica di President di Volvo Construction Equipment. Nel 2011 è diventato President e CEO del Volvo Group AB. Nel 2016 è stato nominato Senior Operating Executive presso Cerberus Operations and Advisory Company. Nel 2022 è entrato nel Board di Iveco Group come consigliere indipendente quando il Gruppo è stato quotato su Euronext Milan.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



FEDERAUTO E UNRAE

Richiesta congiunta

Le Associazioni Federauto e UNRAE hanno chiesto 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 con massima urgenza 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.

“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.

Oltre a causare un clima di trepida attesa e la conseguente paralisi del mercato, 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.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





**TRANSPOTE
LOGITEC**
TRANSPORT AND LOGISTICS
EXHIBITION

HALLS
14-18, 22-24
AREA ESPOSITIVA ESTERNA
OUTDOOR EXHIBITION AREA

www.ecostampa.it

SPECIALE

TRANSPOTE LOGITEC

RITORNO IN GRANDE STILE

Si è appena conclusa l'edizione 2024 di **Transpotec Logitec**, tra novità, grandi anteprime e qualche assenza. Alta l'affluenza dei visitatori e la soddisfazione degli espositori, per un evento che ha posto al centro la transizione energetica. Presentando nuovi approcci e qualche perplessità

di Valeria Di Rosa, Andrea Trapani e Carlo Otto Brambilla

Dall'8 all'11 maggio è andato in scena a Fiera Milano **Transpotec Logitec 2024**, l'evento fieristico dedicato al mondo dell'autotrasporto e della logistica. Novità di questa edizione è stata la contemporaneità con **NME - Next Mobility Exhibition**, la manifestazione dedicata a mezzi, soluzioni, politiche e tecnologie per un sistema di mobilità integrata sostenibile, che si è svolta dall'8 al 10 maggio.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Transpotec Logitec e NME - Next Mobility Exhibition sono state inaugurate dal Ministro dei trasporti e delle Infrastrutture Matteo Salvini.

Le due manifestazioni, che hanno occupato in totale sei padiglioni, hanno visto protagoniste 539 aziende da 22 Paesi per offrire un panorama completo sull'innovazione.

Due le parole d'ordine di questa edizione di Transpotec Logitec, **transizione energetica e digitale**. Durante i quattro giorni della manifestazione, infatti, le principali realtà del settore si sono impegnate nella formazione, nella definizione di strategie per affrontare le sfide future e nell'evidenziare emergenze e opportunità alle istituzioni.

La scelta è stata vincente. Grazie alla presenza delle aziende espositrici e a un ricco programma di convegni, Transpotec e NME hanno trasformato Fiera Milano in un laboratorio di idee e innovazione riguardanti i temi e le sfide della mobilità, attirando oltre 33.000 operatori professionali provenienti da 62 Paesi. In un mercato in continuo cambiamento, dove si sono modificate anche le esigenze della committenza e dove sempre più imprese affiancano alla classica attività di trasporto su strada ulteriori servizi come spedizioni e multimodalità e dove i temi della transizione energetica e della digitalizzazione stanno diventando punti chiave di questo cambiamento, Transpotec Logitec ha cercato di dare una chiara rappresentazione di un settore

consapevole del proprio ruolo strategico per la società e il Sistema Paese, un settore dal quale dipende l'efficienza della catena di approvvigionamento di settori chiave per l'economia. Scopriamo come.

TRA POLITICA E ANNUNCI

Questa edizione 2024 parlava con due megafoni visto che gli scenari delineati dalla transizione ecologica con la riduzione delle emissioni per il trasporto delle merci, ovvero la logistica e lo sviluppo di un sistema di mobilità delle

persone integrato, sono state al centro di Transpotec Logitec e NME - Next Mobility Exhibition, le due manifestazioni che si sono svolte in contemporanea in Fiera Milano a Rho.

Un doppio appuntamento che ha visto, nella giornata di apertura, la partecipazione del vicepremier **Matteo Salvini**, presente al taglio del nastro giusto per rimarcare ancora una volta quanto la politica sia al centro delle scelte commerciali del mercato sia in ambito merci che urbano.

La dimostrazione è lampante come dimostra la firma dello stesso ministro al "Manifesto FAI-Contrasporto per le elezioni europee 2024": tra i punti principali del documento siglato in fiera da Salvini e consegnato nei giorni successivi ai leader di tutti gli schieramenti politici in vista delle elezioni europee dell'8 e 9 giugno, si sono trovate alcune delle battaglie condotte dal mondo dell'autotrasporto negli ultimi mesi: a partire dalla necessità di una cabina di regia per le infrastrutture, e la conseguente accelerazione

Anteprima italiana per il nuovo eActros 600 di Mercedes-Benz Trucks.



LA DOPPIA TAPPA MILANESE DEL SUSTAINABLE TOUR

Nel contesto di Transpotec-Logitec, eventT ha organizzato ben due tappe del Sustainable Tour 2024.

La prima si è svolta mercoledì 8 maggio, giorno di apertura della fiera, con focus sulla mobilità urbana e un titolo significativo come 'Ultimo miglio. Nel labirinto delle 100 città'. La seconda è andata in scena il giorno successivo, giovedì 9 maggio, con un titolo altrettanto esplicativo, 'Transizione energetica: obiettivo giusto, approccio sbagliato'. Due momenti di riflessione sull'evoluzione del trasporto merci e della logistica in Italia in un momento di grande cambiamento. A condurre i due incontri il direttore di Trasportare Oggi in Europa, **Luca Barassi**, con il direttore di Vado e Torno, **Maurizio Cervetto**. Il professor **Paolo Volta**, coordinatore didattico di eventT e Logistico dell'anno 2019, ha alimentato i due dibattiti con i suoi spunti di riflessione.

'Ultimo miglio. Nel labirinto delle 100 città'
Nel corso del tempo, le città sono cambiate moltissimo. La crescita impetuosa dell'e-commerce impone un ulteriore cambiamento, con un ripensamento importante degli spazi, che devono essere ben divisi tra tutti i soggetti e le attività che si svolgono in città. Ne hanno discusso **Massimo Marciani**, presidente del Freight Leader Council,

Stefano Riazzola, a capo della Direzione Mobilità del Comune di Milano, **Francesco Turati**, future mobility and product manager di Man Truck&Bus Italia, **Elena Rebescio**, responsabile sviluppo e assistenza tecnica Fuel di Enilive, **Claudio Fraconti**, presidente della rete di imprese Green Planet Logistics.

'Transizione energetica: obiettivo giusto, approccio sbagliato'

La transizione energetica, oggi più concreta e attuale che mai, presenta chiaramente le sue criticità. Se, dunque, l'obiettivo di fondo è ineludibile e perfino indiscutibile, c'è da ripensare alle modalità con cui perseguirla. Più che su scala nazionale, su scala continentale, quanto meno. Senza dimenticare che l'autotrasporto è un sistema basato sul ritorno degli investimenti da parte delle aziende coinvolte.

A confrontarsi sull'argomento **Giorgio Berrettini**, chief sales officer di LC3 Trasporti, **Massimiliano Perri**, direttore generale mercato Italia di IVECO, **Paolo A. Starace**, l'amministratore delegato di DAF Veicoli Industriali, **Massimo Artusi**, presidente di Federauto, **Mariarosa Baroni**, presidente di NGV Italia.

Il Sustainable Tour si concluderà a novembre a Ecomondo, a Rimini.



La nuova stagione di Formula Truck, la prima trasmissione in Italia nata per trasmettere il truck racing e diventata il canale di informazione televisiva del mondo del trasporto e della logistica, è ripartita da Transpotec Logitec, con una puntata speciale direttamente dal Salone milanese per raccontare da dentro la principale fiera di settore in Italia. La puntata è andata in onda giovedì 16 maggio alle 20:00 sul canale 68 del Digitale Terrestre e in live streaming sul canale YouTube di eventT.

merci e persone tra presente e futuro', *"la sostenibilità non la ottieni con tasse, divieti e nuovi regolamenti. Questo vale per l'auto, per la casa, gli imballaggi, l'autotrasporto. La neutralità tecnologica necessita di tempi e di buonsenso. Ci sono due modi per arrivare al cambio mezzi: Bruxelles fino a oggi ha usato solo il metodo della tassa come sugli Ets".* Tutti compiti in carico al nuovo europarlamento che prenderà possesso dell'aula dal 1° luglio.

LA REUNION DELLE OTTO SORELLE

La novità più importante di questa edizione è stata la presenza di **tutte e**

sulle grandi opere, al no al full electric senza dimenticare l'istituzione di aiuti di Stato per rinnovare le flotte, che considerino tutte le soluzioni tecnologiche, anche quelle legate ai biocarburanti. *"È tempo di proseguire spediti sulle grandi opere, a cominciare dal ponte sullo Stretto di Messina, di ristabilire il principio della libera circolazione delle merci, di assicurare la completa infrastrutturazione della rete Ten, anche con riferimento al corridoio Scandivano, e sviluppare con incentivi mirati l'intermodalità strada-mare e strada-ferro"*, ha spiegato il presidente Paolo Ugge. Una sponda perfetta per Matteo Salvini: *"L'Europa sbaglia"*, ha detto il leader della Lega durante i lavori del convegno inaugurale sul tema 'Il trasporto di

Lo stand di Daf Veicoli Industriali.



SICUREZZA STRADALE E SOSTENIBILITÀ COMPETITIVA SONO LE CHIAVI DEL FUTURO. PAROLA DI ALESSIO SITRAN

In uno scenario in continuo cambiamento, in cui tutto ruota intorno alle innovazioni e alle sfide che il settore è chiamato ad affrontare, un ruolo di rilevanza è giocato da quelle aziende che gestiscono servizi e dati. Questo è il caso di Continental VDO, nota soprattutto per il suo impegno sul tachigrafo, l'apparecchio di controllo che registra i dati relativi alla marcia dei mezzi e i tempi di guida dei loro conducenti e che si rivela fondamentale per effettuare i controlli e far rispettare le leggi in vigore. Oggi, grazie ai continui sviluppi tecnologici che hanno portato alla creazione di funzionalità preziose come il Dsrc (Dedicated short range communication), il tachigrafo è diventato intelligente, uno strumento in grado di generare informazioni e valore a partire dall'analisi dei dati, consentendo alle aziende di lavorare nell'ottica dell'efficientamento dei costi operativi di servizio, della sostenibilità competitiva e della sicurezza stradale. Ce lo ha spiegato meglio Alessio Sitran, Business Development and Institutional Relations Manager di Continental VDO, in occasione di Transpotec Logitec.

"Il tachigrafo è un esempio chiaro della velocità con cui la tecnologia può cambiare, in meglio, gli scenari competitivi - dice Sitran -. Si consideri che per passare dal tachigrafo analogico al digitale sono trascorsi 21 anni, dal 1985 al 2006. Ci sono voluti altri 13 anni per passare al secondo digitale. Poi, sono stati sufficienti solo quattro anni per passare alla nuova fase. L'accelerazione in campo tecnologico è stata impressionante e, di pari passo, è cambiato anche il ruolo stesso di questo strumento oggi tanto sofisticato: non è più "semplicemente" un dispositivo che registra i momenti di guida e di riposo, ma è diventata una vera e propria piattaforma in grado di dialogare con altre piattaforme".

I tachigrafi di nuova generazione generano valore poiché, oltre a raccogliere dati, riescono a gestirli e trasformarli in informazioni utili. "Gli agenti preposti al controllo possono rendere molto più efficiente la loro attività, fermando i veicoli che inviano segnali sospetti e lasciando procedere



Nella foto, da sinistra: Paolo Starace, Carlotta Gallo, Enrico Finocchi, Massimo De Donato, Alessio Sitran.

gli altri. I vantaggi però sono estesi anche ad altri campi. Possono, ad esempio, essere fornite informazioni utili per la manutenzione predittiva del veicolo o per implementare servizi ancora più mirati. Il campo di applicazione è in continua espansione" spiega Sitran. Non solo. Il tachigrafo garantisce anche un maggiore grado di sicurezza stradale, perché il suo sviluppo tecnologico lo ha reso uno strumento idoneo a garantire agli autisti condizioni di lavoro più adeguate, un maggiore rispetto delle norme e di conseguenza una decisiva riduzione degli incidenti. Inoltre, il corretto utilizzo di tachigrafi di ultima generazione garantisce anche un'adeguata sostenibilità. "In Continental parliamo di "sostenibilità competitiva" - conferma Sitran -. "Stiamo vivendo un periodo di grandi transizioni; pensiamo al tema dell'energia, della governance, dei trasporti... L'influenza della digitalizzazione e delle nuove forme di connettività è sempre più forte e capace di porre sempre nuove sfide al mercato. Promuovere forme di sostenibilità "soltanto" ambientale, sociale ed economica, non è più sufficiente. Serve un livello più esteso: oggi la sostenibilità deve imprescindibilmente legarsi alla capacità di essere competitivi sul mercato. E dunque, ogni sforzo effettuato in nome dell'ambiente deve favorire allo stesso tempo lo sviluppo della qualità del servizio o prodotto offerti. Sostenibilità e competitività

devono sempre più diventare facce della stessa medaglia".

Un tema affrontato da Continental VDO anche durante lo stand-up talk che, durante Transpotec, ha coinvolto i vertici dell'Albo Nazionale degli Autotrasportatori, della Polizia Stradale e di Unrae. Enrico Finocchi, presidente del Comitato Centrale per l'Albo Nazionale degli Autotrasportatori, la dott.ssa Carlotta Gallo, dirigente Compartimento Polizia Stradale della Lombardia, Paolo Starace, presidente della Sezione Veicoli Industriali di Unrae e Alessio Sitran, Business Development and Institutional Relations Manager di Continental, si sono incontrati per affrontare due temi decisivi per il presente e il futuro del settore: la sicurezza e la sostenibilità. "Abbiamo ritenuto che il modo migliore per farlo fosse riunire i vertici dei tre pilastri del settore: il primo si occupa di gestire la politica del trasporto, il secondo di esercitare l'attività di controllo e il terzo di promuovere lo sviluppo tecnologico. Noi di Continental, in questo caso, abbiamo cercato di fungere da trait d'union. Siamo infatti un'azienda che, oltre a realizzare una componente fondamentale del veicolo come gli pneumatici, gestisce servizi e un'ingente mole di dati che possono essere valorizzati in modi diversi, a vantaggio, ad esempio, degli stessi organi di controllo" ha spiegato Sitran.

integrata di servizi di mobilità. Obiettivo: migliorare prestazioni, sicurezza e sostenibilità della logistica e dare impulso all'internazionalizzazione e all'interconnessione dell'Europa.

IL RUOLO DELLA FORMAZIONE

Ma Transpotec non è stato solo vetrina di prodotto. Obiettivo del Salone, infatti, è sempre stato quello di porsi

come piattaforma di incontro, confronto e formazione. Soprattutto in contesto sfidante come quello attuale, dove il settore è chiamato a rispondere a innumerevoli sfide, dagli impegni con la UE in materia di sostenibilità, all'esigenza di innovazione nella logistica fino alle nuove opportunità professionali per i giovani. E proprio ai giovani è stato dedicato l'Osservatorio "Giovani Autotrasporto e Logistica" di ANITA,

costituito per trovare soluzioni concrete alla carenza di autisti e addetti che minaccia il comparto e inaugurato proprio nei giorni della manifestazione. Tre gli obiettivi dell'Osservatorio: comprendere le aspettative dei giovani, promuovere l'uguaglianza di genere e l'empowerment femminile, fornire orientamento alla futura forza lavoro e sensibilizzare le istituzioni sulla carenza di autisti.

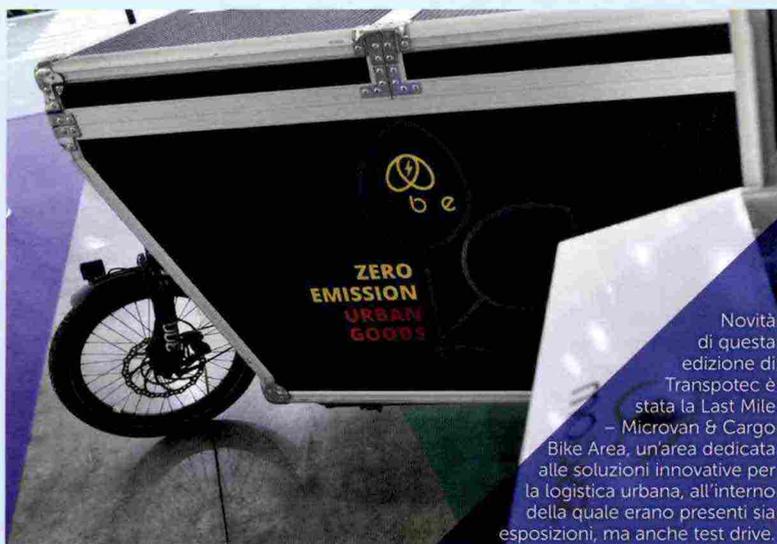


LE NOSTRE CONCLUSIONI

Dunque, dopo la moria dei saloni di truck come ad esempio Parigi, Istanbul, Ginevra, Barcellona, Mosca, che il Transpotec sia stato un successo fa molto piacere. Il metro del successo, oltre al pubblico, sono le otto case costruttrici che, da tempo, gli addetti chiamano "Otto Sorelle". Peccato per la mancanza del grosso dei commerciali. C'erano infatti Iveco e MAN (che sono a tutta gamma), Renault, Toyota e Maxus, ma non c'era una bella fetta di mercato: Stellantis in primis e poi Ford, Mercedes, Volkswagen e anche altri.

Eppure sono tutti concordi nel giudicare che il 2023 sia stato un anno eccezionale e l'hanno ribadito tutti al salone, questo dopo un lungo periodo di crisi; sono sempre concordi nel

ritenere che il 2024 stia andando anche meglio. Sappiano come gli investimenti in veicoli industriali siano una funzione del PIL di un paese. Aumenta il PIL aumentano gli investimenti in mezzi di trasporto che, come ovvio, servono a distribuire i beni che l'aumento del PIL ha consentito di produrre e vendere. Il ritardo tra crescita e investimento è di 6-12 mesi. Nei commerciali la reazione, a causa di meno vincoli all'immatricolazione e di una produzione più standardizzata (simile a quella dell'auto) è più rapida: 3-6 mesi. **E allora perché in gran parte non sono venuti al Transpotec?** Difficile rispondere, ma con ogni probabilità dipende dall'arretratezza della situazione italiana. I clienti dei commerciali non sono, solitamente, trasportatori, ma aziende poco strutturate, molte individuali, che forniscono un qualche



Novità di questa edizione di Transpotec è stata la Last Mile - Microvan & Cargo Bike Area, un'area dedicata alle soluzioni innovative per la logistica urbana, all'interno della quale erano presenti sia esposizioni, ma anche test drive.

tipo di servizio e per cui il trasporto è solo parte del "business", questo in un tessuto sociale e imprenditoriale molto rigido.

La scarsa presenza dei commerciali ci dice come le aziende non credano molto alla crescita, mentre i "pesantisti", dove gli acquisti sono più strutturali e meno d'impulso, credono a un forte incremento del PIL. Ma sarà veramente così? È veramente quello che si è percepito nei padiglioni della fiera a Rho? L'Italia avrebbe bisogno di crescere almeno il 2% l'anno in più della media UE per almeno un decennio. L'andamento dei visitatori e l'interesse al Transpotec, al di là delle questioni tecniche come l'idrogeno, l'elettrico e le norme GSR, ci dicono che il substrato esisterebbe ma... lacci e laccioli frenano questo andamento. Non c'è un settore in Italia dove non vi siano rendite di posizione garantite da norme nazionali in netto contrasto con ciò che è la libera concorrenza: questo in qualunque settore compreso il trasporto di cose o persone.

Comunque, l'andamento di mercato ci rende chiaro cosa sia la neutralità tecnologica anche a livello della politica, da quella locale a Bruxelles, lo capiremo, meglio, all'IAA di Hannover previsto dal 17 al 22 settembre 2024. Il prossimo Transpotec, in programma dal 13 al 16 maggio 2026, invece, potrebbe essere la verifica di un nuovo andamento del mercato, più integrato nell'Europa e nel mondo, ma il punto è che bisogna buttare a mare, subito, molte normative e ancor più consuetudini e, finalmente, crescere; non solo recuperare. Altrimenti, di questo passo, molte cose, saloni inclusi, non si faranno più perché mancheranno le risorse e si passerà ad una economia di quasi sussistenza, cosa che peraltro molti prevedono per il nostro Paese dal 2030 in poi, visto l'incremento dell'età media, la non crescita della produttività e la netta riduzione dei giovani. Per ora il numero degli occupati aumenta. In questi mesi abbiamo superato la Corea del Sud e siamo il quinto paese manifatturiero esportatore al mondo.

Le cose sembrano andare nel verso giusto e sembra ci godremo molti Transpotec, anche con i commerciali: vedremo! ●

ADAS | LE FORNITURE RALLENTANO E LA SCADENZA DEL 7 LUGLIO POTREBBE NON

LA CRISI DEI MATERIALI? NON È UN'EMERGENZA

Le componenti elettroniche della maggior parte dei nuovi sistemi di sicurezza continuano a mancare, ma il mistero dei Trasporti non concede rinvii. Ci sono già le deroghe previste da Bruxelles per le quali può essere immatricolato, senza ADAS, un numero di mezzi pari al 30% delle immatricolazioni dell'anno scorso

«Houston, c'è un problema!». Il solito, quando si parla di tecnologie: la crisi dei materiali. Sensori, processori, microchip, circuiti integrati sono tutti realizzati con materiali difficili da reperire in

un mercato sostanzialmente controllato da due paesi, Cina e Taiwan, sempre sull'orlo di un conflitto, ma anche da Giappone e Corea del Sud, che però devono arrivare in Europa percorrendo una rotta - quella del Canale di Suez - infestata dalle

incursioni dei ribelli Houthi e dei pirati somali. Nella migliore delle ipotesi, perciò, le navi che provengono dal Far East devono circumnavigare l'Africa con aumento dei costi di trasporto e ritardi rispetto ai tempi di consegna previsti.

Le prime stelle concesse da novembre. Con qualche difformità

EURONCAP TESTA GLI ADAS



Ci sono voluti 27 anni. Ma alla fine dal prossimo novembre, Euro NCAP (European New Car Assessment Programme), l'organizzazione di verifica della sicurezza degli autoveicoli, dopo aver dato le sue stelle a centinaia di automobili, testerà i primi camion con un sistema di classificazione dedicato, che si chiamerà «Truck Safe».

«Sebbene gli autocarri rappresentino solo il 3% di tutti i veicoli sulle strade europee», ha spiegato **Matthew Avery**, direttore dello sviluppo strategico dell'organismo, «sono coinvolti in quasi il 15% degli incidenti mortali del Continente. Per affrontare questa preoccupante tendenza, cominceremo a testare le tecnologie di assistenza alla guida volte a migliorare la sicurezza dei veicoli pesanti. Purtroppo, infatti, le dimensioni e il peso dei mezzi industriali e commerciali li rendono intrinsecamente più pericolosi di quelli più piccoli, soprattutto per gli utenti della stra-

da vulnerabili, come ciclisti e motociclisti».

In realtà è proprio la crescente presenza di tecnologie di sicurezza a bordo dei veicoli pesanti ad aprire a Euro NCAP la strada dei test che - come per le vetture - si propone di andare oltre le normative minime e fornire un sistema di rating utilizzabile in particolare dalle flotte e dagli assicuratori. Soltanto nel 2030, infatti, saranno introdotti i crash test - che hanno reso celebri i test Euro NCAP - ma che comportano un costo rilevante per i produttori che si fanno carico di fornire i mezzi da sottoporre ai crash. Nel frattempo, il «Truck Safe» si sarà consolidato proprio testando gli ADAS: si comincerà dalla frenata di emergenza autonoma (AEB) per l'adattamento intelligente della velocità, l'AEB per gli utenti della strada vulnerabili (pedoni), i sistemi di mantenimento della corsia, gli AEB sulla svolta laterale e prevenzione della collisione con pedoni/ciclisti e i sistemi di monitoraggio con telecamere. Non tutti quelli resi obbligatori dal nuovo Regolamento europeo, cioè, ma anche sistemi che non sono previsti dalla normativa.

L'organismo, intanto, sta stringendo rapporti con i produttori (tra quelli già coinvolti ci sono DAF, Scania, Volvo e ZF), enti locali, assicuratori, società di autotrasporto e decisori politici, proprio per arrivare a un sistema di valutazione che vada oltre la regolamentazione comunitaria. E consentire, ha concluso Avery, «a tutte le parti interessate del trasporto merci a identificare e valutare il livello di sicurezza dei mezzi. Questo garantirà non solo una maggiore sicurezza per i conducenti, ma creerà anche opportunità per quegli operatori che investono nei veicoli più sicuri, rendendo il programma attraente sia per gli assicuratori che per gli spedizionieri».

ESSERE RISPETTATA



IRITARDI

Per di più il settore dell'automotive è una piccola fetta del mercato mondiale dei semiconduttori: appena l'8% di un giro d'affari da 500 miliardi di dollari, nel quale la parte del leone la fanno computer e smartphone, sui quali ovviamente si concentra la produzione. Il che vuol dire ulteriori ritardi per i componenti destinati all'automotive.

Saranno, tuttavia, proprio i sistemi ADAS – insieme alle applicazioni dell'intelligenza artificiale agli autoveicoli – a richiedere maggiore attenzione ai produttori di semiconduttori e microchip. Secondo le previsioni di IDC, una delle principali società internazionali di market intelligence, «ADAS rappresenta la quota maggiore del mercato dei semiconduttori per autoveicoli, con un tasso di crescita annuale composto del 19,8% entro il 2027, rappresentando il 30% del mercato dei semiconduttori per

autoveicoli». Si presume che fra tre anni, la disponibilità di questi materiali non sarà più tanto complessa.

Ma il 2027 è lontano. Lo sa bene chi ha ordinato un veicolo ed è stato costretto ad attendere mesi e mesi prima di entrare in possesso del mezzo. Oggi la situazione è in parte migliorata, ma l'avvicinarsi della scadenza del 7 luglio 2024, da una parte ha fatto esplodere la domanda di questi componenti elettronici per installarli su tutti i mezzi sui cui diventeranno obbligatori, dall'altra ha fatto accumulare sui piazzali dei distributori, a poche settimane dalla scadenza, veicoli – soprattutto commerciali – privi di questi sistemi, arrivati in ritardo rispetto all'ordinazione. Anche volendo inserire i nuovi apparati su questi veicoli ci sarebbe bisogno di un ulteriore passaggio presso la Motorizzazione dal momento che è necessario un nuovo collaudo, poiché vengono apportate modifiche alle caratteristiche costruttive o funzionali che richiedono un duplicato del documento di circolazione.

LE DEROGHE

Che il problema esista lo hanno riconosciuto le stesse autorità comunitarie che hanno previsto un meccanismo abbastanza elastico per applicare le norme. Le case automobilistiche potranno immatricolare, anche dopo la scadenza, veicoli non conformi alle nuove disposizioni nella misura del 30% dell'immatricolato dell'anno precedente o, in alternativa, tutti gli autoveicoli che siano forniti di Codice di conformità datato almeno tre mesi prima della scadenza del 7 luglio.

Una scappatoia che non tutti ritengono soddisfacente. La stessa Unrae, associazione degli importatori di veicoli, si era rivolta al ministero dei Trasporti per ottenere «una deroga con criteri più ampi» di quelli previsti dalle norme comunitarie. Ma si è sentita rispondere picche, nonostante simili deroghe siano state concesse nel recente passato, per motivi di emergenza e di eccezionalità. Ma si trattava del Covid e il ministero evidentemente non ritiene le difficoltà del mercato automobilistico simili a quelle del 2020. Certo che se per ottenere una proroga ci vuole una pandemia... ■

ADAS | PARLA MASSIMO ARTUSI, PRESIDENTE DI FEDERAUTO (CONCESSIONARI)



«**Gli ADAS sono sistemi che puntano a supportare il conducente nelle situazioni complesse, facendo in modo che possa prendere le decisioni giuste nei tempi giusti. La cosa fondamentale - e noi concessionari insistiamo molto su questo - è che non passi il messaggio che la digitalizzazione sia in grado di sostituire al volante l'uomo e la sua professionalità**»

Ma quanto vale, oggi, la sicurezza sul mercato degli autoveicoli? Per molto tempo a cavallo degli anni Duemila, è stato un valore sul quale gli stessi costruttori, sensibili ai mutamenti d'umore del pubblico, hanno investito massicciamente, facendone un fiore all'occhiello del proprio prodotto. Quel valore, però, negli ultimi anni sembra essere stato gradualmente sostituito, nella sensibilità del consumatore dalle problematiche della transizione green. La pressione delle politiche ambientali europee, così radicali nelle scelte e così ravvicinate nei tempi, stanno creando incertezza e confusione. In questa situazione come reagisce il mercato? Il cliente presta ancora attenzione alla sicurezza o è troppo preoccupato e confuso dalla transizione green per prendere in considerazione anche questo aspetto nell'acquisto di un veicolo pesante? Lo abbiamo chiesto a **Massimo Artusi**, che da presidente di Federauto occupa una posizione privilegiata per osservare anche le minime increspature nel mare del mercato degli autoveicoli. «È vero», risponde Artusi, «che la transizione ecologica sta condizionando il mercato soprattutto a causa dell'incertezza sulle scelte regolamentari e tecnologiche, sui costi che le imprese dovranno affrontare, sui

sostegni da parte dello Stato per accompagnare le imprese al processo di transizione, sui tempi degli spin-off tecnologici e quindi su quelli della programmazione aziendale. Si tratta di un passaggio complesso nel quale, però, non direi che la sicurezza della circolazione occupi un posto secondario. Tutt'altro. La spinta al rinnovo del parco che proviene dalle imprese è dettata dalla necessità di avere mezzi efficienti in termini di consumi, di ridurre le emissioni e di mettere sulla strada veicoli sempre più sicuri. Per un imprenditore, un mezzo fermo per un problema tecnico o per un incidente - al di là delle conseguenze per le persone - è un danno economico pesante: evitare sinistri grazie a mezzi dotati dei migliori sistemi di sicurezza, perciò, è una componente essenziale della mission aziendale. Purtroppo, le politiche europee per la transizione, influenzate dalla scelta esclusiva della trazione elettrica stanno paradossalmente rappresentando un elemento frenante per il ricambio del parco. E questo vuol dire mantenere in circolazione veicoli obsoleti che non sono soltanto inquinanti, ma sono anche meno sicuri di quelli più recenti. Per questo ci auguriamo che le istituzioni europee che usciranno dal voto di giugno sappiano abbandonare la strada dell'ideologia e imboccare

quella del pragmatismo: l'unica che può garantire la sostenibilità ambientale, economica e sociale e accelerare gli investimenti per il rinnovo tecnologico e migliorare subito la sicurezza». **Gli ADAS, che diventeranno obbligatori sui nuovi autoveicoli a partire dal prossimo luglio, stanno avendo problemi di consegna a causa della crisi dei materiali. Quanto e come tale circostanza può incidere sul mercato, in assenza di una proroga?** Il problema c'è e, forse, è ancora sottovalutato da chi potrebbe concedere un'eventuale proroga, perché esiste un rallentamento della produzione a causa delle tensioni geopolitiche nel Far East tra Cina e Taiwan - che sono i maggiori produttori di semiconduttori - e sulla rotta di Suez, interessata da attacchi ai mercantili. A tali ritardi, poi, vanno aggiunti i tempi di allestimento, che sono aumentati per l'accumulo degli ostacoli dei mesi passati e per i collaudi da parte degli organi territoriali della Motorizzazione. È vero che c'è un minimo di elasticità, dal momento che le case costruttrici potranno immatricolare ancora per qualche tempo, dopo il 7 luglio, veicoli pesanti non conformi al Regolamento, nella misura del 30% dell'immatricolato dello scorso anno o, in alternativa, tutti quelli dotati di Codice di conformità rilasciato entro i

«PER GLI ADAS PROROGA INEVITABILE»

Nonostante le incertezze create dalla transizione green, la sicurezza è sempre un valore del quale chi acquista un veicolo pesante tiene conto. Non foss'altro per evitare incidenti o guasti che terrebbero il veicolo fermo, limitando l'attività d'impresa. Quanto alle nuove tecnologie, devono essere un supporto, ma non possono sostituire l'uomo e la sua professionalità

tre mesi precedenti. Ma temiamo che non siano disposizioni sufficienti per rispondere a quei fenomeni che ho ricordato. Sarebbe più utile una proroga di qualche mese, come è avvenuto per scadenze analoghe dopo la pandemia. Mi rendo conto che in questo caso non c'è una pandemia a rendere drammaticamente eccezionale il momento, ma forse con l'avvicinamento della scadenza è possibile che tutti si rendano conto della situazione che sta ancora pienamente scontando le difficoltà iniziate con la pandemia. L'onda non è ancora passata e ritengo che una proroga sull'obbligo dei nuovi sistemi ADAS sarà inevitabile.

Il nuovo Codice della strada, in discussione al Parlamento, anticipa in qualche modo l'introduzione di alcuni impianti di sicurezza, rendendo obbligatorio in alcuni casi - per esempio - il misuratore del tasso alcolemico, l'alcolock. Che problemi può avere tale disposizione sul mercato? Tutti i veicoli sono predisposti per l'installazione o c'è il rischio di incontrare difficoltà se un cliente vi chiede un tipo di veicolo dotato di questo sistema?
Naturalmente i veicoli di prossima immatricolazione dovranno essere pronti, a partire dal prossimo 7 luglio, alla *General Safety Regulation* (GSR) per rispettare il nuovo Regolamento europeo che prevede esplicitamente la predisposizione all'installazione di un'interfaccia per l'alcolock. Quanto a quelli già in circolazione - o quelli che saranno immatricolati in deroga - non credo che ci siano particolari pro-

blemi di installazione del misuratore del tasso alcolemico. Altro discorso, deve essere fatto per quei sistemi che richiedono una più profonda connettività con i sistemi di controllo del veicolo. Ma si tratta di esaminare la questione caso per caso. Per esempio, il BSIS (il sistema angoli ciechi) è «retrofittabile», mentre il nuovo AEBS (*Advanced Emergency Braking System*) non lo è.

Tutti questi apparati elettronici arricchiranno sempre di più il cruscotto dei veicoli. Le cabine di quelli pesanti già oggi sembrano quelle di un aereo di linea. Non è che troppe strumentazioni rischiano di aumentare la distrazione del conducente, che come è noto è la causa principale degli incidenti stradali?

Il rischio di distrazione c'è sempre, ma gli ADAS più che strumentazioni separate, sono sistemi che puntano proprio a supportare il conducente nelle situazioni complesse, facendo in modo che possa prendere le decisioni giuste nei tempi giusti. La cosa fondamentale - e noi concessionari insistiamo molto su questo - è che non passi il messaggio che la digitalizzazione sia in grado di sostituire al volante l'uomo e la sua professionalità. I sistemi aiutano, ma non risolvono. Altro aspetto importante è

la conoscenza dei sistemi, perché come per ogni cosa è comunque la conoscenza del funzionamento a ottimizzare il risultato. Infine, è necessario ricordare sempre che le strade sono sistemi altamente complessi e solo il rispetto delle regole da parte di ciascun utente, dal conducente del TIR più grande al pedone, consentirà la riduzione complessiva dell'incidentalità. ■



Ecobonus - Spazzati via in nove ore oltre 200 milioni di euro: uno scenario con qualche interrogativo

Elettrico, esauriti gli incentivi Rimangono fondi per le ibride

» Gli oltre 200 milioni di euro destinati a incentivare l'acquisto di automobili elettriche con il nuovo Ecobonus sono stati spazzati via nel giro di poco meno di nove ore. Le risorse messe a disposizione dal Mimit hanno visto una vera e propria corsa ai fondi. "Un successo per la campagna a favore delle auto elettriche che, contrariamente a quanto era avvenuto in passato, vedono per la prima volta un grande interesse del pubblico", ha dichiarato il presidente del Centro Studi Promotor, Gian Primo Quagliano, commentando un click-day andato oltre ogni più rosea previsione.

Gli interrogativi

L'esaurimento dei fondi in tempi così brevi ha anche posto alcuni interrogativi. Massimo Artusi, presidente di Federauto, si è sbilanciato a riguardo: "Esprimiamo forti perplessità sull'esaurimento, avvenuto in poche ore, dei fondi ecobonus per le prenotazioni relative alla fascia di CO2 da 0 a 20 grammi/km, in pratica veicoli a trazione esclusivamente elettrica. Se, da una parte, ci si potrebbe - continua il presidente della Federazione Italiana Concessionari Auto - compiacere della risposta immediata e consistente verso questo tipo di vetture, non si può non rilevare come l'esito sia



Una serie di automobili elettriche in ricarica

Federauto ha chiesto di verificare l'andamento del "click-day" che ha eroso i fondi

diametralmente opposto alle risposte del mercato di fronte agli Ecobonus 2022 e 2023, che avevano lasciato ingenti residui proprio tra le risorse destinate a questa tipologia di veicoli, che ha sempre incontrato forti difficoltà di gradimento da parte degli acquirenti. Chiediamo che e amministrazioni competenti approfondiscano urgentemente questo fenomeno che ritenia-

mo assolutamente anomalo e, probabilmente, non in linea con la ratio della norma che è quella di favorire cittadini ed imprese". Rimangono invece ampiamente disponibili le risorse per l'acquisto di automobili ibride plug-in e motore termico con un livello di emissioni di CO2 fino a 135 gr/km, nonché di motocicli e ciclomotori elettrici e non elettrici e di veicoli commerciali leggeri.





IL PANEL/1

Autoingros, Spazio Group ed Evo sull'automotive "Ampliamo il mercato"

Carlo Albero Jura, presidente di Spazio Group, Luca Di Tanno, amministratore delegato di Autoingros Torino, e un rappresentante di Evo. Saranno loro gli ospiti del panel sul mondo dell'automotive dell'evento «La Stampa è con voi», in programma oggi al teatro Vittoria.

Evo è il giovane marchio della casa automobilistica molisana DR. La gamma delle sue auto comprende la city suv Evo3, lo space suv Evo4, l'urban suv Evo5, l'extra large suv Evo7 e il pickup turbo diesel Evo Cross4. Nella provincia di Torino è rappresentato dalla concessionaria Autostandar 2.0, al civico 429 in corso VerCELLI (Torino) al civico 136 di corso Trieste (Moncalieri). Autostandar 2.0 srl, punto di riferimento per gli automobilisti del torinese, vanta un'esperienza lunga cinquant'anni. Professionalità ed esperienza nell'automotive al servizio delle diverse esigenze dei clienti sono le carat-

teristiche della concessionaria. A Torino e Moncalieri è possibile osservare da vicino tutte le auto Evo benzina o Gpl in pronta consegna e programmare gli interventi di manutenzione, eseguiti da personale altamente specializzato.

La holding torinese Spazio Group, leader nell'area Nord Ovest con oltre 25 anni di attività nella distribuzione di auto e servizi, si è distinta nel tempo per le sue azioni visionarie. Ciò include la riduzione della plastica, dei consumi dell'acqua potabile e dell'impronta di carbonio dei propri show-room, passando all'uso di energia rinnovabile sin dal 2010. L'impegno di Spazio si è spostato nei propri plessi commerciali, che in Borgo Vittoria coprono una superficie di 70 mila metri quadri. In queste aree sono state intraprese azioni collettive per il clima, che incoraggiano la tutela delle aree verdi comuni, contribuendo così a creare una comunità più consapevole e responsabile verso la salvaguardia dell'ecosistema. «Come precursore nella

trasformazione della mobilità urbana, il nostro Gruppo ha iniziato a offrire prodotti che utilizzano direttamente o indirettamente fonti di energia rinnovabile» spiega Carlo Albero Jura, presidente di Spazio Group e vicepresidente di Federauto.

«È un momento molto particolare per il mercato dell'auto» dice invece Luca Di Tanno, ad di Autoingros Torino SpA, concessionaria con oltre tre decenni di storia e attualmente presente con una rete capillare di showroom nel Piemonte, Lombardia, Liguria ed Emilia-Romagna. Dal 2020 a oggi l'inflazione subita dai listini auto, secondo diversi studi, supera il 30 per cento, il che rende l'acquisto di un'autovetture nuova una scelta sempre più onerosa. Trattandosi di un effetto che ha visto coinvolti tutti i costruttori, si è notato come la fascia di prezzo più accessibile sia rimasta scoperta in termini di prodotto. Autoingros, concessionaria ufficiale di venti brand automobilistici, propone due soluzioni: «La prima - spiega di Tanno - rivolta alla gestione del costo di guida, mentre la seconda ha come obiettivo ampliare la nostra proposta di autovetture nuove, soprattutto nella fascia delle auto economiche». Aggiunge: «Da anni proponiamo ai clienti soluzioni personalizzate per rendere più sostenibile il costo per l'acquisto di un'auto». PF. CAR. —



Il mistero dell'ecobonus

In nove ore prenotati 240 milioni di incentivi per le auto elettriche

Per il Ministero è tutto regolare, ma gli addetti ai lavori lo definiscono un «fenomeno anomalo», considerando l'andamento delle vendite dei veicoli a batteria negli ultimi anni. Le ipotesi e i bonus rimasti

Non c'è trucco, non c'è inganno: ora ci sono 240 milioni di euro e adesso non ci sono più. Per cercare di capire cosa è successo agli incentivi delle auto elettriche bisogna credere alla magia oppure armarsi di pazienza e, se lo ha fatto in maniera legale, congratularsi con chi ha messo in piedi l'affare del secolo. In meno di nove ore sono spariti gli ecobonus legati alle auto a batteria, ovvero, facendo due calcoli, alcune ipotesi e considerando il diverso peso economico degli incentivi, sono state prenotate da un minimo di 15mila a un massimo di 30mila veicoli a zero emissioni. Grandi numeri considerando che nei primi sei mesi del 2023 ne erano state vendute poco più di 32mila, la maggior parte delle quali non erano neanche incentivabili perché avevano un prezzo superiore ai 42.700 euro, iva compresa.

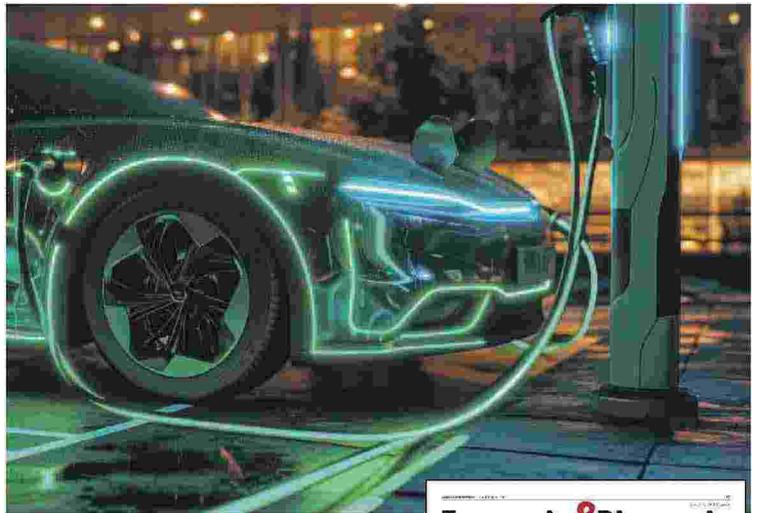
Al miracolo, naturalmente, non ci crede nessuno, anche perché la campagna di incentivi 2023 per le vetture 100% a batteria si era chiusa con 312 milioni di euro non utilizzati e quella del 2022 di milioni ne aveva avanzati 330. Tantomeno gli addetti ai lavori. L'Unrae, l'associazione dei costruttori

stranieri in Italia, ha ipotizzato che non ci fossero nel sistema tutti i fondi stanziati, mentre Federauto (i concessionari) e il ceo di Stellantis Carlos Tavares hanno parlato di un «fenomeno assolutamente anomalo». Qualcuno nel settore ha puntato il dito contro una non meglio identificata società di noleggio in grado di accaparrarsi il boccone più grosso degli incentivi elettrici. Ma i dati del ministero sembrano smentire questa ipotesi: i privati hanno aderito agli incentivi per il 68%, una quota decisamente più alta rispetto a quella evidenziata dalle vendite di auto elettriche effettuate finora, che vedevano le aziende sempre in prima fila. E se, invece, avesse prenotato i bonus una organizzazione che, mettendo insieme nomi e bassi Isee, avesse opzionato le auto con il massimo dello sconto (13.750 euro), certa di poterle rivendere a un prezzo più alto di quello pagato? È una ipotesi, solo in parte suffragata dalla considerazione che sono esaurite le categorie di auto con gli incentivi più alti. Mentre rimangono a disposizione, al momento in cui scriviamo, 320 milioni di bonus per le altre vetture.

Sono a disposizione quelli per le vetture ibride plug-in, con emissioni comprese tra 21 e 60 grammi e con prezzo pari o inferiore a 45mila euro (Iva esclusa), che ricevono un contributo di 4mila euro, a cui si aggiungeranno ulteriori 4mila se si rottama un veicolo da Euro 0 a Euro 2, o ancora 2mila euro se Euro 3 o 1.500 se Euro 4.

E anche quelli per le auto nella fascia di emissioni tra 61 e 135 grammi, ovvero le ibride full e mild, con motore tradizionale a basso consumo o a Gpl, ma con prezzo pari o inferiore a 35mila euro Iva esclusa. L'incentivo è di 3mila euro se si rottama un veicolo da Euro 0 a Euro 2, di 2mila euro se di classe Euro 3 o 1.500 euro se Euro 4. È sempre prevista la maggiorazione del 25% degli importi nel caso di reddito familiare Isee inferiore a 30mila euro.

Franco Oppedisano



Auto elettriche, volano i bonus ma le vendite restano basse

FEDERMOTORI

PORDENONE/UDINE «Un settore strategico per l'economia del Friuli Venezia Giulia. Occupa oltre duemila persone, senza tenere conto delle centinaia di addetti dell'indotto. E il valore del mercato che movimentiamo si aggira attorno al miliardo di euro all'anno».

Lo sottolinea Giorgio Sina, riconfermato presidente del gruppo Confindustria Federmotori della regione. Vice è stato indicato Stefano Zomero della provincia di Pordenone, in consiglio anche Giorgio Pelizon della provincia di Gorizia. Giorgio Sina, al terzo mandato da presidente regionale, assicura un lavoro «sulla linea della continuità che "ci vede

sempre tutelare le imprese associate davanti ai tavoli istituzionali. A livello nazionale - prosegue -, il rapporto di Confindustria con Federauto risulta decisivo per avere un costante confronto ai massimi livelli, mentre in Fvg l'interlocuzione con la Regione è positiva e ci consente di vedere garantita un'attenzione mirata alle esigenze delle imprese. Ci fossero i presupposti sul fronte delle risorse - ha concluso - non abbiamo dubbi che potrà essere riproposta l'iniziativa degli incentivi». Intanto il mercato dell'auto ad aprile ha mostrato luci e ombre. Luci sul fronte del fatto che proseguono le immatricolazioni, anche se non in massa, ombre, invece, sul fronte del green (l'elettrico, tanto per intenderci) anche se, invece, i 200 milioni di incentivi messi a bando

dal Governo se ne sono andati in una mattinata. «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». A parlare il presidente 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». La nota di Federauto va avanti. «L'immobilismo delle vendite di veicoli elettrici e plug-in, il cui parco circolante rappresenta poco più del 1% del totale delle autovetture circolanti, evidenzia nu-

meri estremamente distanti dagli obiettivi - recentemente riconfermati dai tecnici del Governo - fissati nel Piano nazionale integrato per l'energia e il clima». Resta l'auspicio che in tempi brevi possano essere realizzati un gran numero di punti per la ricarica, fondamentali per implementare il mercato delle auto green.

In ogni caso, secondo il Ministro delle Infrastrutture e di trasporti, i dati ad aprile per quanto riguarda il mercato delle autovetture evidenziano una crescita del +7,5% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Nel primo quadrimestre 2024 il computo delle immatricolazioni ammonta in regione Friuli Venezia Giulia a un parziale positivo del +6,1 per cento rispetto allo scorso anno.

ldf

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA CONFERMA Giorgio Sina confermato alla guida di Federmotori regionale per il terzo mandato consecutivo



«Ora serve una programmazione verso la completa transizione»

Francesco Maldarizzi: «Si è creata una accelerazione senza precedenti»

●BARI. «Solitamente il mercato dell'acquisto, legato agli incentivi auto, si crea nei mesi. Per la prima volta nella storia in poche ore sono stati assorbiti oltre 200 milioni nella fascia 0-20 grammi di CO₂, determinando il completo esaurimento dei fondi messi a disposizione per tale fascia. Poiché si è creata una situazione senza precedenti sugli ecobonus, abbiamo chiesto dati al Ministero per effettuare una puntuale verifica. Purtroppo, la situazione che si è creata toglie ai privati la possibilità di usufruire delle incentivazioni. Desidero ricordare che l'Italia ha il parco circolante più vetusto d'Europa e che un'accelerazione alla sostituzione si sarebbe potuta avere solo tramite questa misura di incentivazione. È abbastanza strano che in soli quattro giorni dall'uscita del decreto si siano vendute quasi 30.000 vetture elettriche, che è un numero esorbitante. Vero è che il piano infrastrutturale italiano delle colonnine sta crescendo tanto, anche nel Mezzogiorno».

Così Francesco Maldarizzi, presidente del Maldarizzi Automotive spa, nonché membro esecutivo del direttivo FederAuto, ha commentato il caso dell'esaurimento dei bonus per i veicoli a ridotta emissioni.

«Gli ecobonus hanno sicuramente incrementato le vendite delle auto



LA VOCE DEI RIVENDITORI

A sinistra
Francesco
Maldarizzi
a destra
Stefania
Chiarito

elettriche. L'intero settore automotive può solo essere soddisfatto per questa netta inversione di tendenza rispetto agli scorsi anni, seppur restano dubbi su quale sia stata la reale platea di beneficiari» è invece il commento di Stefania Chiarito, amministratore del Gruppo Chiarito. «Il percorso di elettrificazione in atto si respira quotidianamente nei nostri showrooms tra Bari e Matera, con clienti sempre più consapevoli ed orientati positivamente alle tematiche di salvaguardia ambientale. Resta fondamentale - continua - poter presidiare il mercato con un'offerta trasversale, capace di abbracciare le eterogenee esigenze in tema di ali-

mentazioni. A tal proposito è importante rimarcare che per acquisto di veicoli endotermici, ibridi ed ibridi Plug-in, i fondi Ecobonus previsti dal Dpcm del 25 maggio scorso, sono ancora disponibili. Alla luce del crescente interesse, l'auspicio è che in futuro possa esserci una politica per la transizione ecologica atta a non vivere di continui "stop & go", quale riflesso della disponibilità-indisponibilità di fondi. Serve, invece, una programmazione strutturale di sostegno economico che accompagni in modo costante e sano al raggiungimento degli obiettivi di transizione verso il full electric, che il panorama globale impone».

[Car. Pal.]





INCENTIVI di Claudio Marincola

AUTO GREEN IL MISTERO DEGLI ECOBONUS

Cosa c'è dietro il boom di richieste di auto elettriche? Agli italiani non sono mai piaciute ma nei giorni del click-day sono andate ruba. I 200 milioni circa di incentivi messi in campo dal gover-

no sono esauriti nell'arco di nove ore. Il 3 giugno è suonato il gong e non ce n'era già più per nessuno. Come spiegare questo passaggio dall'indifferenza verso l'auto green alla smania compulsiva delle preno-

tazioni. Prima che entrasse in vigore il DPCM la capacità di assorbimento è rimasta scarsa al punto che dei finanziamenti stanziati erano avanzati 170 milioni.
a pagina XIV

I MAXI-SCONTI DELLE SOCIETÀ DI NOLEGGIO E IL SOSPETTO DELL'ACCAPARRAMENTO

AUTO GREEN, IL GIALLO DEI INCENTIVI OMBRE SUL BOOM DELLE RICHIESTE

*In pochi giorni prenotati oltre
25 mila veicoli contro i 10 mila
acquistati negli ultimi 12 mesi*

di CLAUDIO MARINCOLA

Cosa c'è dietro il boom di richieste di auto elettriche? Agli italiani non sono mai piaciute ma nei giorni del click-day sono andate letteralmente a ruba. I 200 milioni circa di incentivi messi in campo dal governo sono esauriti nell'arco di nove ore. Il 3 giugno è suonato il gong e non ce n'era già più per nessuno. Come spiegare questo passaggio dall'indifferenza verso l'auto green alla smania compulsiva delle prenotazioni. Prima che entrasse in vigore il DPCM la capacità di assorbimento è rimasta scarsa al punto che dei finanziamenti stanziati erano avanzati 170 milioni di euro. "E' un'anomalia, vorremmo capire che cosa è successo - si chiede Massimo Artusi, presidente di Federauto - si trattava di un grosso importo con sconti di 7/8 mila euro a veicolo. Corrispondono a circa 25/26 mila

veicoli prenotati dai concessionari nell'arco di soli pochi giorni.

Un'enormità... se consideriamo che di auto elettriche in un anno ne sono state vendute solo 10 mila".

Il sospetto è che ci sia stata una sorta di accaparramento. Come spiegare altrimenti questo improvvisa passione per l'elettrico, un'attrazione fatale, un fenomeno che andrà approfondito.

Circa 25 mila contratti. Un boom. Una manna piovuta dal cielo questo l'Ecobonus 2024, con effetti balsamici su un segmento che una settimana fa agonizzava. "Se da una parte ci si potrebbe compiacere della risposta immediata e consistente verso questo tipo di vetture - riprende Artusi - non si può non rilevare come l'esito questa volta sia opposto alle risposte del mercato rispetto agli Ecobonus 2022 e 2023".

Passa fare un passo indietro. Tornare all'ultimo Forum Automotive di Milano quando si analizzava le ragioni che osalavano da noi l'acquisto di auto elettriche. Ragioni anche tecniche, sostenute, ad esempio, dal professor Pier Luigi Del Viscovo (Feet &

Mobility), esperto del settore: "L'auto elettrica "i è schiantata contro un muro perché non è a emissioni zero, o meglio, è a emissioni zero solo allo scarico ed è ininfluente per le emissioni di CO2". La produzione di auto a batterie rappresenterebbe inoltre un danno ambientale tra assemblaggio, lavorazioni, estrazione di minerali etc etc. Un danno anche più invasivo di quello prodotto da un veicolo termico, con in più il problema delle colonnine che sono sempre poche e il rischio-furto delle costosissime batterie.

In Europa per segnare una svolta e avviare la transizione green sono stati investiti ben 252 miliardi in due anni. Il mercato italiano non ha risposto: nello scorso mese di aprile, quando però già si era sparsa la voce che sarebbero arrivati nuovi incentivi, sono state vendute 3.173 auto elettriche, 20,5% in meno ri-

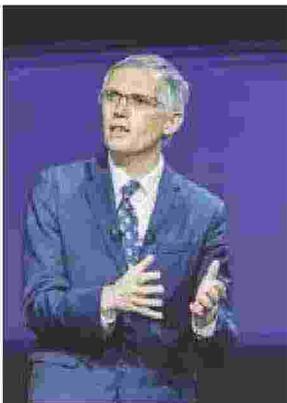
spetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

La reiterazione degli Ecobonus è una costante italiana. Passare dal flop degli anni scorsi al recente boom rimane però sorprendente. Come spiegarlo? In mancanza di certezze si possono restare solo supposizioni: per la prima volta si aveva diritto allo sconto anche per le vetture acquistate dalla società con il noleggio a lungo termine. Gli incentivi in questo caso vanno applicati riducendo il canone. Ed ecco il punto: mai come ora fioccano le offerte "formidabili". Ad esempio l'accordo Arval-Enel per noleggiare a lungo termine una Smart o una Cinquecento elettrica ricevendo in cambio 8000 euro l'anno di consumi se si aderisce anche all'offerta luce-gas. Che rapporto c'è tra le campagne pubblicitarie e il click-

day compulsivo dei nei giorni scorsi? Invitalia che ha gestito la piattaforma ha dichiarato che per il 61% si tratta di privati e per il restante 39% da imprese "ma non ha chiarito se quella percentuale si riferisce alle domande o ai veicoli", osserva il presidente di Federauto. Per usufruire degli incentivi nella fascia di CO2 0-20 grammi /km emissioni non si doveva necessariamente rottamare un veicolo. Si ha diritto a 3 mila euro di sconto senza dare indietro la vecchia auto, 5 mila dandola allo sfasciacarrozze. "Mi auguro che in futuro - riprende Artusi - si distinguano i fondi specificando a cosa sono rivolti. Nella piattaforma di Invitalia abbiamo segnalato un vulnus: per l'acquisto di veicoli commerciali leggeri non era stato inserito per errore l'obbligo di indicare il contratto di vendita o quello di noleggio",

Che qualche pasticcio ci sia stato non è affatto da escludersi. Ma poiché è fatto divieto alla stessa Federauto di raccogliere informazioni di mercato un consuntivo si potrà fare solo quando Invitalia fornirà i dati in modo dettagliato. Il dubbio che ci sia stata una forma di accaparramento rimane. "Questa è una delle ipotesi, una delle domande alla quale vorremmo ci venisse data prima o poi una risposta - conclude il presidente Artusi - chiediamo che le amministrazioni competenti chiariscano urgentemente questo fenomeno che riteniamo fortemente anomalo e probabilmente non in linea con la ratio della norma che è quella di favorire cittadini e imprese, mentre, proprio loro, gli autentici destinatari del provvedimento, rischiano di rimanere tagliati fuori dal beneficio".

	Da 0 a 20 g/km ESAURITI	Da 21 a 60 g/km	Da 61 a 135 g/km
Senza rottamazione	6.000€ (7.500€ con ISEE <30.000€)	4.000€ (5.000€ con ISEE <30.000€)	0€
Rottamazione Euro 0,1,2	11.000€ (13.750€ con ISEE <30.000€)	8.000€ (10.000€ con ISEE <30.000€)	3.000€
Rottamazione Euro 3	10.000€ (12.500€ con ISEE <30.000€)	6.000€ (7.500€ con ISEE <30.000€)	2.000€
Rottamazione Euro 4	9.000€ (11.250€ con ISEE <30.000€)	5.500€ (6.875€ con ISEE <30.000€)	1.500€
Rottamazione Euro 5	0€ (8.000€ con ISEE <30.000€)	0€ (5.000€ con ISEE <30.000€)	0€



Carlo Tavares, ad Stellantis



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

I BIG DEL CAR SHARING

Incentivi all'auto elettrica bruciati in sole nove ore

► A PAG. 14

INCENTIVI

ANOMALIE Protestano i concessionari, privati a bocca asciutta. Ma il ministero minimizza

Ai big del car sharing i soldi per l'elettrico? I fondi durano 9 ore

PERPLESSITÀ
 IL RUOLO OCCULTO DEI GRANDI OPERATORI DEL NOLEGGIO

» Marco Franchi

Gli incentivi per l'acquisto di vetture elettriche, disponibili oltre che per i privati anche per le aziende, le società di noleggio e le imprese di *car sharing*, sono stati spolpati in poche ore a una velocità che non si era mai vista. La piattaforma informatica di Invitalia, aperta ai concessionari per prenotare i bonus per conto dei clienti, è stata presa d'assalto con migliaia di ordini nel "click day". Immedie sono arrivate le dichiarazioni roboanti del ministro delle imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, il plauso dei corifei, la grancassa mediatica per il "successo" della misura. Di per sé, l'apertura dei bonus anche alle imprese non è una novità: era già avvenuto in passato che gli incentivi fossero aperti alle piccole e medie imprese e alle società di *car sharing*. Ma due anomalie stanno facendo sollevare più di un interrogativo dagli operatori del settore: la dotazione finanziaria reale del provvedimento e il ritmo di esaurimento delle risorse per le auto elettriche. Di situazione strana ha parlato anche l'ad di Stellantis, Carlos Tavares: "È successo qualcosa di strano, siamo rimasti sorpresi anche noi. Stiamo cercando di capire cosa abbia scatenato questo fenomeno anomalo".

NELLE SCORSE SETTIMANE, dopo furiose polemiche con Stellantis che reclama aiuti per la filiera sostenendo che siano necessari a salvaguardare la produzione e l'occupazione nazionale, Urso aveva annunciato che per gli incentivi auto, "quasi un miliardo, saranno pienamente disponibili entro fine mag-

gio". A parte il lieve ritardo, più di una voce si è levata sulla reale entità dei fondi a disposizione. Sui 950 milioni stanziati dal decreto, secondo Michele Crisci, presidente dell'Unione dei costruttori esteri in Italia (Unrae), "con sorpresa" emerge invece che "non sono stati resi disponibili tutti i fondi previsti per le autovetture: mancano ben 178,3 milioni. Per reimmetterli sarà adesso necessario un Dpcm apposito, che auspichiamo avvenga nel minor tempo possibile, per evitare l'ennesimo periodo di incertezza", conclude Crisci. Il governo, a caccia di risorse per i suoi faraonici programmi di grandi opere e per le spese militari, parrebbe aver dato quattro quatto una corposa sforbiata ai fondi della misura.

Sul fronte delle auto elettriche si concentrano invece le perplessità maggiori, vista la velocità con la quale si è arrivati al "tutto esaurito" dei fondi, cosa mai avvenuta in passato. C'è chiesulta: "Si delinea un successo per la campagna di incentivi del governo a favore delle elettriche che, contrariamente a quanto era avvenuto in passato, vedono per la prima volta un grande interesse del pubblico", ha detto il presidente del Centro Studi Promotor, Gian Primo Quagliano. Ma a sollevare i sospetti maggiori è proprio l'anomalia del risultato. Lo dice chiaro e tondo Massimo Artusi, presidente di Federauto, la Federazione italiana dei concessionari: "Salta agli occhi che fino all'entrata in vigore del nuovo

Dpcm la capacità di assorbimento" delle vendite delle auto 100% elettriche (con

prezzo fino a 42.700 euro Iva inclusa) è sempre stata modesta. Chiediamo che le amministrazioni competenti approfondiscano urgentemente questo fenomeno anomalo, non in linea con la ratio della norma di favorire cittadini e imprese". Il sospetto, che rimane tra le righe, è che a beneficiare degli aiuti per le auto 100% elettriche, destinate soprattutto all'uso urbano, siano state grandi società di noleggio che da sole negli ultimi mesi hanno realizzato il 5% delle immatricolazioni nazionali. La stranezza relativa sta nel fatto che per queste vetture erano a disposizione incentivi per 240 milioni. Se il bonus medio per vetture fosse stato di 8 mila euro, in 9 ore sarebbero state immatricolate circa 30

mila nuove auto 100% elettriche, quando a maggio in Italia erano stati venduti appena poco più di 5 mila veicoli di quel tipo. Può essere che molti acquirenti abbiano spostato l'acquisto per beneficiare degli aiuti, ma la campagna di incentivi 2023 per vetture 100% elettriche aveva visto la domanda inferiore alla somma disponibile, con 312 milioni di aiuti rimasti inutilizzati.

Ma per il ministero è tutto a posto. Sulle prenotazioni dell'ecobonus per auto elettriche non ci sono "anomalie significative". Il 5% delle prenotazioni sono "attenzionate" ma è un "dato fisiologico", afferma il Mimit. Il ministero spiega di aver "attivato delle prime verifiche ordinarie, da cui non sono emerse anomalie significative". Sarà.

**TAVARES A MELFI
FINGE CHE VADA
TUTTO BENISSIMO**

L'AD DI STELLANTIS, Carlos Tavares, ieri ha visitato la fabbrica Lucana del gruppo e ha gioito per le costruttive riunioni coi sindacati e (ri)aperto all'intesa col governo per aumentare la produzione di auto. Numeri niente, però, se non al 2030, ma sulla transizione elettrica si andrà piano: "Gli investimenti nelle gigafactory per le batterie procederanno al ritmo che chiede il mercato", che sta rallentando...



Catena di montaggio
L'impianto Stellantis di Pomigliano d'Arco (Napoli)
FOTO LAPRESSE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Gli incentivi sulle auto elettriche Fondi esauriti in poco più di otto ore

La piattaforma

Plinio Vanini (Autotorino) ricorda la possibilità di accedere ai bonus per gli altri veicoli

A lungo attesi, gli incentivi per l'acquisto di auto a basse emissioni sono già esauriti, o quasi, a distanza di poco più di una settimana dall'annuncio e a un giorno dall'apertura della piattaforma.

La possibilità di inoltrare online la domanda per chiedere nuovi incentivi per l'acquisto di auto elettriche è stata aperta sul sito del ministero per il made in Italy lunedì 3 giugno, dopo mesi

di annunci, e nel giro di poche ore era già chiusa per esaurimento dei fondi.

In particolare l'ecobonus per le auto elettriche è andato esaurito in poche ore. Le associazioni di categoria Federauto e Unrae chiedono una verifica sulla fine dei fondi destinati alle vetture 100% elettriche che sono terminati in poco più di otto ore.

L'ammontare complessivo degli incentivi è di 240 milioni di euro che sono stati messi a disposizione dal Governo per l'acquisto di automobili nuove con emissioni da 0 a 20 g/km di Co2 e dal prezzo di listino fino a 42.700 euro, Iva inclusa: ovvero le vetture elettriche. Nella finestra temporale di poche ore in cui la piattaforma di Invitalia ha

permesso ai concessionari di fare le prenotazioni, sono state immatricolate 30mila nuove auto elettriche, ma appunto i conti non tornerebbero.

«È prematuro esprimere un giudizio sull'apertura dei nuovi ecobonus: troviamo anomalo l'esaurimento in un solo giorno dei fondi destinati alle motorizzazioni elettriche e le nostre associazioni di categoria hanno attivato verifiche - spiega Plinio Vanini, presidente di Autotorino -. Rimangono comunque ancora disponibili risorse riservate alle vetture plug-in, ibride o termiche tradizionali, con cui possiamo dare ancora risposta al flusso crescente di passaggi registrato nelle ultime settima-

ne nelle nostre concessionarie. Ma, una volta terminati, si tornerà al punto di partenza. Per questo ritengo che il Governo dovrebbe avviare una revisione della fiscalità legata all'auto, definendo benefici strutturali e certi. Si attiverebbe un percorso lineare, programmabile e verificabile verso lo svecchiamento del parco auto italiano che è composto da oltre 20 milioni di veicoli euro 4 o precedenti, pari ad oltre il 52%, in chiave di minor impatto d'emissioni e maggior sicurezza, favorendo inoltre stabilità al mercato».

Proprio per la transitorietà degli ecoincentivi, Unrae auspica che venga indicata presto una strategia chiara sui supporti alla transizione, con un orizzonte di due o tre anni. **M. Gis.**



Plinio Vanini, Autotorino



Il caso

AUTO ELETTRICA, INCENTIVI GIÀ ESAURITI, I DUBBI DI FEDERAUTO

Gli incentivi per le auto elettriche sono andati esauriti in un baleno ma Federauto vuol vederci chiaro. Ha destato troppi dubbi la dinamica per cui i fondi messi a disposizione dal governo a favore di chi cambierà l'auto per acquistarne una green sono stati piazzati in pochissimo tempo. E così il presidente dell'associazione che riunisce i concessionari, Massimo Artusi, ha messo nero su bianco una nota in cui esprime "forti perplessità sull'esaurimento, avvenuto in poche ore, dei fondi ecobonus per le prenotazioni relative alla fascia di CO₂ da 0 a 20 grammi/km, in pratica veicoli a trazione esclusivamente elettrica". Artusi spiega: "Se, da una parte, ci si potrebbe compiacere della risposta immediata e consistente verso questo tipo di vetture, non si può non rilevare come l'esito sia diametralmente opposto alle risposte del mercato di fronte agli Ecobonus 2022 e 2023, che avevano lasciato ingenti residui proprio tra le risorse destinate a questa tipologia di veicoli, che ha sempre incontrato forti difficoltà di gradimento da parte degli acquirenti". Quindi ha aggiunto: "Salta agli occhi che fino all'entrata in vigore del nuovo dpcm, la capacità di assorbimento sulla fascia 0-20 è sempre stata modesta, tanto da evidenziare un avanzo di risorse di circa 170 milioni a pochi giorni dall'entrata in vigore dei nuovi ecobonus". Pertanto, la richiesta di Federauto è semplice: "Chiediamo che le amministrazioni competenti

approfondiscano questo fenomeno che riteniamo assolutamente anomalo e, probabilmente, non in linea con la ratio della norma che è quella di favorire cittadini ed imprese, mentre rischiano proprio loro di finire tagliati fuori dal beneficio".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





Partenza sprint per l'ecobonus grande richiesta per l'elettrico

►Ieri esauriti in appena nove ore i 200 milioni destinati agli incentivi per i veicoli Bev: acquistati 30mila modelli di nuova generazione. Minore la domanda invece per le plug in e per quelle ibride

IL CASO

ROMA Ogni previsione è stata spazzata via velocemente. Come gli incentivi ai veicoli elettrici - precisamente 201 milioni di euro - esauriti in nove ore dall'avvio della piattaforma elettronica del ministero delle Imprese e del Made in Italy, con la quale i concessionari potevano richiedere i bonus per i loro clienti. Poco più di 200 milioni sul miliardo complessivo, serviti per l'acquisto di circa 30mila vetture elettriche, anche sfruttando un aiuto che ha raggiunto i 13.750 euro in caso di rottamazione di un mezzo più vecchio.

IN CONTROTENDENZA

Partenza sprint per il piano di ecobonus con il quale il ministro Adolfo Urso ha voluto sia accele-

rare la conversione del vecchio parco auto del Paese sia incentivare la produzione italiana di autoveicoli. Come detto, alla fine della prima giornata di erogazione degli incentivi, le risorse per i veicoli con emissioni di CO2 entro il tetto dei 20 grammi al chilometro - le elettriche - sono esaurite in poco tempo. Un dato in controtendenza rispetto alla richiesta dimostrata finora dal mercato italiano per questo tipo di vetture: l'Anfia, per esempio, ha comunicato che a maggio le immatricolazioni della Bev hanno registrato una quota di mercato del 3,6% del totale, con le vendite in riduzione del 18,3% rispetto a 12 mesi fa. A rilento - invece - la richiesta di incentivi per le auto ibride plug-in, quelle con emissioni di CO2 tra i 21 e i 60 grammi per chilometro: su questo segmento sono stati messi a disposizione 125,7 milio-

ni: ieri, alle 19, erano ancora disponibili 118,8. Non si è ancora, invece, verificata una domanda massiccia di ecobonus per i veicoli ibridi (61-135 gr/km CO2): ieri impegnati una sessantina di milioni sui 276,6 totali. Va detto che già da un mese molti concessionari hanno siglato contratti di vendita con i loro clienti, scontando già al prezzo totale l'importo dell'incentivo, però facendo firmare un dichiarazione nel quale la transazione era nulla se non si fosse potuto attivare l'ecobonus. Secondo gli esperti, sono destinati a esaurirsi in tempo breve - circa due mesi - anche gli aiuti per l'acquisto di vetture ibride, mentre sarà più lunga la disponibilità dei fondi per le ibride plug-in. Lunghi i tempi di attesa per le consegne: almeno due mesi. Dietro le quinte, espressa non poca soddisfazione da parte del mini-

stero delle Imprese. L'associazione che riunisce produttori e attori della filiera, la Motus E, fa notare che «il mercato italiano delle auto elettriche tiene a maggio», ma «si prepara a un forte rimbalzo delle immatricolazioni nei prossimi mesi, con l'entrata in vigore dei nuovi incentivi». Chiedono più soldi per le Bev Federauto e Federcarrozzi. Intanto ieri l'Anfia ha comunicato che le immatricolazioni di auto a maggio sono scese del 6,6% rispetto ad aprile. «Le autovetture a benzina vedono il mercato di maggio in aumento del 4,1%, con quota di penetrazione del 32,2%, mentre le diesel calano del 30,5% al 14,4%». Questi numeri scontano il ritardo del piano degli incentivi. Il ministero dei Trasporti ha quantificato nel mese scorso 139.581 autovetture immatricolate (il 6,62% in meno sul maggio 2023). Il triplo sono state le vendite di vetture usate.

**FEDERAUTO
E FEDERCARROZZIERI
CHIEDONO
PIÙ RISORSE
TEMPI ANCORA LUNGI
PER LE CONSEGNE**

**IN CALO A MAGGIO
LE IMMATRICOLAZIONI:
- 6,6% LE VENDITE
RISPETTO AD APRILE
MALE I MEZZI GREEN
E QUELLI A DIESEL**



IN CALO LE VENDITE STELLANTIS

Auto, partiti e già finiti i fondi per l'ecobonus

● Sono già finite - in meno di 9 ore dall'apertura della piattaforma Ecobonus del ministero delle Imprese e del Made in Italy - tutte le risorse disponibili per le prenotazioni degli incentivi sulle auto elettriche (un ammontare complessivo di 201.042.172 euro su un totale di 710 milioni). «Con questo piano incentivi sosteniamo le famiglie nell'acquisto di un'auto ecologica rinnovando il parco auto e nel contempo stimolando la produzione nazionale. È un Piano Italia, per la famiglie e per il lavoro italiano», afferma il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso.

Federauto, cioè la Federazione degli autoconcessionari, esprime però qualche preoccupazione per il futuro dopo che il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha reso noto il calo delle vendite di maggio. Il mese scorso, infatti, sono state immatricolate 139.581 autovetture a fronte delle 149.482 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, registrando quindi una diminuzione del 6,62%. I trasferimenti di proprietà sono stati 482.765 a fronte di 448.397 passaggi registrati a maggio 2023, con un aumento del 7,66%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 622.346, ha interessato per il 22,43% vetture nuove e per il 77,57% vetture usate.

Per Massimo Artusi (presidente di Federauto) cui si tratta comunque di «misure temporanee», mentre serve «una riforma complessiva della fiscalità sull'auto, in particolare in materia di Iva e di tassazione dei benefit».

E mentre oggi l'amministratore delegato di Stellantis, Carlo Tavares, è atteso nello stabilimento di San Nicola di Melfi (si veda altro articolo a pagina 40; ndr), si è appreso che il gruppo ha immatricolato a maggio in Italia 42.334 auto, il 13,9% in meno dello stesso mese del 2023. La quota di mercato è in calo dal 32,9% al 30,3%. Nei primi cinque mesi dell'anno le consegne del gruppo sono state 235.383, in calo dello 0,3% sull'analogo periodo dell'anno scorso con la quota che scende dal 33,6% al 32,4%. E si tenga conto che (dati Centro Studi Promotor) nei primi 5 mesi del 2024 il mercato dell'auto italiano è in calo del 20,3% sullo stesso periodo del 2019.

Roberto Vavassori (presidente di Anfia-Associazione nazionale filiera industria automobilistica), commenta: «Con l'approssimarsi delle elezioni europee, ricordiamo che la priorità del settore automotive in Italia e in Ue è la definizione di un piano di politica industriale che metta al centro la competitività delle imprese e le supporti in maniera efficace nell'affrontare le sfide tecnologiche e regolamentari del presente e del prossimo futuro». [Mr-singr]





Adolfo Urso
 Ministro
 delle Imprese
 e del
 Made in Italy

Tra le novità da segnalare ci sono i contributi proporzionali alla classe ambientale della vettura e rapportati al reddito

Oggi il click day
 Un miliardo di incentivi per cambiare auto



► Luppi alle pag. 2 e 3



TUTTI I NUOVI INCENTIVI PER LE ROTTAMAZIONI DELLE AUTO

Emissioni CO2	Prezzo max dell'auto	Rottamazione Euro 0-1-2	Rottamazione Euro 0-1-2 e ISEE inferiore a 30.000 €
0-20 g/km (elettriche)	42.700	11.000	13.750
21-60 g/km (plug-in)	54.900	8.000	10.000
61-135 g/km (termiche)	42.700	3.000	3.000

Emissioni CO2	Prezzo max dell'auto	Rottamazione Euro 3	Rottamazione Euro 3 e ISEE inferiore a 30.000 €
0-20 g/km (elettriche)	42.700	10.000	12.500
21-60 g/km (plug-in)	54.900	6.000	7.500
61-135 g/km (termiche)	42.700	2.000	2.000

Emissioni CO2	Prezzo max dell'auto	Rottamazione Euro 4	Rottamazione Euro 4 e ISEE inferiore a 30.000 €
0-20 g/km (elettriche)	42.700	9.000	11.250
21-60 g/km (plug-in)	54.900	5.500	6.875
61-135 g/km (termiche)	42.700	1.500	1.500

Emissioni CO2	Prezzo max dell'auto	Rottamazione Euro 5 e ISEE inferiore a 30.000 €
0-20 g/km (elettriche)	42.700	8.000
21-60 g/km (plug-in)	54.900	5.000
61-135 g/km (termiche)	42.700	-----

Emissioni CO2	Prezzo max dell'auto	Senza rottamazione	Senza rottamazione e ISEE inferiore a 30.000 €
0-20 g/km (elettriche)	42.700	6.000	7.500
21-60 g/km (plug-in)	54.900	4.000	5.000
61-135 g/km (termiche)	42.700	-----	-----



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Oggi il click day
Un miliardo
di incentivi
per cambiare auto



► Luppi alle pag. 2 e 3

Bonus a 4 ruote

Dallo Stato un miliardo di incentivi per le auto ibride ed elettriche

Dalle 10 di oggi le prenotazioni, come fare per ottenerlo e chi ne ha diritto

► di **Stefano Luppi**

«**A**cquistiamo un'auto nuova, ibrida o elettrica dunque a basse emissioni inquinanti, gli incentivi nazionali sono molto convenienti se rottamiamo il vecchio mezzo a benzina e diesel». Del resto l'incentivo massimo, come spieghiamo sotto, può arrivare a ben 13.750, fino al 31 dicembre. Detta così, la vicenda dell'Ecobonus legato al ringiovanimento del datato parco auto italiano, composto da un buon 25% di veicoli immatricolati prima del nuovo millennio, pare una sorta di manna dal cielo. In ogni caso, dopo tanta attesa ci siamo: il governo Meloni, attraverso un dpcm del Ministero delle Imprese e del Made in Italy guidato dal ministro Adolfo Urso, attiverà a partire da oggi alle 10 una piattaforma informatica su cui i concessionari potranno accedere al servizio di prenotazione degli incen-

tivi per l'acquisto dei veicoli scelti dai propri clienti.

C'è la possibilità di un "click day" con overbooking di domande sul sito <https://ecobonus.mise.gov.it/>, dove si troveranno i moduli da compilare per accedere a tali bonus nonché tutte le tabelle che, distinte per categorie di veicoli, riportano i singoli criteri di attribuzione dei contributi. Le risorse stanziaste quest'anno sono cresciute di circa un terzo rispetto a quelle dello scorso anno e arrivano a sfiorare il miliardo di euro (950 milioni).

Il provvedimento

Tra le novità da segnalare ci sono i contributi proporzionali alla classe ambientale di appartenenza dell'automobile da rottamare, tra cui per la prima volta si includono le vetture di classe Euro 5, ossia quelle immatricolate a parte da gennaio 2011. Questo decreto serve anzitutto per agevolare l'acquisto di auto elettriche e ibride plug-in e sul

portale, inoltre, si possono prenotare gli incentivi anche per motocicli e ciclomotori elettrici e non elettrici e per veicoli commerciali leggeri.

Molto importante è il numero che si trova in basso nel nostro libretto di circolazione, riguardante appunto le emissioni di CO2 e la conseguente classe ambientale di appartenenza dell'auto. Da 0 a 20 gr/km, caratterizza un'auto elettrica: il contributo è di 6mila euro a cui aggiungere altri 5, 4 o 3mila a seconda proprio della classe ambientale del veicolo che rottamiamo (Euro 0, 1 e 2, Euro 3, o Euro 4) fino a 11mila euro scontabili. Tale cifra può salire ancora se abbiamo un reddito familiare (Isee) sotto i 30mila euro annui: in questo caso si aggiunge un ulteriore 25% di sconto arrivando appunto al massimo di 13.750 euro.

Ibride e termiche

Per le auto con quantità di emissione di CO2 compresa tra

i 21 e i 60 gr/km, le ibride plug-in - mezzi che possono viaggiare anche in elettrico con autonomia limitata prima di dover essere ricaricate - il contributo sarà di 4mila euro senza rottamazione e salirà fino agli 8 mila totali sempre in base alla classe ambientale del veicolo che rottamiamo (più la classe è inferiore, più l'auto è vecchia e più soldi si possono scontare). Anche qui si aggiunge un 25% in più se l'Isee è sotto i 30mila euro.

Per l'acquisto di auto ibride o termiche, con emissioni comprese tra i 61 e i 135 gr/km, il contributo sarà erogato solo con la rottamazione di un altro mezzo e partirà dai 3mila a scendere fino ai 1.500 euro. È previsto inoltre un contributo fino a 2mila euro per l'acquisto di veicoli usati di classe Euro 6 (immatricolati dal settembre 2015) con emissioni fino a 160 g/km di CO2, a fronte della rottamazione di un'auto fino ad Euro 4. Il provvedimento introduce an-

che un contributo all'installazione di impianti nuovi a gas GPL o a metano per autotrazione su autoveicoli fino a Euro 4: si ottengono in questo caso 400 euro per gli impianti a GPL e 800 euro per quelli a gas metano.

Soldi dunque ce ne sono, ma si paventa anche un problema: sarà il concessionario a prenotare l'incentivo e in molti casi il rivenditore ha già fatto firmare ai propri clienti il contratto d'acquisto dell'auto green. Ma se poi gli stessi concessionari non riuscissero a ottenere il bonus per il proprio cliente la transazione rischierà di saltare.

I concessionari

I diretti interessati, i rivenditori delle auto, sono intervenuti con dichiarazioni di Unrae, l'associazione delle case automobilistiche estere che operano nel nostro Paese, e Federauto la federazione italiana dei concessionari automobilistici, criticando soprattutto le tempistiche del decreto governativo che avrebbe quasi azzerato il mercato fino a maggio. «La prolungata attesa degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni, il cosiddetto Ecobonus e della relativa piattaforma per la loro prenotazione ha causato gravi conseguenze all'intera filiera automotive perché i ritardi accumulati nei quasi sei mesi trascorsi dall'annuncio della rimodulazione degli incentivi non sono giustificabili. La criticità della situazione è stata accentuata dal fatto che il primo febbraio scorso il nuovo schema incentivante è stato ufficialmente presentato al "Tavolo Automotive" presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, con dovizia di dettagli sui contributi. Inoltre gli incentivi cesseranno di essere operativi alla fine dell'anno». Chi vende auto, dunque, non è contento a causa della «paralisi del mercato, in particolare con una flessione allarmante della domanda di nuove autovetture a zero o a bassissime emissioni; tale insostenibile ritardo (nella partenza degli incentivi, ndr) ha generato il blocco delle attività delle reti di distribuzione, delle agenzie di comunicazione, delle concessionarie di pubbli-

cità, delle società finanziarie e delle imprese di autonoleggio. Auspichiamo che in futuro le misure a sostegno del settore siano strutturali e non abbiano orizzonti così riduttivi come nel caso in questione», terminano Federauto e Unrae.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tra le novità da segnalare ci sono i contributi proporzionali alla classe ambientale della vettura e rapportati al reddito



Adolfo Urso
Ministro
delle Imprese
e del
Made in Italy



notizie dalle federazioni

MARIA FIORENTINO ELETTA VICEPRESIDENTE FEDERAUTO NAZIONALE

Maria Fiorentino, Amministratore Delegato di Maresca e Fiorentino SpA, è stata eletta Vicepresidente Federauto nazionale ed è entrata a far parte del Comitato Esecutivo con delega al settore Bus.

Il Consiglio Generale di Federauto, tenutosi a Roma nella sede Confindustria Imprese per l'Italia, ha anche nominato all'unanimità nuovo Presidente della Federazione nazionale, per il triennio 2024-2027, Massimo Artusi, della Romana Diesel Spa, la più grande concessionaria d'Europa dei Gruppi Iveco e CNH Industrial, e componente del Board dell'associazione dei dealer europei AECDR (Alliance of European Car Dealers and Repairers).





Massimo Artusi, della Romana Diesel Spa la più grande concessionaria d'Europa dei Gruppi Iveco e CNH Industrial, e componente del Board dell'associazione dei dealer europei AECDR, è stato di recente nominato all'unanimità nuovo presidente di Federauto per il triennio 2024-2027, in sostituzione di Adolfo de Stefani Cosentino. Con lui, abbiamo parlato dei piani della Federazione per il prossimo futuro.

FM: Il 2035 è sempre più vicino. In che modo la Federazione si appropria alla transizione elettrica?

“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 che 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

CON CONVINZIONE, IMPEGNO E UN AUSPICIO

L'intervista al nuovo presidente della Federazione Italiana dei Concessionari d'auto per il triennio 2024-2027

di Maria Francesca Moro

QUATTRO CHIACCHIERE CON MASSIMO ARTUSI (FEDERAUTO)

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”.

FM: Nel mondo della mobilità, l'auto sta perdendo il proprio predominio. Qual è l'impatto sui dealer?

“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”.

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

“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”.

FM: Come procede il dialogo con le istituzioni e il lavoro sugli incentivi?

“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 del settore, 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

“

Non credo che il ruolo dell'automobile perderà la sua centralità. È vero, però, che il mondo cambia e di conseguenza si modifica anche il modo di percepire l'uso

Massimo Artusi (Federauto)

”

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”.

Federauto

Federauto (Federazione Italiana Concessionari Auto) è l'organizzazione facente parte di Confcommercio che dal 1945 rappresenta le imprese concessionarie di vendita e assistenza di autovetture, veicoli commerciali, industriali e autobus, operanti in Italia sulla base di un mandato ufficiale delle case. Rappresenta circa 1.100 imprese di piccola, media e grande dimensione.



COME SI TRASFORMA IL CONCESSIONARIO

L'incertezza sugli incentivi non piace alla filiera auto, che preferirebbe una riforma fiscale permanente. E intanto si guarda alla nuova mobilità e all'Intelligenza artificiale

di Luca Barenghi, Maria Francesca Moro e Alberto Vita

Da Automotive Dealer Day ad House of Mobility. Alla sua 22esima edizione il principale appuntamento per il mondo dei concessionari in Italia organizzato da Quintegia cambia pelle, e non solo nome. Si sposta, ad esempio dal "sotto" del primo piano del PalaExpo ai veri e propri padiglioni della Fiera, l'11 e il 12, con entrata dal principale gate di Re Teodorico. Una nuova location più grande e sullo stesso piano che ha visto una grande partecipazione di pubblico, con oltre 6.000 presenze tra operatori del settore, italiani e stranieri, più di 70 relatori in 21 sessioni del Programma Contenuti e oltre 100 espositori.

Evento che ha aperto con un consesso in cui si sono voluti riunire i rappresentanti delle principali

associazioni della filiera, ovvero il vicepresidente Aniasa **Italo Folonari**, il presidente Anfia **Roberto Vavassori**, il presidente Motus-E **Fabio Pressi**, il presidente Unrae **Michele Crisci** e il vicepresidente Federauto **Plinio Vanini**, che potessero fare da contraltare alla presenza (che poi si è ridotta a un video messaggio) del Ministro dell'economia **Giancarlo Giorgetti**, bloccato a Bruxelles per l'Ecofin. Il quale, via video, ha ribadito un'apertura a una revisione fiscale per le auto aziendali – alcuni fonti da noi interpellate ci dicono sì a maggiori limiti di deducibilità, ma ancora no a maggior detrazione Iva e rimodulazione dei fringe benefit –, aprendo a una possibile introduzione di accise per l'energia di ricarica, per non aprire voragini nei conti pubblici. Che, ricordiamo, riceve

dal settore oltre 70 miliardi di tasse e imposte varie. Di cui oltre una trentina dalle accise sui carburanti. Una breccia nella quale volevano entrare le associazioni della filiera con una forte condivisione di intenti, per poter fare una proposta unitaria al Governo, che miri a una revisione della fiscalità sull'auto. Proposta unitaria alla fine si inviata alla fine dell'incontro, sulla quale sono state apposte le firme dei presidenti delle cinque associazioni, ma solo dopo un tira e molla e azioni "diplomatiche" degne del miglior Andreotti, per lenire le tensioni che ci erano palesate anche sul palco. Soprattutto tra Folonari e Vanini. O meglio tra i settori che rappresentano. "Bisogna si iniziare un percorso. Ma con un modello che non crei sperequazioni all'interno della filiera:

EVENTI

AUTOMOTIVE DEALER DAY

noleggio e concessionari hanno una disparità netta di trattamenti che non va bene. L'incentivazione sull'elettrico ci mette fuori partita. Nel 2023 sul 4% di immatricolazioni di auto elettriche il 50% lo abbiamo immatricolato noi concessionari. E molte sono state auto immatricolazioni, per cui non abbiamo diritto all'incentivo che il noleggio invece ha" l'attacco di Vanini. Tutti d'accordo invece sul fatto che occorre "una riforma fiscale con scelte permanenti e non con incentivi una tantum. Che drogano il mercato e che se, solo annunciati, lo bloccano. È tempo di disegnare insieme un percorso fattibile anche se sappiamo che la coperta è corta". Con "la Delega fiscale che scade nel luglio 2025 che rappresenta un'occasione irripetibile per una revisione sensata dei pesanti carichi fiscali che colpiscono le flotte aziendali in Italia. Minandone la competitività" il commento di Crisci.

LA PROPOSTA UNITARIA

La proposta unitaria delle associazioni si concentra sulla revisione della fiscalità delle auto aziendali funzionali 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. Agendo sulle auto aziendali si alimenta inoltre 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. Infine le cinque associazioni hanno richiesto al Governo l'attivazione di 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 questa riforma fiscale.

LA POSIZIONE DEI DEALER

Un mondo in evoluzione quello dei dealer, e non solo di fronte alla possibilità del passaggio al contratto di agenzia, argomento sul quale, al

momento, sembra non ci sia molto da aggiungere. La trasformazione è prima di tutto elettrica: "Un percorso che dobbiamo percorrere, ma non può percorrerlo il concessionario da solo" sottolinea **Roberto Bolciaghi** di Renord. "Ad oggi a crescere sul mercato sono benzina e ibride, mentre le BEV e le PHEV continuano a calare. Noi dobbiamo fare il nostro, lo Stato dovrebbe fare il suo". Dovrebbe, prima di tutto, "offrire degli incentivi più stabili e una riforma fiscale che possa agevolare anche le aziende" afferma **Pietro Maresca**, Presidente Federauto Bologna. Mentre ai dealer è richiesta un nuovo



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

EVENTI

AUTOMOTIVE DEALER DAY

tipo di conoscenza: “Con il cliente dell’endotermico non ci siamo mai trovati di fronte a domande riguardanti il come, dove e il costo del ricaricare. Oggi, sono informazioni che dobbiamo possedere ed essere in grado di trasferire sul cliente”. E i veicoli elettrici non sono l’unica novità nelle concessionarie, dove iniziano ad entrare anche i mezzi della micromobilità, così come le formule di utilizzo di sharing e noleggio. “Aumentano le richieste di mobilità on demand e in sharing e di tutto ciò che va nella direzione dell’utilizzo piuttosto che della proprietà – conferma Maresca –. Dobbiamo sempre più porci come interlocutori di mobilità, guardare non solo ai settori tradizionali, ma svilupparne di nuovi. Dobbiamo pensare anche ai clienti di domani”. E proprio ai clienti di domani punta il gruppo Renord dove, “da giugno arriveranno scooter, monopattini e bici elettriche. È



un modo per entrare in contatto con clienti nuovi e più giovani, che non è detto in futuro guideranno un’auto. Iniziamo a fare dell’esperienza con questo nuovo target”. E se il metodo di lavoro si plasma sui nuovi clienti, si rinnova anche grazie all’avvento di nuove tecnologie: “Ci sono sviluppi interessanti per quel che riguarda l’Intelligenza Artificiale, - afferma

Maresca – che devono essere sfruttati per offrire nuovi servizi al cliente”. Bolciaghi racconta che Renord ha già introdotto sistemi di IA nel comparto dei call center, “siamo appena partiti ma ci sono spazi immensi per crescere. Strumenti che dovremo iniziare a introdurre per migliorare, supportare e incrementare il lavoro dei nostri collaboratori”.

A Toyota il DealerSTAT



Da sinistra: Alberto Bet, VP research & Innovation di Quintegia, Alberto Santilli, Ad di Toyota Italia, e Alex Fava, Research Manager & Digital Expert, Quintegia

Toyota ha vinto il primo premio DealerSTAT nella categoria “soddisfazione dei Dealer vetture”, un riconoscimento giunto a seguito di un’indagine nella quale sono state raccolte le valutazioni nelle diverse aree di business attraverso oltre 60 quesiti. Giunto alla sua 21° edizione, lo studio DealerSTAT è la ricerca annuale realizzata da Quintegia sulla soddisfazione dei dealer nei confronti delle case rivolte ai titolari di concessionarie italiane. Toyota si è aggiudicata il premio con un punteggio pari a 4,24 (in una valutazione da 1 a 5) rispetto alla media Italia di 3,35. A completare il podio ci pensano Porsche e BMW, rispettivamente primi fra i marchi luxury e premium. Oltre alla dealer satisfaction, la casa giapponese è risultata al vertice anche negli ambiti del management post-vendita e dei servizi finanziari. BMW, invece, oltre a vincere nella categoria di miglior marchio premium, è stato premiato anche come miglior brand nell’elettrico. Infine per la prima volta dal 2018 DealerSTAT reintroduce la speciale categoria dei nuovi marchi che, quest’anno, va a BYD. Per questa categoria è stato chiesto ai concessionari se, potendo inserire un marchio emergente nel portafoglio, quale sceglierebbero fra quelli entrati in Europa che in Italia hanno realizzato meno di 1.000 immatricolazioni lo scorso anno.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL PENSATORE



a cura di Giuseppe Guzzardi

Massimo Artusi è un rappresentante di quella stirpe di concessionari che hanno nel DNA la professionalità e l'esperienza necessarie per essere *trait d'union* tra industria e consumatore, dovendo nel contempo maneggiare competenze finanziarie e gestionali. La qualità essenziale per essere vincenti è la visione, oltre alla passione che trasuda da ogni sua parola. Nominato all'unanimità presidente di Federauto lo scorso marzo, associazione di cui era già il numero due con delega al settore *truck* e *van*, nel discorso di insediamento Artusi ha posto l'accento sull'unità della categoria e sulla valorizzazione del ruolo dei *dealer* nei tavoli associativi e istituzionali, sia a livello nazionale che europeo; ha riaffermato la funzione fondamentale del *dealer* quale ponte tra la produzione e il mercato, garantendo la presenza e la voce del

UNA FIGURA INSOSTITUIBILE

Massimo Artusi

In un mondo che 'obbliga' alla concentrazione, «il rapporto con l'imprenditore, con il cliente, resta una chiave di successo per il concessionario». Il neo presidente Federauto ci spiega perché

settore automobilistico nei dibattiti e nelle decisioni che influenzeranno il suo futuro; ha ribadito la necessità di un approccio strategico e unitario ai cambiamenti che interessano in modo trasversale il mondo *automotive*.

F&F Presidente, lasciamo da parte le problematiche della decarbonizzazione e la conversione green dei veicoli, argomenti forse troppo battuti e che impongono cambiamenti strutturali. Soffermiamoci sui nuovi contratti brand/concessionaria. Siamo già in grado di fare un primo bilancio?

»»» Sono diverse le esperienze acquisite in Europa e in Italia ma vanno tutte nella stessa direzione. Il contratto di Agente Genuino ha bisogno da parte dei costruttori di approfondimenti importanti e sistemi informativi molto più complessi di quanto nessun *brand*, o consulente, avesse mai immaginato. Sempre che la figura di Agente Genuino (l'unica concessa dalla normativa di esenzione) sia fino in fondo applicabile. Gli spazi e le interpretazioni aperte sono ancora moltissimi. La variabilità a valle del nostro lavoro è tanto complessa e dominata dall'intuito individuale - quindi dalla persona - che non si può rinchiudere in schemi o processi, se non a discapito della libertà di acquisto del consumatore e penetrazione/attrazione del costruttore.

F&F Parliamo della tendenza alla concentrazione delle società. Diffusa l'accelerazione centripeta, che fa un po' a pugni con la temuta estinzione delle concessionarie tradizionali. Come mai questa apparente contraddizione?

»»» Certificazioni ISO, *rating* legalità, bilancio sostenibilità da un lato (e solo per citarne alcune); *brand identity*, *compliance*, procedure di fornitura o assistenza, soddisfazione del cliente dall'altro. Mettiamo nella ricetta anche le normative italiane sull'impresa, sul lavoro e fiscali. Poi aggiungiamo un mercato competitivo e i clienti sempre più (giustamente!) esigenti. Come può un 'piccolo' operatore stare al passo con tutti questi adempimenti? Ecco spiegato il fenomeno. Ci tengo a precisare che 'piccolo' non è inteso solo in volume di fatturato. Anzi! Sono un convinto sostenitore della piccola impresa, la vera forza del capitalismo e dell'imprenditoria italiana. Ma chi non riesce ad affogare i notevoli costi fissi di tanti obblighi in una organizzazione davvero efficiente ed efficace è costretto a 'concentrarsi'. I migliori riescono a far fronte agli impegni attraverso l'ottimizzazione dei processi e dei servizi, ma qui parliamo di vere eccellenze. E ce ne sono. Il rapporto con l'imprenditore, con il cliente, resta una delle chiavi di successo per un concessionario.

F&F Un problema molto sentito in tutti gli ambiti della concessionaria, soprattutto nel salone vendite e nell'officina, ovvero la mancanza di personale formato e competente. Può indicarci quali a suo avviso potrebbero essere soluzioni durevoli?

>>> Durevole, ahinoi, è un concetto ormai superato. Un tempo si facevano piani industriali a cinque anni, oggi si vive alla giornata.

L'esperienza nel mondo del trasporto mi ha insegnato che i *driver* principali sono due: remunerazione adeguata e condizioni di lavoro. La prima si commenta da sola (anche se per noi concessionari è difficile da gestire con il restringimento dei margini causato dalle politiche degli OEM). La seconda presuppone, con la capacità di ciascun *dealer* di offrire dei pacchetti *work-life balance* adeguati, la rivalutazione presso l'opinione pubblica del ruolo cruciale che il venditore ha o dovrebbe avere nella nostra società.

Abbiamo sempre parlato di 'consulenti all'acquisto' piuttosto che di venditori, non è vendere qualcosa l'obbiettivo, ma mettere l'acquirente nelle condizioni migliori per un acquisto consapevole e utile. Idem per il personale di officina.

F&F Si è tanto parlato di servitizzazione, ovvero dell'offerta di servizi accessori alla vendita. Sembra che l'argomento sia sempre di estrema attualità. Che cosa ne pensa?

>>> Penso che sia stato molto bravo chi ha inventato questo termine difficilmente pronunciabile... Credo che oggi non esista *dealer* che non abbia applicato politiche di diversificazione e integrazione dei servizi. Chi non ha anticipato questa

necessità - mi dispiace essere *tranchant* - da diversi anni non è più un concessionario. Chi è rimasto ancorato ai soli servizi offerti OEM fa parte di questo gruppo. Ogni cliente è diverso, ognuno vuole la sua servitizzazione, non è massificabile.

F&F Officina, magazzino, ricambi: ricalcoliamo l'apporto economico percentuale di queste attività?

>>> Visto che questa è una domanda a trabocchetto... non è una questione di apporto economico delle singole attività. La questione è offrire servizio competente a 360 gradi. Ciascun *dealer* avrà percentuali diverse in base al proprio modello. Non bisogna guardare la pagliuzza ma la trave. La questione è vincere la soddisfazione e fedeltà del cliente. Non il Net Promoter Score, ma quella vera.

F&F In ultimo, eccoci a Federauto. Può indicarci tre iniziative urgenti che vorrebbe che l'associazione adottasse? Siete in 'campagna adesioni'?

>>> Grazie per la domanda. A questa è davvero facile rispondere! Ecco l'elenco:

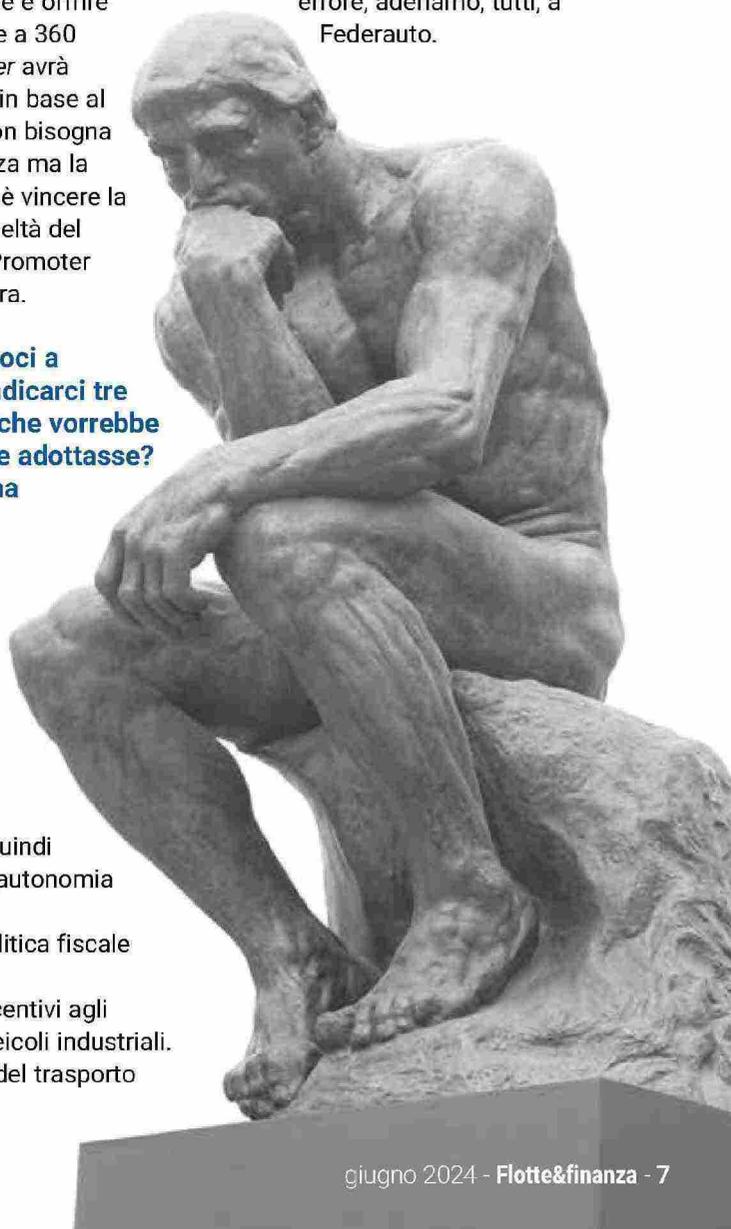
- Riconoscimento del ruolo, fondamentale, del concessionario in ambito europeo e quindi difesa della nostra autonomia imprenditoriale.
- Revisione della politica fiscale italiana sui veicoli.
- Revisione degli incentivi agli investimenti per i veicoli industriali.
- Programmazione del trasporto pubblico.

Siamo, e saremo sempre in campagna adesioni, finché anche l'ultimo *dealer* italiano (ed europeo) non entrerà a far parte della famiglia Federauto.

Se ritirassi un'auto nuova, magari quella dei miei sogni o per la quale ho fatto tanti sacrifici - mi chiedevo - la lascerei mai guidare a un estraneo? La risposta è pleonastica: No.

Lo stesso vale per le nostre imprese. Lascerei il destino della mia impresa, che chissà quanti sacrifici mi è costata, nelle mani di chissà chi?

Cari colleghi, non facciamo lo stesso errore, aderiamo, tutti, a Federauto.



EVENTI

#FORUMAUTOMOTIVE

Ci mette il cuore



Cuore e forza di volontà per favorire l'inclusione. Se ne è parlato al #FORUM, prima di tornare sul tema sempre caldissimo della transizione green

di Roberta Carati

Gli applausi più fragorosi, e spontanei, arrivano dagli studenti della Martesana e di Enaip Lombardia. E non puoi non notare che i rappresentanti della GenZ, gli acquirenti del futuro oltre che gli autoriparatori che su quei veicoli metteranno le mani, hanno capito e sono d'accordo con Pierluigi del Viscovo quando dice e ripete: «Con l'elettrico torniamo all'aratro». E allora chi guiderà a zero emissioni? Ed ecco centrato il problema: l'importante è raggiun-

gere l'obiettivo di decarbonizzazione, poi sul come ci si arriverà lasciate le Case libere di decidere e di agire. Ancora una volta #FORUMAutomotive fa il punto sulla transizione green. Non prima di aver assegnato al presidente e AD di Bmw Italia Di Silvestre il premio 'Cuore & Motori 2024' per il programma SpecialMente con cui il gruppo bavarese favorisce l'inclusione. E di aver dato voce nel panel 'Mobilità e disabilità, quando a vincere sono cuore

e forza di volontà' a operatori del settore e rappresentanti delle istituzioni (prima tra gli altri la ministra per le Disabilità Locatelli che si è impegnata «a sostenere una proposta di legge che riconosca l'efficacia di alcune attività come la mototerapia»), privati e fondazioni impegnate in iniziative di formazione



e sensibilizzazione sui problemi causati dalla disabilità. Tra queste Happy Rally Day, AppassionAuto, Mostra Scambio, 5 ore in pista per la vita, e naturalmente SciAbile.

Il Sistema Auto e la (eterna) battaglia per l'ambiente

Lo stop dei motori endotermici al 2035 tiene banco in due *talk* con un titolo comune: 'Il Sistema Auto e la battaglia per l'ambiente. L'unione fa la forza'. Apre le danze il già citato Del Visco (Centro Studi Fleet&Mobility) il quale, posto che «da dieci anni per colpa dei talebani del *green* parliamo del nulla», ammonisce che «la tecnologia muore solo quando è soppiantata da una migliore e questo non avviene certo con l'auto elettrica». Gli fa eco Simonpaolo Buongiardino (Federmotorizzazione): «L'industria *automotive* si è adagiata sul *diktat* europeo aprendo di fatto la strada alla Cina». Di rincalzo Toni Purcaro (Dekra Italia): «Non vanno demonizzati i veicoli endotermici, per stare sul mercato devi fare profitto». «Il bando europeo ai motori termici», sottolinea Andrea Arzà (Federchimica-Assogasliquidi), «ignora troppi elementi, in primis il ciclo di vita complessivo delle auto». «Abbiamo verificato», offre il suo punto di vista Paola Carrea (UnipolTech), «che una vettura Euro 4 può emettere decisamente meno di una Euro 6». Guarda avanti Alessio Torelli (Greenture): «L'idrogeno è un vettore della decarbonizzazione. I tempi non sono ancora maturi ma lo saranno in futuro grazie alla ricerca».

Focus sull'elettrico nel secondo *talk*, con Giuseppe Bitti (Kia) che rileva come «il costo delle ricariche rende meno conveniente il confronto con l'auto tradizionale», mentre Marco Do (Michelin) osserva che «l'elettrico cambia la dinamica dei veicoli e nuove caratteristiche richiedono una nuova tipologia di pneumatici». Non può essere super partes Fabio Pressi (A2A E-Mobility), per il quale «la decarbonizzazione deve passare dall'elettrico», a differenza di Giulio Lancellotti (Bosch) che dichiara: «Siamo per la neutralità tecnologica». Se per Claudio Zirilli (Banca Ifis) «l'ostilità sull'elettrico ha anche una base culturale», Marco Mannochi (Neste) ribadisce che «nei prossimi 5 anni i 30 milioni di veicoli convenzionali circolanti dovranno essere decarbonizzati e alimentati con carburanti di nuova generazione».



www.flottefinanzaweb.it



Eurotribuna politica oltre le ideologie

Bisogna dargliene atto: Pierluigi Bonora, promotore di #FORUMAutomotive, ci prova in ogni modo a cercare una sintesi «tra chi sostiene una mobilità unicamente elettrica dal 2035 e chi una mobilità che preveda l'utilizzo dei motori endotermici nelle sue declinazioni». Lo ha fatto anche durante l'Automotive Eurotribuna politica del pomeriggio prendendo atto, dopo il faccia a faccia tra il presidente Unem Gianni Murano e il segretario generale di Motus-E Francesco Naso, e il confronto tra gli eurodeputati dei due schieramenti con i rappresentanti della filiera della mobilità, che «permangono le divisioni anche perché chi è consapevole di aver imboccato una strada rischiosa e ci ha scommesso è difficile faccia retromarcia. Significherebbe ammettere di aver sposato una strategia sbagliata».

L'unione farà la forza?

Dicevamo delle diverse visioni. Assodato che «la sostenibilità economica dell'elettrico resta un nodo irrisolto» (Dario Duse - AlixPartners), Massimiliano Salini (Forza Italia) è preoccupato, tra l'altro, per «l'autonomia strategica dell'Ue e il dumping dei cinesi che entrano sul mercato con prezzi più bassi»; Mariangela Danzi (5 Stelle) osserva che «non si parla mai di energia geotermica ed eolica»; Carlo Fidanza (FI) annuncia che «punteremo a inserire i biocarburanti nella tassonomia europea per tutelare le nostre imprese»; Brando Benifei (PD) ritiene che i biocarburanti vadano «preservati solo per alcuni settori che fanno fatica a elettrificarsi» diversamente da Paolo Borchia (Lega), convinto che «per decarbonizzare serviranno sicuramente i biocarburanti»; infine Andrea Poggio (Legambiente) punta il dito contro «gli incentivi concessi alle vetture endotermiche». In collegamento, lo stesso ministro dell'Ambiente Gilberto Pichetto Fratin aveva chiarito che «gli incentivi non possono durare in eterno, né procedere a singhiozzo». Tra gli esponenti della filiera della mobilità si leva la voce di Alberto Viano (Aniasa), secondo cui «gli incentivi così come sono stati concepiti finora non hanno centrato pienamente l'obiettivo». «Dobbiamo avviare una pianificazione reale di lungo periodo», ammonisce Roberto Vavassori (Anfia); «dobbiamo essere in grado di affrontare problemi complessi», aggiunge Paolo Starace (Unrae), «compresa la componente legislativa e normativa»; «va utilizzato un approccio non ideologico e va rivista la fiscalità sull'auto», dice la sua Massimo Artusi (Federauto); è d'accordo Roberto Scarabel (AsConAuto), per il quale «la scelta di noleggiare un'auto elettrica potrebbe essere favorita dagli acquisti spinti da una fiscalità più favorevole». Maria Rosa Baroni (NGV), che sostiene «una transizione non demagogica ma pragmatica», fa notare che «si confonde spesso la CO₂ con i gas inquinanti», mentre Cristina Maggi (H2IT) ricorda che «l'Europa ha identificato l'idrogeno come una delle soluzioni e come vettore energetico complementare con altre fonti». «Tutti sosteniamo l'importanza delle fonti rinnovabili», chiosa Andrea Arzà (Federchimica-Assogasliquidi), «siamo contrari ai bandi ideologici».

giugno 2024 - Flotte & finanza - 21

Diamo i numeri

a cura di
Tiziana Altieri

72.753 LCV E 10.168 TRUCK IN 4 MESI

Aprile al rialzo per i veicoli commerciali: 16.472 immatricolazioni indicano un +20,9 per cento sullo stesso mese 2023. Un risultato che porta a quota 72.753 unità il consuntivo del primo quadrimestre, +19,8 su gennaio-aprile dello scorso anno.

I numeri sono stati diffusi da Unrae. E se finalmente si è dato avvio ai nuovi incentivi con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del DPCM, per quanto riguarda le infrastrutture di ricarica pubbliche in aree urbane ed extra-urbane la strada appare ancora in salita.

“Chiediamo di accelerare le tempistiche di pubblicazione dei nuovi bandi - ha sottolineato il presidente dell'Unrae **Michele Crisci** - e auspichiamo che il MASE adotti le misure opportune per garantire il pieno utilizzo delle risorse stanziare (circa 360 milioni di euro) per lo sviluppo di un'infrastruttura di ricarica capillare e di potenza adeguata, anche su autostrade e superstrade”. Unrae continua, inoltre, a ribadire la richiesta di prevedere anche un credito d'imposta al 50 per cento per gli investimenti privati in ricariche fast (oltre 70 kW) almeno fino al 2025.

Entrando nel dettaglio del mercato nel quadrimestre salta all'occhio la crescita del noleggio fra i canali di vendita con una quota del 33,9 per cento per il lungo termine e del 5,8 per il breve mentre perdono share sia enti/aziende (ora al 37,7), sia i privati (al 15,0 per cento). Per quanto riguarda le motorizzazioni è il diesel a fare da padrone e a crescere ulteriormente raggiungendo l'82,3 per cento.

Guadagnano poco meno di un punto di quota gli ibridi,

al 9,1, in flessione tutte le altre soluzioni. I veicoli alla spina, in particolare, nel periodo gennaio-aprile 2024 hanno visto scendere la loro quota dal 3,6 all'1,7 per cento.

Tornano a crescere ad aprile anche i veicoli industriali, +18,5 per cento con 2.340 unità. Il primo quadrimestre si chiude con 10.168 immatricolazioni, +8,5 per cento. “Il buon risultato di aprile non deve trarre in inganno poiché i volumi di immatricolato sono prevalentemente frutto dell'attività di smaltimento dello stock dei veicoli presso le reti di distribuzione - ha commentato **Paolo A. Starace**, presidente della Sezione Veicoli Industriali Unrae - esaurita questa fase, se mancheranno i necessari sostegni al settore, il rischio già paventato è che assisteremo a un grave rallentamento degli ordini e dei livelli di vendita. A oggi, infatti, non ritroviamo interventi adeguati a stimolare il comparto. Le iniziative strutturali, coerenti e consistenti per favorire la transizione ecologica

risultano ancor più urgenti a la luce degli ultimi pronunciamenti del Parlamento europeo, che vedono innalzare i target di decarbonizzazione per i veicoli pesanti già dal 2030, costringendo i Costruttori a immettere una rilevante quota di veicoli a zero emissioni sul mercato per scongiurare gravi sanzioni in capo alle Case con conseguenze negative sulla capacità di investire in nuove tecnologie e di innovare”.



SOLO IL 22,3% È PROMOSSO

Avete conseguito la patente di guida da oltre 5 anni? Siete sicuri che oggi sareste in grado di superare l'esame di teoria? La simulazione condotta da AutoScout24 ed Egaf edizioni, insieme a Confarca e Unasca, le maggiori associazioni di autoscuole italiane, evidenzia che solo il 22,3 per cento degli italiani riuscirebbe nell'impresa. Nello studio sono stati coinvolti oltre 2.700 automobilisti della community di AutoScout24 che hanno ottenuto la patente B da oltre 5 anni. A loro il compito di rispondere a 20 domande selezionate tra quelle convalidate dal MIT, senza commettere



più di 2 errori (considerando, quindi, lo stesso rapporto dell'esame ufficiale che prevede un massimo di 3 errori su 30). Mediamente gli italiani interpellati hanno risposto correttamente a 15 domande su 20. Basilicata,

Calabria e Molise sono le regioni con la più bassa percentuale di promossi (rispettivamente il 12,3, l'11,8 e il 6,9 per cento dei candidati). Dall'altra parte della classifica il Lazio, l'Emilia Romagna e il Veneto con il 31,7, il 28,0 e 24,6 per cento degli automobilisti che hanno indovinate almeno 18 su 20. Dati che evidenziano l'importanza di effettuare aggiornamenti costanti.

Numeri

DA 1.000 A 18.000 EURO DI ECOBONUS

È stato pubblicato lo scorso 25 ottobre in Gazzetta Ufficiale il DPCM Rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni inquinanti. Le risorse stanziare per la misura sono pari a 950 milioni di euro a cui si aggiungono i 50 milioni per l'anno in corso come da legge del 30 dicembre 2020, per un totale di un miliardo di euro. L'incentivo, da richiedere entro il 31 dicembre 2024, riguarda anche le categorie N1 e N2, ossia veicoli per il trasporto merci con peso totale a terra non superiore alle 3,5 e alle 12,0 tons. Il contributo viene riconosciuto come minor prezzo praticato dal concessionario in fattura al momento dell'acquisto. La misura ha una finalità ambientale ed è gestita da Invitalia. La nuova piattaforma Ecobonus per il servizio di prenotazione è attiva dalle ore 10.00 del 3 giugno.

Alle piccole e medie imprese esercenti attività di trasporto di cose in conto proprio o in conto terzi che acquistano, anche in locazione finanziaria, e immatricolano in Italia veicoli N1 e N2 nuovi di fabbrica, è riconosciuto un contributo differenziato in base alla massa totale a terra e al tipo di alimentazione. Per quelli ad alimentazioni alternative (CNG-GPL mono e bifuel, Ibrido) e tradizionale, il



riconoscimento del contributo (rispettivamente, da 1.500 a 5.500 euro e da 1.000 a 4.500 euro) è subordinato alla contestuale rottamazione di un veicolo della medesima categoria omologato in una classe fino a Euro 4. Una quota pari al 25 per cento delle risorse relative a tali categorie di veicoli è riservata ai contributi per l'acquisto di veicoli ad alimentazione esclusivamente elettrica (BEV) e a idrogeno (FCEV) che godono delle quote più importanti: da 2.200 a 16.000 euro senza rottamazione e da 4.000 a 18.000 euro con rottamazione (per veicoli con peso totale a terra fino a 1,49 tons e fino a 7,2 tons). Nel caso di acquisto di un veicolo N1 e N2 BEV o FCEV effettuato da una società di noleggio, previa presentazione al concessionario di un ordine finalizzato alla stipula di un contratto di noleggio sottoscritto con una piccola e media impresa esercente attività di trasporto di cose in conto proprio o in conto terzi, di durata non inferiore a tre anni, il contributo è previsto sotto forma di uno sconto obbligatorio da ripartirsi sui canoni mensili di noleggio. Per il riconoscimento dei contributi previsti per la rottamazione il veicolo consegnato deve essere intestato da almeno dodici mesi dall'acquirente.

1 MEMORANDUM



In occasione del suo general meeting, l'Associazione europea dei Concessionari di autoveicoli (AECDR) ha approvato un Memorandum di indirizzo per le forze politiche che si affermeranno alle prossime europee. Il documento è imperniato sulla richiesta di una scelta all'insegna della pluralità tecnologica nella transizione verso

la neutralità carbonica. *“È l'unico modo, ma anche il migliore - ha spiegato il presidente Gerardo Pérez Giménez - 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 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”.*

6 - 06 2024

5.000 ACCESS POINT

Si rafforza la rete di Ups Access Point che ha raggiunto la soglia dei 5.000 punti di ritiro e consegna in Italia per rispondere alla crescita dell'e-commerce e alle richieste di convenienza e sostenibilità da parte dei consumatori. L'obiettivo è raggiungere le 6.000 sedi entro la fine del 2024. Oggi sono oltre 38.000 i punti di raccolta diversi dal domicilio privato in tutta Europa. Esercizi commerciali di quartiere con orari di apertura prolungati durante la settimana e aperture anche durante il weekend, che contribuiscono a ridurre le emissioni di CO2 nell'ultimo miglio fino al 33 per cento rispetto alle consegne tradizionali.



www.vietrasportiweb.it

5/2024

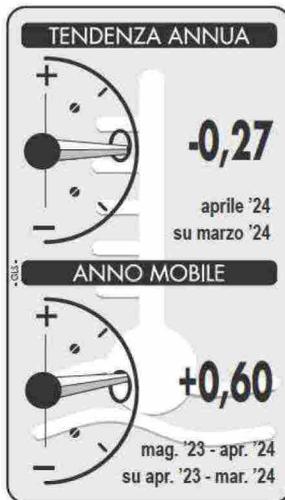
InterAuto News

ISSN 1970-6243

Anno XXXV - Numero 5 - Maggio 2024 - euro 30,00
Fondato nel 1990 da Tommaso Tommasi
Poste Italiane S.p.A. - sped. in a.p. D.L. 353/2003 (conv. L. 27/02/2004 n°46)
art. 1 comma 1, C/RM/36/2014. Registrazione Tribunale di Roma n° 240/90 del 7 aprile 1990

Incentivi, il Dpcm più atteso di sempre Panel, è ancora la prudenza a prevalere

La previsione del Panel di aprile si scosta di 4,6 punti percentuali dall'immatricolato. Ritorno al segno positivo per il mercato grazie a due giorni lavorativi in più su aprile 2023. Cumulato a +6,1%, ma è -17,7% su gennaio-aprile 2019. Al momento di andare in stampa, ancora nessuna certezza circa la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del decreto incentivi. Panel: raccolta ordini tendenziale a +19,5%, congiunturale a -4,2%. La media-contatti si dimezza (208), le visite social raddoppiano (2.649). Aumenta di 6 punti (9%) il ricorso alle km0 rispetto a marzo. Raccolta dei lead a 120 di media, con quota contratto al 16,7%. Per maggio il Panel pronostica 146.672 immatricolazioni, -1,88% su maggio 2023. (I dati del Panel, a pagina 3)

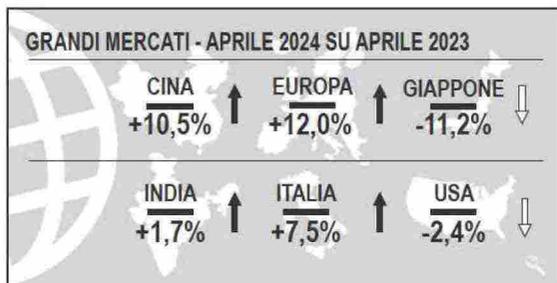


DealerSTAT, i Dealer sono sempre meno Il marchio più apprezzato è Toyota

Edizione numero 21 per DealerSTAT, lo studio che Quintegia realizza annualmente raccogliendo il punto di vista dei Concessionari, con l'obiettivo di fornire alle Case uno strumento utile per migliorarsi. (Alle pagine 16 e 17)

Il Green deal è al bivio: congelare la transizione o accettare la sfida

Il G7 che si è tenuto recentemente a Torino ha riportato al centro del dibattito la transizione verso l'energia pulita: per il futuro dell'auto è una questione vitale. Il ministro Gilberto Pichetto Fratin ha ribadito che l'Italia è pronta a rinunciare al carbone entro il 2025. Per gli altri la data limite è il 2035. (Pagina 14)



Santo Ficili (Stellantis) si aggiudica il Trofeo Top Manager dell'Anno 2023

Santo Ficili, Managing Director di Stellantis Italia, è il Top Manager dell'Anno 2023, il riconoscimento promosso dal nostro giornale. Abbiamo intervistato Ficili prima della consegna del trofeo, avvenuta a Verona in un evento a margine dell'Automotive Dealer Day. Tra i vari argomenti il mandato di Agenzia: "Non siamo in ritardo, ma ci stiamo adeguando rispetto a quelle che sono state le evoluzioni del mercato", ha dichiarato Ficili. (Pag. 6)

Artusi (Federauto): "Per l'Associazione è decisivo crescere in sede europea"

Intervista a Massimo Artusi, da fine marzo Presidente di Federauto in avvicendamento ad Adolfo De Stefani Cosentino. Tra i vari argomenti anche le linee programmatiche dell'Associazione. "L'attivismo europeo è determinante perché è Bruxelles la fucina di tante regolamentazioni che poi vengono traslate in Italia. Il presidio serve su entrambi i livelli con la medesima intensità, professionalità e coerenza", ha dichiarato il neo Presidente. (L'intervista, a pagina 8)

Ferraris (S&P Global Ratings): "Non è a rischio lo sviluppo dell'elettrico"

Vittoria Ferraris, Managing Director di S&P Global Ratings, descrive lo scenario internazionale dei mercati dell'auto di qui ai prossimi anni. Le vendite di veicoli leggeri sono attese in crescita moderata nel 2024 e nel 2025. Per l'elettrico, non vi sono, secondo l'agenzia americana, elementi tali da compromettere lo sviluppo della tecnologia emergente di questo decennio. (L'analisi, a pagina 10)

Europa: aprile debole, previsioni in calo Elettrico +14%. Primi 4 mesi: +6,5%

Dopo un marzo in negativo, ad aprile l'Europa cresce del 12,0% con 1,081 milioni di autovetture. Un volume al di sotto delle aspettative, con circa 70mila auto in meno rispetto alla media registrata negli ultimi 20 anni, nonostante un calendario favorevole e considerato il confronto con un mese tra i più fiacchi della storia. Il cumulato va a +6,5%. (Da pagina 81)

PROTAGONISTI

Artusi (Federauto): “Dobbiamo crescere in sede europea, oggi le regole sono fatte a Bruxelles”

Da fine marzo Federauto ha un nuovo presidente, è Massimo Artusi, da tempo nell'associazione con la delega da vice Presidente Truck grazie all'esperienza maturata nella sua azienda, Romana Diesel che è la più grande organizzazione Iveco d'Europa, nell'associazione europea Aecdr e in continuità con una lunga storia di impegno nell'associazione dei Concessionari. La sua elezione ha trovato il consenso unanime dei votanti anche se sono emerse obiezioni delle Associazioni di marca Volkswagen e Psa.

Artusi, che tavolo di lavoro le lascia il suo predecessore, quali priorità?

“Adolfo De Stefani Cosentino ci ha lasciato una federazione forte finanziariamente, stimata in tutte le sedi istituzionali e associative e quindi con gli strumenti per presidiare gli interessi dei Concessionari. È chiara la necessità di evolvere anticipando le opportunità nell'ambito in cui operiamo. Sono queste le premesse che spiegano la scelta della composizione del Comitato esecutivo. Oggi i grandi temi, per la distribuzione automobilistica, sono due: l'evoluzione del rapporto tra costruttori e Reti, con il tentativo delle Case di occupare processi tipici del ruolo dei Dealer, e l'evoluzione tecnologica che, spinta dalle norme, sta perdendo contatto con la domanda. La transizione ecologica fondata esclusivamente sull'elettrificazione della mobilità è una semplificazione di una realtà più complessa e da sola non è in grado di risolvere i problemi dell'ambiente e della mobilità”.

Il contratto di Agenzia non è più un tema così caldo, anche perché voi siete stati, unici in Europa, capaci di farlo inserire in un quadro legislativo più definito, con la 108. Come vede la cosa?

“La 108 ha sancito la necessità di bilanciare a livello nazionale le forze contrattuali tra due parti, Brand e Concessionari, riconoscendo che il fattore tempo debba essere tenuto in considerazione nelle variazioni contrattuali. L'Agenzia nasce dalla volontà di alcuni costruttori di sfruttare le possibilità offerte dal nuovo regolamento generale di esenzione europea, che parifica la distribuzione di un bene come l'autovettura a, non me ne voglia nessuno, un ferro da stiro. Sono palesi le diverse necessità nella distribuzione di beni così dissimili. Le Case, spinte dalle politiche di transizione ecologica che vorrebbero solo veicoli elettrici e la riduzione dei mezzi in circolazione, quindi l'auto per pochi e fortunati, hanno pensato di accorciare la catena distributiva per

ridurre i costi. Purtroppo, tanti hanno sottovalutato che, da un lato, il mercato non vuole recepire questi cambiamenti e, dall'altro, che la distribuzione ha tecnicità e personalizzazioni ben più complesse. A oggi chi ha applicato questo modello ha perso quote di mercato e chi stava per applicarlo ha 'frenato'. Siamo Concessionari perché maturati insieme alle necessità dei nostri clienti. Non vedo la possibilità che il cliente si adatti alla distribuzione a meno che non si arrivi a una imposizione”.

Con alcune Associazioni di marca è emerso un diverso modo di sentire la rappresentanza, quale è il suo punto di vista?

“A ciascuno il suo mestiere. Federauto deve rappresentare gli interessi di tutti i Concessionari nelle sedi istituzionali. La volontà di alcuni, che siano associazioni di marca, territoriali o rappresentanze dirette, di pesare di più nelle scelte di Federauto è una questione che deve rimanere nella dialettica interna, da regolare attraverso le norme statutarie, ma dove nessuno deve prevalere a garanzia di tutti”.

Del resto il quadro è quello che vede meno imprese, sempre più grandi e multibrand, anche per questo forse è necessario strutturarsi come Associazione di imprese?

“È storia che Federauto nasce come associazione di Concessionari monomarca e che oggi la stragrande maggioranza di noi non lo è più. Già oggi abbiamo caratteristiche da associazione di imprese vista la grande presenza, partecipazione e contributo di soci diretti. Le Associazioni di marca sono comunque una espressione di valori e, in molti casi, di un forte sentimento identitario, con un peso specifico

“

Non c'è rappresentanza senza una trasparente condivisione delle esigenze e una costruttiva mediazione sugli obiettivi

rilevante nel processo decisionale di Federauto, a condizione che vengano rappresentati gli interessi degli associati e non di qualcun altro. Il dibattito su 'cosa essere domani' è vivo e resta una questione interna che non deve condizionare l'azione”.

Nel nuovo esecutivo molte conferme e la figura di una giovane donna, Silvia Cervi, Responsabile del gruppo giovani imprenditori, qual è la vostra visione del futuro nella distribuzione?

“Silvia è una giovane talentuosa, preparata, aggregatrice ed entusiasta. Il Concessionario di domani dovrà essere capace di allargare le proprie attività in tutti i servizi di cui la clientela avrà bisogno e di gestire processi sempre più efficacemente e efficientemente. In questo la tecnologia avrà un impatto sempre più profondo. Di pari passo le relazioni umane manterranno la loro importanza perché, dietro a ogni volante, c'è un essere umano”.

È azzardato proporre una visione di unità tra le imprese: nuova, fondata sulla condivisione dei problemi prima ancora che sulla rappresentanza?

“No, e questa è la nostra direzione. Non esiste rappresentanza senza una trasparente condivisione delle esigenze e una costruttiva mediazione sugli obiettivi. Trasformare problemi in opportunità è nella natura dei Concessionari, e da questa capacità deriva la loro sussistenza”.

Che cosa porta di positivo dall'esperienza nei truck?

“Che nonostante tutto è un mestiere fatto da persone e rivolto alle persone. La necessità di vincere ma mai strarvincere, di condividere, di guardare oltre il meglio di oggi per un bene più grande domani. Il prodotto e i servizi restano la piattaforma attraverso la quale fidelizziamo i nostri clienti, ma sono solo una parte, quella più visibile, della bellezza e complessità della nostra attività”.

Vuole darci le prime linee guida della Federauto dei prossimi anni?

“Credo di aver detto tanto riguardo questo nelle risposte precedenti tranne della convinzione che dobbiamo crescere in sede europea e internazionale. Per questo partecipiamo attivamente alla nostra associazione europea, l'Aecdr, e tramite questa abbiamo stabilito ottimi rapporti con tutte le principali associazioni e federazioni nel mondo. Continuo a stupirmi, negli scambi internazionali, di come 'tutto il mondo sia Paese'. L'attivismo europeo è determinante perché è Bruxelles la fucina di tante regolamentazioni che poi vengono traslate in Italia. Il presidio serve su entrambi i livelli con la medesima intensità, professionalità e coerenza”.



Massimo Artusi,
Presidente di Federauto



AUTO Web

domenica 2 Giugno, 2024

Ecobonus, da oggi l'incentivo per l'elettrico: in ballo oltre 150mila auto. Tutto quello che c'è da sapere

di Gabriele Stanga

Scatta con l'isee fino a 30mila euro. In Trentino 777mila vetture di cui 115mila mezzi elettrici. Girardi (Federauto): «Aiuta ma non basta»



Sono 777mila le autovetture per cui al 2022 è stata pagata la tassa di proprietà in Trentino. Di queste, secondo quanto riporta l'Ispat, ormai quasi i tre quarti sono auto di classe energetica Euro 5 (9,8% del totale) ed Euro 6 (68,7%). Le auto di queste classi energetiche possono essere considerate poco inquinanti in senso tradizionale, ciò non basta, però, per quanto riguarda le emissioni da CO₂. **C'è ancora, inoltre, un buon 20% di vetture che appartiene alle classi da Euro 4 in giù e andrebbe svecchiato: si tratta di circa 150mila vetture.** Sempre al 2022, d'altro canto, le auto elettriche avevano raggiunto il 15% del totale, attestandosi sulle 115mila unità. Un numero molto alto ma ancora migliorabile. Per adeguarsi alle esigenze della transizione, il governo ha varato un nuovo programma di incentivi a livello nazionale, che partirà da domani, lunedì 3 giugno. Sono 950 i milioni stanziati per sostenere la rottamazione di autovetture e l'acquisto di

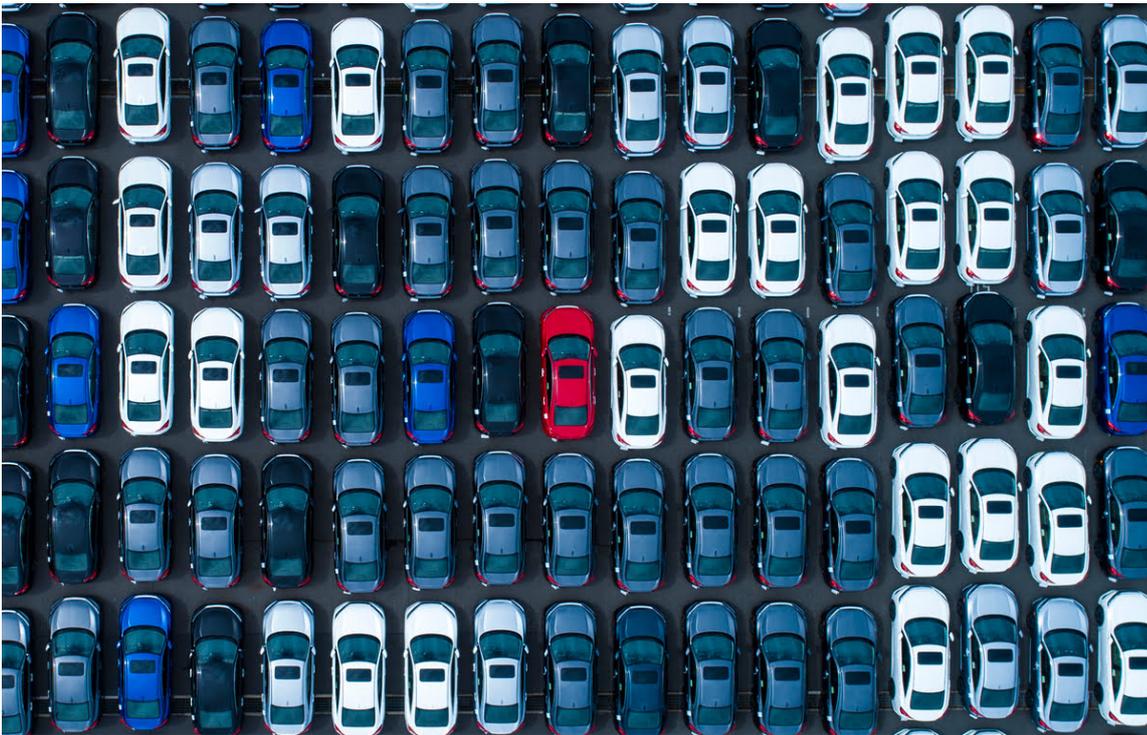
nuovi veicoli. A questi si aggiungeranno 50 milioni per i veicoli di categoria L (ciclomotori) per un totale di 1 miliardo sull'anno in corso. Gli incentivi potranno arrivare fino ad una soglia di 13.750 euro per i beneficiari con un Isee fino a 30mila euro. Riguarderanno l'acquisto di auto elettriche, ibride e a motore termico con un livello di emissioni fino a 135 grammi di CO2 per chilometro (g/km). Le fasce sono tre, con incentivi a scalare: da 0 a 20 g/km di CO2, da 21 a 60 e da 61 a 135. La scelta del governo, però, lascia qualche dubbio tra i concessionari.

«L'ecobonus aiuterà a smuovere il mercato ma serve una rimodulazione seria, che porti un cambiamento fiscale e culturale. Dobbiamo sensibilizzare i cittadini verso un uso più corretto dell'automobile» commenta Camilla Girardi, presidente della sezione Trentino di Federauto. **La misura, del resto, era stata preannunciata da tempo, la sua pubblicazione in Gazzetta ufficiale, però, si è fatta attendere, tra le lamentele di tutto il mercato automobilistico, lasciato in una situazione di stasi:** «Come Federauto possiamo dire che, quando gli aiuti di stato vengono decantati con troppo anticipo, si rischia di rimanere fermi per sei o sette mesi, come accaduto in questo caso – sostiene Girardi – Si bloccano il commercio, l'industria, la logistica. C'è tutta una catena che si ferma e ciò crea notevole disagio». Un disagio che la presidente ha espresso già nei suoi interventi al Festival dell'economia e cui si sommano le critiche per la mancanza di una visione più ampia.

«Andava pensata una rimodulazione con una tempistica dilatata sui cinque anni. È mancata la programmazione» chiosa la presidente. Girardi spiega come, secondo Federauto, si potrebbe operare da un punto di vista fiscale: «Bisogna equipararsi ad altri Stati europei con una fiscalità migliore della nostra. **Oggi chi usa l'auto lavorativamente parlando non scarica più quasi nulla di essa. Se da qui a tre mesi gli importi saranno ancora fermi su questa fascia, servirà rimodulare l'avanzo sulla terza fascia da 61 a 135 grammi di CO2.** Su questa fascia, lo scorso anno, gli incentivi sono durati 25 giorni». Un'altra delle critiche al decreto riguarda le emissioni: «Il bonus non darà di sicuro un grosso contributo alla riduzione dell'inquinamento da CO2. È incentrato in maniera molto forte sull'elettrico ma abbiamo circa 40 milioni di auto che circolano di cui solo 6 milioni sono ad Euro 6» dicono dalla Federazione. Dunque, un focus sull'elettrico, che, secondo i concessionari, è ancora troppo lontano dalla realtà: «Ci siamo tuffati subito sulla soluzione finale. Siamo partiti dal tetto ma mancano le fondamenta, energia, infrastrutture, postazioni. Non abbiamo neanche mezzi sicuri, i mezzi commerciali hanno delle problematiche di sicurezza molto serie che andrebbero affrontate», incalza la presidente. Una parentesi, infine, sulla situazione a livello provinciale: «Trento è una Provincia virtuosa ma abbiamo un parco circolante che va svecchiato – asserisce Girardi – L'altra sera ho ritirato da un cliente un usato che ha 21 anni, ad esempio. Se ci raccontiamo che abbiamo 500mila auto elettriche in Trentino non stiamo dando un dato veritiero. Se guardiamo i dati di Apiae sugli incentivi siamo partiti nel 2022 con 180 pratiche, nel 2023 ne abbiamo avute 140 e oggi siamo sulla trentina a sei mesi da fine anno».

Mercato auto, maggio in negativo

L'attesa degli incentivi ha frenato pesantemente le consegne: meno 6,62% rispetto allo stesso mese di un anno fa - di VINCENZO BORGOMEIO



Publicato il 3 Giugno 2024 ore 18:11

Senza incentivi grande crisi

Niente da fare: senza incentivi il mercato soffre. E infatti a a maggio 2024 sono state immatricolate 139.581 autovetture a fronte delle 149.482 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad una diminuzione del 6,62%.

Una crisi prevista dai concessionari

Il volume globale delle vendite mensili, pari a 622.346, ha interessato per il 22,43% vetture nuove e per il 77,57% vetture usate.

“L'ulteriore flessione del mercato – ha spiegato Massimo Artusi, il Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto – delle autovetture nel mese di maggio era previsto a causa della prolungata attesa – oltre sei mesi –

dell'ecobonus per l'acquisto di veicoli a basse emissioni, ma non per questo può essere considerato un dato soddisfacente, dal momento che resta elevato il differenziale sia dallo stesso mese dello scorso anno che dallo stesso periodo del 2019, ultimo anno di riferimento reale del mercato, e che il segmento delle elettriche e delle plug-in – principali beneficiarie della misura – ha subito una netta contrazione che allontana gli obiettivi del percorso verso la transizione green e rende difficile ogni previsione sull'effettivo gradimento di questo tipo di alimentazione da parte del mercato”.

La crisi delle elettriche

Per quanto riguarda le auto BEV e PHEV, anche maggio è stato penalizzato dall'attesa degli incentivi: nel mese le BEV, seppur in recupero, si fermano al 3,6% di quota e le PHEV al 3,3%.

Ma su questo fronte, finalmente, dopo mesi di attesa, sabato 25 maggio è stato pubblicato in G.U. n.121 il DPCM 20 maggio 2024 che rende operativi i nuovi incentivi da quella data. Questa mattina, con 4 mesi di ritardo dall'ufficializzazione dei nuovi incentivi, è stata aperta la piattaforma Invitalia per il caricamento degli ordini raccolti, e i fondi resi disponibili per la fascia 0-20 g/Km sono praticamente già esauriti.

“Scopriamo inoltre con sorpresa il giorno dell'apertura della piattaforma – afferma il Presidente dell'UNRAE, Michele Crisci – che non sono stati resi disponibili tutti i fondi previsti per le autovetture: mancano ben 178,3 milioni”. “Per farlo sarà adesso necessaria l'emanazione di un DPCM apposito, che auspichiamo avvenga nel più breve tempo possibile, per evitare l'ennesimo periodo di incertezza che si prospetta per il mercato”.

Esaurimento improvviso degli incentivi sulle auto elettriche: Federauto chiede spiegazioni

La Federazione Italiana Concessionari Auto esprime perplessità su un andamento decisamente anomalo: in poche ore i fondi per gli incentivi sulle auto elettriche sono esauriti, sollevando dubbi e perplessità

Incentivi auto, le regole per acquisti e prenotazioni
Ascolta la versione audio dell'articolo

L'esplosivo [esaurimento dei fondi per le auto 100% elettriche](#) in poche ore dall'apertura delle prenotazioni sulla piattaforma del ministero, lascia perplessi gli osservatori. Come è possibile che sia successo tutto in poche ore, che in neanche una giornata siano andati esaurite le risorse (oltre 201 milioni di euro) destinate alle auto nella fascia di emissioni 0-20 gr/km di CO₂? Sembra in effetti molto strano e il presidente di Federauto, Massimo Artusi, esprime forti perplessità, che fanno eco a quelle di molti analisti.

«Esprimiamo – dice Artusi - forti perplessità sull'esaurimento, avvenuto in poche ore, dei [fondi ecobonus](#) per le prenotazioni relative alla fascia di CO₂ da 0 a 20 grammi/km, in pratica veicoli a trazione esclusivamente elettrica».

«Se, da una parte, ci si potrebbe – continua il presidente della Federazione Italiana Concessionari Auto - compiacere della risposta immediata e consistente verso questo tipo di vetture», ha aggiunto Artusi, «non si può non rilevare come l'esito sia diametralmente opposto alle risposte del mercato di fronte agli Ecobonus 2022 e 2023, che avevano lasciato ingenti residui proprio tra le risorse destinate a questa tipologia di veicoli, che ha sempre incontrato forti difficoltà di gradimento da parte degli acquirenti».

«Salta agli occhi», ha detto ancora il presidente di Federauto, che fino all'entrata in vigore del nuovo DPCM, la capacità di assorbimento sulla fascia 0-20, cioè [le elettriche](#) in buona sostanza, è sempre stata modesta, tanto da evidenziare un avanzo di risorse di circa 170 milioni a pochi giorni dall'entrata in vigore dei nuovi ecobonus. Del resto, questa tendenza di vendita dei veicoli a basse emissioni è confermata dalle evidenze empiriche del mercato.

Per cercare di capire cosa è successo e perché, Federauto chiede che le amministrazioni competenti approfondiscano urgentemente questo fenomeno che riteniamo assolutamente anomalo e, probabilmente, non in linea con la ratio della norma che è quella di favorire cittadini ed imprese, mentre rischiano proprio loro, gli autentici destinatari del provvedimento, di finire tagliati fuori dal beneficio per avvicinarli alla transizione green. Il sospetto che circola nell'ambiente è che una grossa realtà del noleggio sia intervenuta acquisendo prenotazioni con dinamiche ancora tutte da capire, una situazione paradossale che getta un'ombra sull'efficacia degli incentivi come meccanismo per spingere la domanda dei privati

Federauto e UNRAE: pubblicare urgentemente il DPCM Ecobonus e attivare in tempi rapidi la piattaforma informatica

Redazione Ansa ROMA - giugno 03, 2024 - News

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.

Il Sole
24 ORE
Radiocor

AUTO ITALIA: FEDERAUTO, BENE ECOBONUS MA PROSPETTIVE RESTANO INCERTE

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 03 giu - L'ulteriore flessione del mercato delle autovetture a maggio "era previsto a causa della prolungata attesa, oltre sei mesi, dell'ecobonus per l'acquisto di veicoli a basse emissioni, ma non per questo puo' essere considerato un dato soddisfacente, dal momento che resta elevato il differenziale sia dallo stesso mese dello scorso anno che dallo stesso periodo del 2019, ultimo anno di riferimento reale del mercato, e che il segmento delle elettriche e delle plug-in, principali beneficiarie della misura, ha subito una netta contrazione che allontana gli obiettivi del percorso verso la transizione green e rende difficile ogni previsione sull'effettivo gradimento di questo tipo di alimentazione da parte del mercato". Così Massimo Artusi, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto, ha commentato i dati delle immatricolazioni di maggio, sottolineando che "e' arrivato finalmente in Gazzetta Ufficiale il Dpcm con il nuovo pacchetto di Ecobonus per il rinnovo del parco auto circolante, ma le prospettive restano incerte senza una lungimirante riforma della fiscalita' dell'auto". Secondo Artusi, "con l'apertura della piattaforma per la prenotazione degli incentivi ecobonus, previsti dal Dpcm finalmente pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, ci sara' sicuramente un recupero delle vendite, che ci auguriamo possa corrispondere agli obiettivi che si pone il Governo, ma non possiamo non ribadire che con misure temporanee come quella oggi al via - che, ricordo, e' limitata all'anno in corso - e senza una visione d'insieme e di prospettiva, difficilmente tali obiettivi potranno essere raggiunti e consolidati nel tempo, come richiederebbe una strategia della transizione che voglia essere davvero efficace".

Federauto: bene incentivi ma prospettive per bev restano incerte

Vendite elettriche 5 mesi -20% quota cala al 2,9%. Male anche plug-in

GIU 3, 2024 **Auto**



Milano, 3 giu. (askanews) – La flessione del mercato delle autovetture nel mese di maggio “era prevista a causa della prolungata attesa – oltre sei mesi – dell’ecobonus per l’acquisto di veicoli a basse emissioni”, afferma Massimo Artusi presidente di Federauto.

“Da oggi, continua Artusi, con l’apertura della piattaforma per la prenotazione degli incentivi ecobonus, ci sarà sicuramente un recupero delle vendite, che ci auguriamo possa corrispondere agli obiettivi che si pone il Governo, ma non possiamo non ribadire che con misure temporanee come quella oggi al via – che, ricordo, è limitata all’anno in corso – e senza una visione d’insieme e di prospettiva, difficilmente tali obiettivi potranno essere raggiunti e consolidati nel tempo, come richiederebbe una strategia della transizione che voglia essere davvero efficace”.

Dall’analisi del mercato emerge che a maggio le auto elettriche perdono ancora terreno, con una contrazione del -18,9% e quota al 3,6%, portando il bilancio dei primi cinque mesi dell’anno a -19,8%, con una quota del 2,9%. Analogo andamento negativo per le auto plug-in che flettono nel mese del -32,7% (quota 3,2%) e da inizio anno del -25,8% (quota 3,2%). Tengono le ibride elettriche che registrano un incremento del +7,7% con una rappresentatività che arriva al 40% e le auto a benzina che ottengono un aumento del +4,4% (quota 32,1%); nel cumulato queste alimentazioni crescono rispettivamente del +13,3% (quota 38,8%) e +15,4% (quota 31,3%).

Le immatricolazioni di autovetture diesel registrano un decremento consistente pari a -30,8% e una rappresentatività del 14,4%, mentre nel periodo gennaio-maggio il disavanzo si attesta a -21,3% (quota 14,8%). Gpl e metano diminuiscono rispettivamente del -27,3% e -13,9% con quote al 6,6% e 0,1%.

Lunedì, 3 giugno 2024

Ecobonus per BEV: Federauto perplessa sull'esaurimento dei fondi

Federauto esprime dubbi sull'esaurimento veloce dei fondi Ecobonus per veicoli elettrici, evidenziando un fenomeno anomalo rispetto agli anni precedenti.



Il presidente di Federauto, Massimo Artusi, ha espresso forti perplessità sull'esaurimento dei fondi Ecobonus 2024 per i veicoli a trazione esclusivamente elettrica,

avvenuto in poche ore dall'apertura delle prenotazioni. "Se da una parte ci si potrebbe compiacere della risposta immediata verso

questo tipo di vetture," ha dichiarato Artusi, "non si può non rilevare come l'esito sia opposto alle risposte del mercato di fronte agli Ecobonus 2022 e 2023, che avevano lasciato ingenti residui tra le risorse destinate a questi veicoli, che hanno sempre incontrato difficoltà di gradimento da parte degli acquirenti."

Secondo Artusi, la capacità di assorbimento dei fondi per i veicoli a basse emissioni è stata modesta fino all'entrata in vigore del nuovo DPCM, con un avanzo di risorse di circa 170 milioni a pochi giorni dall'attivazione dei nuovi Ecobonus. Questa tendenza di vendita dei veicoli a basse emissioni è confermata dalle evidenze empiriche del mercato.

"Chiediamo alle amministrazioni competenti di approfondire urgentemente questo fenomeno, che riteniamo assolutamente anomalo e probabilmente non in linea con la ratio della norma," ha concluso Artusi. L'obiettivo degli Ecobonus è favorire cittadini e imprese nella transizione green, ma il rapido esaurimento dei fondi rischia di escludere proprio gli autentici destinatari del provvedimento.

Ecobonus, in meno di 9 ore esauriti i fondi degli incentivi per le auto elettriche

Un miliardo di euro a disposizione dei cittadini e delle imprese, contributi anche per installare metano e gpl. Federauto: "Bene incentivi ma serve una visione d'insieme e di prospettiva"

03 giugno 20:05



MAXI INCENTIVI AUTO
SCONTO PER CHI HA ISEE
INFERIORE A 30MILA EURO

- **FINO A 13.750 EURO:**
PER ACQUISTO AUTO ELETTRICA
CON ROTTAMAZIONE
- **FINO A 10MILA EURO:**
PER ACQUISTO AUTO IBRIDA
- **FINO A 7.500 EURO:**
SENZA ROTTAMAZIONE

tg1

tg1

incentivi ecobonus

Condividi

Partono con il botto le prenotazioni delle auto elettriche con gli **Ecobonus**. A **meno di sette ore** dall'apertura della piattaforma **è già stato impegnato il 66,6%** delle risorse stanziato dal Mise e disponibili fino al 3 giugno, il **4,2% dei fondi** per le **ibride** e il **21,8%** di quelli per le **auto endotermiche a basse emissioni**. "Si delinea un successo per la campagna di incentivi del governo a favore delle auto elettriche che, contrariamente a quanto era avvenuto in

passato, vedono per la prima volta un grande interesse del pubblico", commenta all'ANSA il presidente del Centro Studi Promotor, **Gian Primo Quagliano**.

"Con questo piano incentivi sosteniamo le famiglie nell'acquisto di un'auto ecologica rinnovando il parco auto e nel contempo stimolando la produzione nazionale. E' un Piano Italia, per la famiglie e per il lavoro italiano", ha scritto su X il ministro delle Imprese e del Made in Italy **Adolfo Urso**.

Finiti tutti i fondi degli incentivi per le auto elettriche In meno di 9 ore

Sono **già finite**, in **meno di nove ore** dall'apertura della piattaforma Ecobonus del Mimit, tutte **le risorse disponibili** per le prenotazioni degli incentivi sulle **auto elettriche** per un ammontare complessivo di **201.042.172 euro**.

Per Federauto "Bene il boost dell'Ecobonus", ma serve una "visione d'insieme e di prospettiva".

"L'ulteriore flessione del mercato delle autovetture nel mese di maggio era previsto a causa della prolungata attesa, oltre sei mesi, dell'ecobonus per l'acquisto di veicoli a basse emissioni, ma non per questo può essere considerato un dato soddisfacente, dal momento che resta elevato il differenziale sia dallo stesso mese dello scorso anno che dallo stesso periodo del 2019, ultimo anno di riferimento reale del mercato, e che il segmento delle elettriche e delle plug-in, principali beneficiarie della misura, ha subito una netta contrazione che allontana gli obiettivi del percorso verso la transizione green e rende difficile ogni previsione sull'effettivo gradimento di questo tipo di alimentazione da parte del mercato". Lo ha dichiarato **Massimo Artusi**, presidente di Federauto, la **Federazione dei concessionari auto**, commentando i dati delle immatricolazioni di autovetture nel mese di maggio. "

Da oggi - ha continuato Artusi, - con l'apertura della piattaforma per la prenotazione degli incentivi ecobonus, previsti dal Dpcm finalmente pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, ci sarà sicuramente un recupero delle

vendite, che ci auguriamo possa corrispondere agli obiettivi che si pone il Governo, ma non possiamo non ribadire che con misure temporanee come quella oggi al via - che, ricordo, è limitata all'anno in corso - e senza una visione d'insieme e di prospettiva, difficilmente tali obiettivi potranno essere raggiunti e consolidati nel tempo, come richiederebbe una strategia della transizione che voglia essere davvero efficace".

Sono partite oggi le **richieste per l'Ecobonus**: dalle **10 di questa mattina** è infatti attiva la piattaforma per il servizio di prenotazione degli **incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni** inquinanti. Sul sito, gestito da **Invitalia** per conto del Ministero delle Imprese e del Made in Italy (Mimit), saranno resi disponibili i **moduli** per chiedere il **bonus** e le **tabelle** che, distinte per categorie di veicoli, riportano i criteri di attribuzione dei contributi.

Per Ecobonus 2024, misura promossa dal Ministero delle Imprese e del Mimit **Adolfo Urso**, sono disponibili risorse pari a **950 milioni di euro** a cui si aggiungono **50 milioni** per i veicoli L (Ciclomotori e Motoveicoli a due, tre e quattro ruote) per l'anno in corso stanziati dalla legge 30 dicembre 2020, n. 178, per un totale di un miliardo di euro.

Tra le novità, previsti contributi proporzionali alla classe ambientale di appartenenza del veicolo da rottamare, incluse le vetture di classe Euro 5. È **agevolato** l'acquisto di **auto elettriche, ibride plug-in** e a **motore termico** con un livello di emissioni di CO₂ fino a 135 gr/km, nonché di **motocicli e ciclomotori elettrici e non elettrici** e di veicoli **commerciali leggeri**.

Il prezzo di listino compresi optional (IVA esclusa) non deve essere superiore ai **35 mila euro** per le autovetture delle **fasce 0-20 gr/km** (elettriche) e **61-135 gr/km** (termiche) e ai **45 mila euro** per la fascia **21-60 g/km (ibride plug-in)**. Il **contributo massimo** ottenibile per l'acquisto di un veicolo elettrico nuovo, a fronte della rottamazione di un veicolo fino a Euro 2, salirà da 5 mila a **13.750 euro** per chi è in possesso di un **Isee sotto 30mila euro**.

L'obiettivo del provvedimento è **incentivare la rottamazione delle auto più inquinanti** (classi Euro 0, 1, 2 e 3) che oggi rappresentano **il 25% dell'attuale parco circolante**. Con questa finalità, è previsto un **contributo fino a 2.000 euro** per l'acquisto di **veicoli usati di classe Euro 6** con emissioni fino a **160 g/km CO₂**, a fronte della rottamazione di un'auto fino ad **Euro 4**.

IL GIORNALE D'ITALIA

Il Quotidiano Indipendente

Mercato auto, calano le immatricolazioni a 139.581 (-6,6%) a Maggio; Artusi: "Nuovo pacchetto di Ecobonus ma prospettive incerte"

Perdono ancora terreno le auto elettriche, con una contrazione del -18,9% e quota al 3,6%; i dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

03 Giugno 2024



Secondo i dati del **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, il mercato autovetture in Italia ha registrato a maggio 139.581 immatricolazioni, con una **flessione del -6,6% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente**. Nei primi cinque mesi del 2024 il totale delle immatricolazioni raggiunge le 726.311 unità a fronte delle 702.423 del pari periodo 2023, con un incremento che si riduce al +3,4% (-20,4% rispetto al 2019).

I dati di Federauto del mese di Maggio

A maggio le **auto elettriche** perdono ancora terreno, con una contrazione del -18,9% e quota al 3,6%, portando il bilancio dei primi cinque mesi dell'anno a -19,8%, con una quota del 2,9%. Analogo andamento negativo per le auto plug-in che flettono nel mese del -32,7% (quota 3,2%) e da inizio anno del -25,8% (quota 3,2%). Tengono le ibride elettriche che registrano un incremento del +7,7% con una rappresentatività che arriva al 40% e le auto a benzina che ottengono un

aumento del +4,4% (quota 32,1%); nel cumulato queste alimentazioni crescono rispettivamente del +13,3% (quota 38,8%) e +15,4% (quota 31,3%). Le immatricolazioni di autovetture diesel registrano un decremento consistente pari a -30,8% e una rappresentatività del 14,4%, mentre nel periodo gennaio-maggio il disavanzo si attesta a -21,3% (quota 14,8%). Gpl e metano diminuiscono rispettivamente del -27,3% e -13,9% con quote al 6,6% e 0,1%.

Dal punto di vista dei **canali di vendita**, i privati accusano una flessione ben peggiore del mercato, pari a -10,9% sullo stesso mese 2023 (quota 51,7%) mentre sui primi cinque mesi dell'anno la crescita si riduce a +4%, con una quota al 54,5%. Le immatricolazioni a società, se non fosse per l'apporto delle auto-immatricolazioni (+38,7%), registrano un avanzo del +23,1% nel mese (quota 17,1%), con un progressivo da inizio anno del +15,6% (quota 15%). Il noleggio registra un calo del -11,3% (quota 31,1%) mentre su base annua l'arretramento è del -3,1% e la rappresentatività al 30,5%.

Negli ultimi tre giorni di maggio è stato immatricolato il 40,3% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni Federauto sui dati Dataforce, hanno rappresentato circa il 12,6% dei volumi di vendita mensili, con un incremento del +38,7% rispetto a maggio 2023 e circa del +25% dall'inizio dell'anno.

Le parole di Massimo Artusi, il Presidente di Federauto

«L'ulteriore flessione del mercato delle autovetture nel mese di maggio era previsto a causa della prolungata attesa - oltre sei mesi - dell'ecobonus per l'acquisto di veicoli a basse emissioni, ma non per questo può essere considerato un dato soddisfacente, dal momento che resta elevato il differenziale sia dallo stesso mese dello scorso anno che dallo stesso periodo del 2019, ultimo anno di riferimento reale del mercato, e che il segmento delle elettriche e delle plug-in - principali beneficiarie della misura - ha subito una netta contrazione che allontana gli obiettivi del percorso verso la transizione green e rende difficile ogni previsione sull'effettivo gradimento di questo tipo di alimentazione da parte del mercato». Lo ha dichiarato Massimo Artusi, il Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto, commentando i dati delle immatricolazioni di autovetture nel mese di maggio.

«Da oggi», ha continuato Artusi, «con l'apertura della piattaforma per la prenotazione degli incentivi ecobonus, previsti dal DPCM finalmente pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, ci sarà sicuramente un recupero delle vendite, che ci auguriamo possa corrispondere agli obiettivi che si pone il Governo, ma non possiamo non ribadire che con misure temporanee come quella oggi al via - che, ricordo, è limitata all'anno in corso - e senza una visione d'insieme e di prospettiva, difficilmente tali obiettivi potranno essere raggiunti e consolidati nel tempo, come richiederebbe una strategia della transizione che voglia essere davvero efficace».

38 mila EV vendute in un giorno coi nuovi bonus



38 mila EV vendute in poche ore con i nuovi bonus, andati praticamente esauriti nel primo giorno di entrata in vigore. E ora dopo la fiammata che cosa succede?

38 mila EV bruciate in poche ore, un vero record

Le stime le ha fatte **l'UNRAE**, l'Unione delle Case automobilistiche. Considerando tutti i **952,5 milioni** previsti dalla nuova formulazione, di qui a fine anno saranno incentivate circa **316.000 vetture**. Di queste circa **il 12%** rientra nella fascia di emissioni 0-20 g/Km, il che significa che stiamo parlando di poco meno di **38 mila elettriche**, con i fondi a disposizione già esauriti. Per le altre i soldi restano e verranno utilizzati nel corso dell'anno. Per la precisione, secondo l'Unrae, **l'11%** in quella **21-60 g/Km (le ibride plug-in)**, quindi circa **34.800 vetture**. E il **77%** nella **61-135 g/Km**, le ibride e le



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

online

Ecobonus 2024: come ottenere l'incentivo per veicoli a basse emissioni

4 giugno 2024



Sono tornati gli incentivi per acquistare **veicoli non inquinanti** di categoria M1 (autoveicoli), L1e-L7e (motocicli e ciclomotori) e N1 e N2 (veicoli commerciali). Il 25 maggio scorso è stato pubblicato anche in Gazzetta ufficiale il Dpcm sull'Ecobonus, con la rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni inquinanti. La nuova **piattaforma** per il servizio di prenotazione degli incentivi è attiva **dal 3 giugno scorso**. È quindi già possibile inserire le prenotazioni per l'acquisto di veicoli non inquinanti di categoria M1 (autoveicoli), L1e - L7e (motocicli e ciclomotori), N1 e N2 (veicoli commerciali). Con il nuovo decreto sarà possibile prenotare anche gli incentivi per acquistare veicoli di categoria M1 usati e veicoli commerciali N1 e N2 anche non elettrici. Le risorse stanziare per la misura sono pari a 950 milioni di euro a cui si aggiungono 50 milioni per i veicoli per l'anno in corso stanziati dalla legge 30 dicembre 2020, per un totale di **un miliardo di euro**.

Tra le novità è previsto anche un **contributo di rottamazione** proporzionale alla classe ambientale di appartenenza del veicolo da demolire e la possibilità di rottamare anche le Euro 5. Per l'anno in corso il contributo massimo per rottamare un veicolo fino a Euro 2 salirà da 5mila a 13.750 euro. Il primo obiettivo del governo è infatti quello di stimolare la rottamazione delle auto altamente inquinanti, l'euro 0, 1, 2 e 3, che sono ancora il 25% del parco circolante nel nostro Paese.

"Con questo piano incentivi sosteniamo le famiglie nell'acquisto di un'auto ecologica rinnovando il parco auto e nel contempo stimolando la produzione nazionale. È un Piano Italia, per la famiglie e per il lavoro italiano", ha affermato il ministro delle Imprese e del Made in Italy **Adolfo Urso**.

Le risorse messe in campo per le **auto elettriche sono finite in meno di nove ore** dall'apertura della piattaforma. Sono ancora disponibili le prenotazioni per le auto ibride plug-in (21-60 grammi al km di CO₂) e le ibride (61-135 grammi al km di CO₂): per le prime sono stati utilizzati 7 milioni su 125,7 disponibili, per le seconde 64 milioni su oltre 276,6. Quindi la disponibilità a oggi è di 710 milioni di euro, di cui quasi 300 sono stati già usati. Gli incentivi riguardano anche moto e furgoni.

Indice

- Come fare domanda
- A chi è destinato
- Contributi concessi
- Veicoli ammessi
- Normativa
- Il commento di Unrae e Federauto
- News e aggiornamenti

La novità principale per il 2024 riguarda l'**aumento degli importi**, in particolare per le fasce di **reddito medio basso**. L'incentivo sarà infatti pari a **13.750 euro** (un aumento del 25% in più rispetto all'anno precedente) per i soggetti con **indicatore ISEE fino a 30mila euro** che compiranno un'auto elettrica nel 2024 e rottameranno una macchina tra Euro 0 e Euro 2. Per chi ha un reddito più alto il bonus sarà di **11mila euro**. L'obiettivo è quello di svecchiare il parco auto italiano.

L'agevolazione sarà presentata sempre con il sistema a fasce:

- **prima fascia:**
 - veicoli di categoria M1 almeno Euro 6 con emissioni comprese nella fascia 0-20 grammi di anidride carbonica per chilometro (elettrici)*. Se in contemporanea si rottama anche un veicolo Euro 4 il beneficio salirà a 9mila euro, con Euro 3 a 10mila euro e con un Euro 0,1,2 fino a 11mila euro di contributo;
- **seconda fascia:**
 - autoveicoli M1 almeno Euro 6 nella fascia di emissioni 21-60 g/km (auto ibride plug-in). Se in contemporanea si rottama anche un veicolo Euro 4 il beneficio salirà a 5mila e 500 euro, con Euro 3 a 6mila euro e con un Euro 0,1,2 fino a 8mila euro di contributo.

Non sono previsti incentivi per chi acquista M1 almeno Euro 6 nella **fascia di emissioni 61-135 g/km** (auto full/mild hybrid, benzina, diesel, metano, gpl). Con la rottamazione di un Euro 4 si potrà ricevere lo stesso un beneficio di 1.500 euro, con un Euro 3 si sale a 2mila euro, con un Euro 0, 1 o 2 si passa a 3mila euro.

L'Ecobonus contribuisce all'abbattimento delle emissioni di anidride carbonica, in linea con la normativa europea in vigore sulla qualità dell'aria e dell'ambiente e con gli obiettivi dell'**Agenda 2030** e del PNIEC, il **Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima**, pubblicato nel 2020 dal Mise e dai Ministeri dell'Ambiente e della tutela del territorio e

del mare e delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il contributo viene riconosciuto come minor prezzo, da parte del concessionario, in fattura al momento dell'acquisto.

Il **prezzo di listino** (IVA non inclusa) non deve essere superiore ai 35 mila euro, optional compresi, per le autovetture delle fasce 0-20 gr/km (elettriche) e 61-135 gr/km (termiche) e ai 45 mila euro per la fascia 21-60 g/km (ibride plug-in).

Per le classi meno abbienti è anche prevista una maggiorazione del 25% dei contributi, oltre che incentivi per l'usato con rottamazione, fino a Euro 4, per i veicoli fino a 25mila euro. Potranno usufruire del bonus **anche privati, aziende, noleggiatori e imprese di car sharing**.

Infine, il provvedimento prevede un incentivo per l'installazione di nuovi impianti a GPL o a metano per **autotrazione** su autoveicoli di classe fino a Euro 4. Il contributo ammonta a 400 euro per gli impianti a GPL e 800 euro per quelli a metano.

Come fare domanda

L'iter per richiedere e ottenere l'incentivo per la mobilità sostenibile prevede **quattro fasi**:

1. **Prenotazione**: il concessionario/rivenditore, dopo la registrazione sulla piattaforma del Ministero, potrà procedere con la prenotazione del contributo per ogni veicolo. Riceverà la conferma in base alla disponibilità del fondo;
2. **Erogazione**: il concessionario/rivenditore riconoscerà al cliente il contributo tramite compensazione del prezzo di acquisto;
3. **Rimborso**: sarà il costruttore/importatore del veicolo che rimborserà al concessionario/rivenditore il contributo erogato;
4. **Recupero**: il costruttore/importatore riceverà dal concessionario/rivenditore la documentazione necessaria per recuperare il contributo, che verrà rimborsato sotto forma di credito d'imposta.

A chi è destinato

Il contributo è rivolto a tutte le **persone fisiche** che dal 1° gennaio al 31 dicembre 2024 intendono acquistare, anche in leasing finanziario, veicoli non inquinanti mantenendo la proprietà per almeno 12 mesi.

Le **persone giuridiche** che dal 1° gennaio al 31 dicembre 2024 acquistano in Italia, anche in leasing finanziario, veicoli non inquinanti con **obbligo di impiego in car sharing con finalità commerciali** e mantenendo proprietà del veicolo per almeno 24 mesi. Sono ammesse anche le persone giuridiche dal 1° gennaio al 31 dicembre 2024, hanno acquistato auto (veicoli M1) con emissioni fino a 60 g/km CO2 con finalità di autonoleggio diverso dal car sharing. In questo caso il mantenimento della proprietà e della finalità di utilizzo scende a 12 mesi.

Le PMI (persone giuridiche comprese) che dal 1° gennaio al 31 dicembre 2024 hanno intenzione di comprare in Italia veicoli commerciali (categoria N1 e N2), anche in leasing finanziario, destinati al trasporto merci.

Contributi concessi

I nuovi incentivi sono così articolati:

- per le **persone fisiche e giuridiche** (esclusi gli esercenti attività di commercio di auto e autoveicoli leggeri con codice ATECO 45.11.0) che acquistano anche in locazione finanziaria e immatricolano in Italia **autovetture nuove (M1)**, in una classe emissiva non inferiore ad Euro 6, con emissioni di CO2 comprese nella fascia **tra 0 e 20 g/Km (auto elettriche)**, con prezzo di listino non superiore a 35mila euro IVA esclusa, si prevede un **contributo di 6mila euro**, aumentato di ulteriori 5mila euro in caso di contestuale rottamazione di un veicolo fino ad Euro2, ovvero di ulteriori 4mila euro in caso di contestuale rottamazione di un veicolo Euro3, ovvero di ulteriori 3mila in caso di rottamazione di un veicolo Euro4;
- per le **persone fisiche e giuridiche** (esclusi gli esercenti attività di commercio di auto e autoveicoli leggeri con codice ATECO 45.11.0) che acquistano anche in locazione finanziaria e immatricolano in Italia **autovetture nuove (M1)**, in una classe emissiva non inferiore ad Euro 6, con emissioni di CO2 comprese nella **fascia tra 21 e 60 g/Km (auto ibride plug in)**, con prezzo di listino non superiore a 45mila euro IVA esclusa, si prevede un **contributo di 4mila euro**, aumentato di ulteriori 4mila in caso di contestuale rottamazione di un veicolo fino ad Euro2, ovvero di ulteriori 3mila in caso di contestuale rottamazione di un veicolo Euro3, ovvero di ulteriori 1.500 in caso di rottamazione di un veicolo Euro4;
- per le **persone fisiche** che acquistano anche in locazione finanziaria e immatricolano in Italia **autovetture nuove (M1)**, in una classe emissiva non inferiore ad Euro 6, con emissioni di CO2 comprese nella **fascia tra 61 e 135 g/Km (auto ibride e termiche)**, con prezzo di listino non superiore a 35mila euro IVA esclusa, si prevede un contributo di 3mila euro se è contestualmente rottamato un veicolo fino ad Euro2, ovvero di 2mila in caso di contestuale rottamazione di un veicolo Euro3, ovvero di 1.500 euro in caso di rottamazione di un veicolo Euro4;
- per le **persone fisiche e giuridiche** (esclusi gli esercenti di attività di commercio di motocicli e ciclomotori con codice ATECO 45.40.1) che acquistano anche in locazione finanziaria e immatricolano in Italia, **ciclomotori e motocicli elettrici nuovi** (L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e, L7e), si prevede un **contributo pari al 30%** del prezzo di acquisto, fino a un massimo di 3mila. Il contributo è pari, invece, al 40% del prezzo di acquisto, fino ad un massimo di 4mila, in caso di contestuale consegna per la rottamazione di un veicolo di categorie emissiva fino ad Euro 3, di cui si è proprietari o intestatari da almeno 12 mesi, ovvero di cui sia proprietario o intestatario da almeno 12 mesi un familiare convivente;
- per le **piccole e medie imprese** esercenti attività di **trasporto di cose in conto proprio e in conto terzi**, che acquistano anche in locazione finanziaria e immatricolano in Italia veicoli commerciali nuovi di categoria N1 e N2 è riconosciuto un contributo che varia in base al peso totale a terra del veicolo, alla sua alimentazione

e all'eventuale contestuale rottamazione di un analogo veicolo di categoria emissiva fino ad Euro4, secondo la seguente tabella:

		Alimentazione		
		Elettrici o idrogeno	CNG,GPL, mono e b fuel, ibrido	Alimentazioni tradizionali
PIT		(€)	(€)	(€)
0-1,49 T	senza rottamazione	2.200		
	con rottamazione	4.000	1.500	1.000
1,5-2,5 T	senza rottamazione	4.500		
	con rottamazione	8.000	2.500	1.500
2,51-3,49 T	senza rottamazione	10.000		
	con rottamazione	12.000	3.000	2.000
3,50-4,24 T	senza rottamazione	14.000		
	con rottamazione	16.000	4.500	3.500
4,25-7,20 T	senza rottamazione	16.000		
	con rottamazione	18.000	5.500	4.500

- per le **persone fisiche** che acquistano anche in locazione finanziaria **autovetture usate (M1)**, di prima immatricolazione in Italia, per le quali non siano stati già riconosciuti precedenti contributi "ecobonus", di classe emissiva non inferiore ad Euro 6, con emissioni di CO2 fino a 160g/km, con prezzo risultante dalle quotazioni medie di mercato non superiore a 25mila euro si prevede **un contributo di 2mila euro se è contestualmente rottamato un veicolo della medesima categoria**, di classe emissiva fino ad Euro4, di cui l'acquirente o un suo familiare convivente siano proprietari o intestatari da almeno 12 mesi;
- per le **persone fisiche** che stipulano un **contratto di noleggio a lungo termine**, per la locazione di durata non inferiore a 3 anni, dei veicoli indicati nei primi 3 punti di questo elenco (autovetture), sarà, inoltre, riconosciuto **un contributo**, nei limiti degli stanziamenti del DPCM in commento, **che sarà definito** con Decreto del Ministero delle Imprese del Made in Italy, da adottarsi entro 4 mesi dalla data di entrata in vigore del DPCM in commento;
- per i **ciclomotori e i motocicli (L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e, L7e)**, non elettrici, di classe emissiva non inferiore ad Euro5, a condizione che sia praticato dal venditore uno sconto pari ad almeno il 5% del prezzo di acquisto, si prevede **un contributo del 40%** del medesimo prezzo di acquisto, fino ad un massimo di 2.500 euro, in caso di

contestuale rottamazione di un veicolo di categoria emissiva fino a Euro 3, ovvero che sia stato oggetto di ritargatura obbligatoria (DM 2 febbraio 2011).

Tutti i contributi sono riconosciuti per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, di un veicolo, che deve essere intestato al soggetto beneficiario e la cui proprietà deve essere mantenuta per almeno 12 mesi in caso di persone fisiche, ovvero 24 mesi, in caso di persone giuridiche.

Nel caso di acquisto di un veicolo commerciale di categoria N1 o N2, elettrico o a idrogeno, effettuato da una società di noleggio, previa presentazione al concessionario di un ordine finalizzato alla stipula di un contratto di noleggio sottoscritto con una piccola o media impresa esercente l'attività di trasporto di cose, in conto proprio o in conto terzi, di durata non inferiore a tre anni, i contributi nelle misure indicate nella tabella sopra riportata, sono previsti nella forma di uno sconto obbligatorio da ripartirsi sui canoni mensili di noleggio per la piccola o media impresa che noleggia il veicolo incentivato.

Il Decreto introduce, inoltre, una **maggiorazione del 25%** del contributo per l'acquisto di auto nuove con emissioni non superiori a 60g/km di CO₂ (elettriche ed ibride plug in), da parte delle persone fisiche con indicatore **ISEE inferiore a 30mila**. Per quest'ultima tipologia di beneficiari, i richiamati contributi sono riconosciuti anche se è contestualmente rottamato un veicolo di classe emissiva Euro 5 e ammontano a 8mila euro per l'acquisto di auto elettriche (emissioni non superiori a 20g/km di CO₂), e a 5mila euro per le auto ibride plug-in (emissioni non superiori a 60 g/km di CO₂).

Veicoli ammessi

I veicoli ammessi per le **persone fisiche** sono i seguenti:

- M1, con almeno 4 ruote e massimo 8 posti a sedere, oltre a quello del conducente, che devono essere:
 - nuovi di fabbrica;
 - con emissioni di CO₂ non superiori a 135 g/km;
 - Classe Euro 6 o superiore
 - con prezzo (optional compresi ed Iva esclusa) non superiore a:
 - 35mila euro per le fasce 0-20 g/km e 61-135 g/km di CO₂;
 - 45mila euro per la fascia 21-60 g/km di CO₂;
- Le, da **L1e a L7e**, ciclomotori e motocicli con **due, tre o quattro ruote senza limiti di potenza**, che devono essere:
 - nuovi di fabbrica;
 - elettrici o non elettrici;
 - non elettrici, ma di Classe Euro non inferiore a 5.

Per i contributi previsti dalla **categoria Le**, come stabilito dalla [Legge 178/2020](#), possono accedere anche le persone giuridiche e non è previsto nessun vincolo per il mantenimento della proprietà.

I veicoli ammessi per le **persone giuridiche** sono M1, destinati al trasporto di persone, con almeno 4 ruote e massimo 8 posti a sedere, oltre a quello del conducente. Devono, inoltre, avere i seguenti requisiti:

- devono essere nuovi di fabbrica;
- con emissioni di CO2 non superiori a 60 g/km;
- con Classe Euro 6 o superiore;
- con prezzo di listino (optional compresi ed Iva esclusa) non superiore a:
 - 35 mila euro per la fascia 0-20 g/km di CO2;
 - 45 mila euro per la fascia 21-60 g/km di CO2.

Per le **Pmi, persone giuridiche comprese**, che dal primo gennaio al 31 dicembre 2024 acquistano in Italia, veicoli commerciali (categoria N1 e N2), anche in leasing finanziario, destinati al trasporto di merci i veicoli ammessi devono essere:

- nuovi di fabbrica;
- dotati di Massa Totale a Terra non superiore a 3,5 t per la categoria N1 e non superiore a 12 tonnellate per la categoria N2;
- elettrici.

Normativa

Negli anni si sono susseguiti diversi interventi normativi relativi all'Ecobonus per la mobilità sostenibile. Di seguito riportiamo i principali decreti, le circolari e gli allegati per l'anno 2022-2023.

- [Gazzetta Ufficiale n. 121 del 25 maggio 2024](#) il DPCM del 20 maggio 2024;
- Circolare del 30 dicembre 2022 - [link PDF](#) - "*Ecobonus 2023 - Incentivi per l'acquisto di veicoli non inquinanti, informazioni operative*";
- [Legge di conversione del Decreto Trasporti Ter](#) del 5 agosto 2022, n. 108, art. 7 quinquies comma 6;
- Decreto Semplificazioni – [DL 21 giugno 2022](#), n. 73 art. 40;
- [Circolare 16 maggio 2022](#) - Informazioni operative;
- [Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri](#) del 6 aprile 2022 - Incentivi per l'acquisto di veicoli non inquinanti (Ecobonus);
- [Decreto Legge 1 marzo 2022, N. 17](#) - "*Misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale, per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali*", articolo 22.

Il commento di Unrae e Federauto

"Scopriamo con sorpresa il giorno dell'apertura della piattaforma che non sono stati resi disponibili tutti i fondi previsti per le autovetture: mancano ben 178,3 milioni". A lanciare l'allarme è stato **Michele Crisci**, presidente di **Unrae**, l'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri. *"Per farlo - ha proseguito Crisci - sarà adesso necessaria l'emanazione di un Dpcm apposito, che auspichiamo avvenga nel più breve tempo possibile, per evitare l'ennesimo periodo di incertezza che si prospetta per il mercato".* I nuovi incentivi sono stati accolti con riserva dall'Unione: se da un lato ha infatti espresso soddisfazione per l'accoglimento della maggior parte delle richieste portate all'attenzione del governo, come l'innalzamento degli incentivi unitari e l'inclusione delle persone giuridiche con bonus ad importo pieno, dall'altro destano grande preoccupazione le distorsioni che potrebbero generare sul mercato. Unrae ha quindi chiesto al governo di indicare al più presto una **strategia chiara sui supporti alla transizione**, con un orizzonte di 2-3 anni, per consentire a consumatori e imprese di programmare gli acquisti ed evitare che lo stop & go crei ulteriori danni al mercato.

Stesse perplessità anche per **Federauto**, la Federazione italiana concessionari auto, in particolare sull'esaurimento, avvenuto in poche ore, dei fondi Ecobonus per le prenotazioni relative alle macchine elettriche. *"Se, da una parte - ha spiegato il presidente Massimo Artusi - ci si potrebbe compiacere della risposta immediata e consistente verso questo tipo di vetture, non si può non rilevare come l'esito sia diametralmente opposto alle risposte del mercato di fronte agli Ecobonus 2022 e 2023, che avevano lasciato ingenti residui proprio tra le risorse destinate a questa tipologia di veicoli, che ha sempre incontrato forti difficoltà di gradimento da parte degli acquirenti".*

Salta agli occhi come fino all'entrata in vigore del nuovo Dpcm la capacità di assorbimento della fascia 0-20 sia sempre stata modesta, con un avanzo di risorse di circa 170 milioni di euro. Una tendenza confermata anche dalle *"evidenze empiriche del mercato"*. In conclusione Federauto ha quindi chiesto al governo di **approfondire questo fenomeno** *"che riteniamo assolutamente anomalo e, probabilmente, non in linea con la ratio della norma che è quella di favorire cittadini ed imprese, mentre rischiano proprio loro, gli autentici destinatari del provvedimento, di finire tagliati fuori dal beneficio per avvicinarli alla transizione green"*, ha concluso Artusi.

News e aggiornamenti

Il Ministero dello Sviluppo economico ha pubblicato i [decreti per attivare gli interventi](#) a favore della **riconversione e dello sviluppo della filiera automotive in Italia**. Gli sportelli rimarranno aperti dal 13 al 27 ottobre 2022 per i progetti già presentati nella prima fase, invece per le nuove domande si partirà il 15 novembre per i Contratti di sviluppo e il 29 novembre per gli Accordi per l'innovazione.

Gli incentivi fanno parte del **Fondo Automotive**, tra cui fanno parte anche quelli per il [rilancio del mercato e per il rinnovo del parco circolante](#), per il quale sono stati stanziati **8,7 miliardi fino al 2030**. Le risorse sono distribuite fra vetture elettriche pure, ibride plug-in ed endotermiche a basse emissioni, ma ci sono incentivi anche per moto e veicoli commerciali.

Auto elettriche, finiti gli incentivi 2024

Milano, 4 Giugno 2024 – **Neanche 24 ore. Tanto sono durati gli incentivi**, consistenti in circa 201 milioni di euro, **per le auto elettriche** (a sorpresa non quelli per le auto termiche) messi a disposizione dal decreto del Governo sulla nuova piattaforma ministeriale. Ancora **disponibili invece i fondi per le auto Plug-in e a motore termico**.

Grande coinvolgimento

Le associazioni di categoria hanno accolto positivamente l'esaurimento del fondo stanziato per le vetture elettriche motivandolo come un **interesse crescente da parte della popolazione** verso queste nuove tecnologie, come sottolineato anche da **Gian Primo Quagliano**, presidente del Centro Studi Promotor che ha affermato: «si delinea **un successo per la campagna di incentivi** del Governo a favore delle auto elettriche che, contrariamente a quanto era avvenuto in passato, vedono **per la prima volta un grande interesse del pubblico**».

Da **Motus-E**, associazione italiana a cui aderiscono vari attori della filiera dei trasporti, sottolineano come tale risultato **segna l'importanza di costruire delle politiche incentivanti che permettano alle imprese e ai cittadini di pianificare le proprie scelte** in un contesto ben definito, scongiurando che l'ottenimento del bonus si trasformi in una sorta di click-day dopo che per mesi il mercato si è mosso con grande fatica”.

Il dubbio di Federauto

Mentre dall'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri (Unrae) il presidente **Michele Crisci** sostiene che nonostante l'esito positivo, **mancherebbero ancora 178 milioni di euro dalle risorse stanziate** per gli incentivi da spalmare nelle varie categorie, **Federauto** solleva un dubbio condiviso anche da molti analisti ed esperti di settore sulla repentinità con cui i fondi sono terminati e **chiede alle amministrazioni di competenza di approfondire con una certa urgenza** quanto accaduto. “L'esaurimento degli ecoincentivi infatti va in netta controtendenza rispetto agli anni precedenti, in cui si segnalavano anche cospicui avanzi, dovuti al poco gradimento degli utenti per questa categoria di veicoli” spiegano da Federauto.

TPL in Italia: parco autobus ancora obsoleto, necessario un nuovo strumento normativo

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

4 Giugno 2024



adv

Nonostante i fondi del PNRR, il parco autobus del trasporto pubblico locale (TPL) in Italia resta obsoleto, afferma Maria Fiorentino, vice presidente di [Federauto](#) con delega ai bus. Nel 2018, l'età media degli autobus era di 12,1 anni, scesa a 10,3 anni nel 2022, ma lontana dall'obiettivo europeo di 7,5 anni. La maggioranza dei bus è alimentata a diesel (87%), con solo il 3% ibridi o a zero emissioni.

Le associazioni TPL chiedono una revisione urgente dei finanziamenti. Fiorentino sottolinea la necessità di un nuovo strumento normativo per garantire fondi costanti per il rinnovo delle flotte, in linea con il Piano strategico per la mobilità sostenibile. Il mercato risponde bene ai bus elettrici nelle aree urbane, mentre metano e biometano sono preferiti per le linee interurbane.

Due sono le necessità principali: una pianificazione delle risorse che permetta libertà di scelta tecnologica e una governance complessiva che consenta di rispettare i target UE di decarbonizzazione.

The MAP REPORT

Federauto: “perplessità sul rapido esaurimento degli incentivi per i veicoli elettrici”

La Federazione Italiana Concessionari Auto chiede alle amministrazioni competenti di indagare un fenomeno che considera "assolutamente anomalo"

05/06/2024



C'è chi avanza dubbi in merito all'**esaurimento così repentino** dei fondi per gli incentivi sulle auto elettriche. Si tratta della Federazione Italiana Concessionari Auto, di cui si fa portavoce il presidente Massimo Artusi: “Esprimiamo forti perplessità sull'esaurimento, avvenuto in poche ore, dei fondi ecobonus per le prenotazioni relative alla fascia di CO2 da 0 a 20 grammi/km, in pratica veicoli a trazione esclusivamente elettrica”. Secondo Artusi il fatto che oltre 201 milioni di euro sono stati prenotati in meno di un giorno risulta singolare, specie se si considera che nel 2022 e nel 2023 gli incentivi per le auto elettriche non erano stati utilizzati completamente. Sembra quindi bizzarro che quest'anno ci sia stata una risposta così massiccia e immediata. C'è poi un altro fattore da tenere in considerazione. **“Salta agli occhi – ha detto il presidente di Federauto – che fino all'entrata in vigore del nuovo DPCM, la capacità di assorbimento sulla fascia 0-20 è sempre stata modesta,**

tanto da evidenziare un avanzo di risorse di circa 170 milioni a pochi giorni dall'entrata in vigore dei nuovi ecobonus. Del resto, questa tendenza di vendita dei veicoli a basse emissioni è confermata dalle evidenze empiriche del mercato”.

Alla luce di queste considerazioni, “Federauto chiede che le amministrazioni competenti approfondiscano urgentemente questo fenomeno che riteniamo assolutamente anomalo e, probabilmente, non in linea con la ratio della norma che è quella di favorire cittadini ed imprese, mentre rischiano proprio loro, gli autentici destinatari del provvedimento, di finire tagliati fuori dal beneficio per avvicinarli alla transizione green”, conclude Artusi.

Secondo alcune indiscrezioni riportate da *Il Sole 24 Ore*, il sospetto nell'ambiente è che le società di noleggio a lungo termine possano aver prenotato una grande quantità di fondi, riducendo la disponibilità per i privati cittadini e le piccole imprese, destinatari principali degli incentivi. Federauto non è la sola realtà del settore automotive ad esprimere perplessità. “È successo qualcosa di strano, siamo rimasti sorpresi anche noi”, ha dichiarato il **CEO di Stellantis, Carlos Tavares**. “Chi di dovere sta indagando e stiamo cercando di capire che cosa abbia scatenato questo fenomeno anomalo, ma al momento non abbiamo nessun tipo di indicazione certa per dare una spiegazione a quanto è successo”.

OPEN

Ecobonus 2024, i fondi per le auto elettriche esauriti in poche ore. Federauto avverte: «Misura tardiva e temporanea»

3 GIUGNO 2024 - 19:15

di



Nel primo giorno a disposizione, gli oltre 200 milioni di euro sono finiti in meno di 9 ore

Il mercato dell'auto in Italia è in calo: lo dimostra un confronto tra i dati di quest'anno e quelli dello stesso mese nel 2023, che ha fatto emergere una flessione del 6,6% nelle immatricolazioni. A incidere sul mercato, ricorda il [rapporto](#), è stato anche l'"effetto attesa" rispetto ai [dati](#), diventati operativi oggi, 3 giugno. E già finiti: in meno di nove ore dall'apertura della piattaforma Ecobonus del Mimit, sono esauriti gli oltre 200 milioni di euro pensati come risorse a disposizione per le prenotazioni degli incentivi sulle auto elettriche.

«Si delinea un successo»

«Si delinea un successo per la campagna di incentivi del governo a favore delle auto elettriche che, contrariamente a quanto era avvenuto in passato, vedono per la prima volta un grande interesse del pubblico», ha commentato parlando con l'Ansa il presidente del Centro Studi Promotor, Gian Primo Quagliano. Mentre il ministro delle Imprese e del Made in Italy [Giancarlo Giorgetti](#) ha commentato: «Con questo piano incentivi sosteniamo le famiglie nell'acquisto di un'auto ecologica rinnovando il parco auto e nel contempo stimolando la produzione nazionale. È un Piano Italia, per la famiglie e per il lavoro italiano».

Le preoccupazioni di Federauto

Massimo Artusi, presidente di Federauto, la federazione dei concessionari auto, ha invece commentato l'ulteriore flessione del mercato delle auto a maggio: «Era previsto a causa della prolungata attesa, oltre sei mesi, dell'ecobonus per l'acquisto di veicoli a basse emissioni». «Ma – puntualizza – non per questo può essere considerato un dato soddisfacente, dal momento che resta elevato il differenziale sia dallo stesso mese dello scorso anno sia dallo stesso periodo del 2019 e che il segmento delle elettriche e delle plug-in ha subito una netta contrazione che allontana gli obiettivi del percorso verso la transizione green».

«Misure temporanee»

«Da oggi – aggiunge Artusi – con l'apertura della piattaforma per la prenotazione degli incentivi ecobonus ci sarà sicuramente un recupero delle vendite, che ci auguriamo possa corrispondere agli obiettivi che si pone il governo. Ma non possiamo non ribadire che con misure temporanee come quella oggi al via, limitata all'anno in corso, e senza una visione d'insieme e di prospettiva, difficilmente tali obiettivi potranno essere raggiunti e consolidati nel tempo, come richiederebbe una strategia della transizione che voglia essere davvero efficace.

E ancora: «Accanto a queste misure è necessaria, infatti, una riforma complessiva della fiscalità sull'auto, in particolare in materia di Iva e di tassazione dei benefit. Senza la quale le misure incentivanti diventano interventi episodici o a pioggia e comunque destinati prima o poi a interrompersi. Non si possono semplicemente sottrarre risorse dal Fondo Automotive come accaduto con il recente Dl Coesione, senza inserire la misura in un contesto complessivo di azioni programmate nel tempo».

Incentivi auto 2024

Elettriche, anche i concessionari sollevano dubbi sui fondi-lampo



Incentivi auto 2024 - Elettriche, anche i concessionari sollevano dubbi sui fondi-lampo

Dopo l'**Unrae**, anche Federauto solleva dubbi sull'esaurimento quasi istantaneo degli **incentivi riservati alle elettriche**: il plafond di risorse dedicato alle auto a **batteria si è svuotato in pochissimo tempo**, alimentando non pochi dubbi tra la gran parte degli operatori. "Esprimiamo forti perplessità sull'esaurimento, avvenuto in poche ore, dei fondi ecobonus per le prenotazioni relative alla fascia di CO2 da 0 a 20 grammi/km", esordisce il presidente della federazione dei concessionari Massimo Artusi.

Fenomeno anolamo, servono delle spiegazioni. "Se, da una parte, ci si potrebbe compiacere della risposta immediata e consistente verso questo tipo di vetture", aggiunge Artusi, "non si può non rilevare come l'esito sia diametralmente opposto alle risposte del mercato di fronte agli Ecobonus 2022 e 2023: questi ultimi avevano lasciato ingenti residui proprio tra le risorse destinate a questa tipologia di veicoli, che ha sempre incontrato forti difficoltà di gradimento da parte degli acquirenti. Salta agli occhi che fino all'entrata in vigore del nuovo Dpcm, la capacità di assorbimento sulla fascia 0-20 è sempre stata modesta, tanto da evidenziare un avanzo di risorse di circa 170 milioni a pochi giorni dall'entrata in vigore dei nuovi ecobonus. Del resto, questa tendenza di vendita dei veicoli a basse emissioni è confermata dalle evidenze empiriche del mercato. Chiediamo che le amministrazioni competenti approfondiscano urgentemente questo fenomeno assolutamente anomalo e, probabilmente, non in linea con la ratio della norma che è quella di favorire cittadini ed imprese, mentre rischiano proprio loro, gli autentici destinatari del provvedimento, di finire tagliati fuori dal beneficio per avvicinarli alla transizione green".

Qui **Finanza**

Incentivi auto esauriti in poche ore, Federauto e Unrae contro il Governo: “Mancano soldi”

L'Ecobonus auto elettriche è andato esaurito in meno di 9 ore. Le associazioni denunciano la scomparsa di 178,3 milioni di euro

4 Giugno 2024 12:13



Il giallo degli incentivi auto elettriche esauriti in poche ore

Gli **incentivi auto** 2024 sono andati esauriti in poche ore dopo l'apertura della piattaforma dedicata all'Ecobonus nella giornata di lunedì 3 giugno. Le associazioni di categoria **Federauto** e **Unrae** esprimono perplessità sulla fine dei fondi destinati alle vetture 100% elettriche che sono terminati in poco più di 8 ore. Le associazioni ritengono che i fondi annunciati a suo tempo per l'elettrico non siano stati interamente messi a disposizione.

Oltre 30mila immatricolazioni in poche ore

Ben **240 milioni di euro** di incentivi sono stati messi a disposizione dal governo per l'acquisto di automobili nuove con emissioni da 0 a 20 g/km di Co2 e dal prezzo di listino fino a 42.700 euro, Iva inclusa. In pratica le elettriche pure. In tutto il mese di maggio sono state immatricolate 5.070 macchine elettriche.

Nella finestra temporale di poche ore in cui la piattaforma di Invitalia ha permesso ai concessionari di fare le prenotazioni, sono state immatricolate **30.000 nuove auto elettriche**.

Il giallo dei fondi mancanti

Il mistero è relativo all'entità dei fondi che, secondo le associazioni, non sarebbero stati stanziati per intero. All'appello mancherebbero **178,3 milioni**. Se le cose stessero effettivamente come lamentano le associazioni, per il settore dell'auto si tratterebbe di un **doppio danno**. Da una parte si sarebbe impedito a una vasta platea di aventi diritto di poter usufruire dell'[Ecobonus auto](#) per l'acquisto di una vettura elettrica.

Dall'altra parte si sarebbe creato un danno al mercato fomentando false aspettative: a maggio il mercato dell'auto in Italia ha registrato un segno negativo pari al -6,9%. Andando in concreto, si tratti di 139.581 auto nuove immatricolate rispetto alle 149.482 dello stesso mese dell'anno scorso. Molti consumatori hanno ritardato di alcuni mesi l'acquisto dell'auto in attesa dello sblocco dei fondi per l'Ecobonus, per poter accedere agli [incentivi per rottamazione ed elettrico](#), e diversi concessionari hanno lasciato, di conseguenza, in stand-by i preordini.

Le accuse delle associazioni

"Scopriamo inoltre con sorpresa il giorno dell'apertura della piattaforma che non sono stati resi disponibili tutti i fondi previsti per le autovetture: **mancano ben 178,3 milioni**. Per farlo sarà adesso necessaria l'emanazione di un Dpcm apposito, che auspichiamo avvenga nel più breve tempo possibile, per evitare l'ennesimo periodo di incertezza che si prospetta per il mercato". Così si è espresso **Michele Crisci**, presidente dell'Unrae, l'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri.

Sulla questione dei fondi per le [auto elettriche](#) fa eco **Massimo Artusi**, presidente di Federauto: "Esprimiamo forti perplessità sull'esaurimento, avvenuto in poche ore, dei fondi Ecobonus per le prenotazioni relative alla fascia di Co2 da 0 a 20 grammi/km, in pratica veicoli a trazione esclusivamente elettrica".

E ancora: "Salta agli occhi che fino all'entrata in vigore del nuovo Dpcm la capacità di assorbimento sulla fascia 0-20 è sempre stata modesta, tanto da evidenziare un avanzo di risorse di circa 170 milioni a pochi giorni dall'entrata in

vigore dei nuovi Ecobonus. Del resto, questa tendenza di vendita dei veicoli a basse emissioni è confermata dalle evidenze empiriche del mercato”.

Artusi fa dunque un appello alle autorità: “Chiediamo che le amministrazioni competenti approfondiscano urgentemente questo fenomeno che riteniamo assolutamente anomalo e, probabilmente, non in linea con la ratio della norma che è quella di favorire cittadini ed imprese, mentre rischiano proprio loro, gli autentici destinatari del provvedimento, di finire tagliati fuori dal beneficio per avvicinarli alla transizione green”.

Chiarezza sulle politiche per la transizione ecologica

Ma non è tutto: Unrae auspica inoltre che venga indicata presto una strategia chiara sui supporti alla transizione, con un orizzonte di 2-3 anni al fine di “consentire a consumatori e imprese di programmare gli acquisti ed evitare che lo stop & go crei ulteriori danni al mercato”.

Made in Italy. In molti infatti si chiedono come sia possibile che in meno di un giorno sono infatti andati esauriti fondi superiori a **210 milioni di euro** per le auto nella fascia di emissioni 0-20 gr/km di CO2.



Ecobonus, incentivi auto elettriche finiti in meno di 10 ore: i sospetti di Federauto

Le società di noleggio si sono accaparrate gli incentivi. Tavares: "Siamo stupiti anche noi"

di Antonella Serrano
04.06.2024 13:22

Erano attesi da circa sei mesi e ieri, in un solo giorno, **i fondi dei nuovi incentivi** per acquistare le auto elettriche hanno registrato un vero **boom di domande**.

Boom di domande, fondi esauriti

In poche ore, sulla piattaforma del ministero delle Imprese e del Made in Italy per prenotare gli aiuti, i circa **210 milioni di euro** destinati a questi veicoli i meno inquinanti, si sono **esauriti**.

Il sospetto di Federauto

Dato definito anomalo dalla **Federazione italiana concessionari auto** che non crede nella conversione verso l'elettrico degli italiani. **La domanda di queste auto nei due anni passati è stata modesta.** Tanto che i precedenti bonus non ebbero lo stesso successo. Il sospetto di Federauto, infatti, è che **ad accaparrarsi** gli incentivi siano state **le società di noleggio**.

Non solo le auto elettriche

Se così fosse, verrebbe meno l'obiettivo del governo di spingere soprattutto i privati a rottamare la propria auto con l'acquisto di un veicolo meno inquinante. Gli incentivi, però, non riguardano solo le auto elettriche, ma anche le **ibride**, quelle a **motore termico**, a patto che non superino una certa soglia di emissioni di Co2.

Bonus poi anche per l'acquisto di **auto usate** ma che siano Euro 6 e immatricolate in Italia.

Gli altri sconti

Sconto anche per chi sceglie di non rottamare la propria auto, che deve essere **minimo Euro 4**, e di installare un impianto **Gpl** o a **metano**. Previsti incentivi anche per **motocicli** e **ciclomotori**, elettrici e non.

A chi rivolgersi

Complessivamente le risorse messe sul piatto dal governo **ammontano ad un miliardo di euro**. Per ottenere gli sconti i cittadini ma anche le aziende devono **rivolgersi direttamente ai concessionari**.

I criteri

Il criterio individuato dal ministero per elargire i bonus si basa **sulle emissioni di Co2** del veicolo da acquistare e il modello di quello da rottamare. Per questo lo sconto va da un minimo di mille e 500 euro a un massimo di 13.750.

Lo stupore di Tavares

"E' successo qualcosa di strano, **siamo rimasti sorpresi anche noi**. Chi di dovere sta indagando". Così **Carlos Tavares, amministratore delegato di Stellantis**, sul fatto che in meno di dieci ore si siano **esauriti tutti i [fondi dell'Ecobonus](#) destinati all'elettrico**. "Stiamo cercando di capire che cosa abbia scatenato questo fenomeno anomalo, ma al momento non abbiamo nessun tipo di indicazione certa per dare una spiegazione a quanto è successo", ha aggiunto Tavares.



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

online

AUTO: FINITI GLI INCENTIVI PER LE ELETTRICHE, RIMANGONO 710 MILIONI PER IBRIDE E PLUG-IN

Le risorse per acquistare veicoli con la spina sono esauriti, ma sono ancora disponibili le prenotazioni per le auto ibride plug-in e le ibride. Gli incentivi riguardano anche moto e furgoni.



4 giugno 2024

Sono **finiti** in meno di nove ore gli **incentivi per acquistare auto elettriche**. La piattaforma per le domande si era aperta il 3 giugno scorso (in ritardo di quattro mesi) con circa **un milione di risorse** a disposizione per incentivare [l'acquisto di veicoli non inquinanti](#). Quelle per le macchine con la spina erano poco più di 200 milioni di euro, ne rimangono quindi **ancora 710** destinati alle prenotazioni di auto **ibride plug-in** (21-60 grammi al km di CO2) e **ibride** (61-135 grammi al km di CO2). Per le prime sono infatti stati utilizzati solo 7 milioni su 125,7 disponibili, per le seconde 64 milioni su oltre 276,6.

"Con questo piano incentivi sosteniamo le famiglie nell'acquisto di un'auto ecologica rinnovando il parco auto e nel contempo stimolando la produzione nazionale". Queste le parole del ministro delle Imprese e del Made in Italy, **Adolfo Urso**. Una boccata d'ossigeno per le auto green, comparto fermo in Italia a una quota compresa tra il 3 e il 4%, un terzo rispetto alla media europea.

Nonostante tutto, l'esaurimento così repentino dei fondi per le auto elettriche ha destato non poche perplessità all'interno della filiera dei concessionari. **Federauto** ha infatti subito espresso i propri dubbi: *"non si può non rilevare - ha spiegato il presidente Massimo Artusi - come l'esito sia diametralmente opposto alle risposte del mercato di fronte agli Ecobonus 2022 e 2023, che avevano lasciato ingenti residui proprio tra le risorse destinate a questa tipologia di veicoli, che ha sempre incontrato forti difficoltà di gradimento da parte degli acquirenti"*. La Federazione ha quindi chiesto al governo di **approfondire questo fenomeno** *"assolutamente anomalo e, probabilmente, non in linea con la ratio della norma che è quella di favorire cittadini ed imprese, mentre rischiano proprio loro, gli autentici destinatari del provvedimento, di finire tagliati fuori dal beneficio per avvicinarli alla transizione green"*, ha concluso Artusi.

Ad aggiungere ulteriori incertezze sull'argomento è stata **Unrae**: *"Scopriamo con sorpresa il giorno dell'apertura della piattaforma che non sono stati resi disponibili tutti i fondi previsti per le autovetture"*. Secondo l'Unione **mancono ben 178,3 milioni**. *"Sarà adesso necessaria l'emanazione di un Dpcm apposito, che auspichiamo avvenga nel più breve tempo possibile, per evitare l'ennesimo periodo di incertezza che si prospetta per il mercato"*.

Il 62% delle prenotazioni è stato effettuato da persone fisiche tramite concessionario auto, mentre il restante 38% da persone giuridiche, tra cui società di noleggio a lungo termine. Valori pienamente in linea con le dinamiche del mercato.

I casi potenziali anomali sarebbero circa il 5%, dato comunque giudicato fisiologico e in linea rispetto al passato. Su questi casi, comunque, una volta conclusi i controlli, dove opportuno, si procederà con le dovute procedure di contestazione.



Incentivi auto, il Mimit smentisce anomalie: “Il 62% ai privati”



Incentivi auto, il Mimit smentisce anomalie: “Il 62% ai privati”

Attualità e Curiosità: tutte le notizie

Il mistero del rapido esaurimento degli incentivi per auto elettriche. Cosa ha portato all'esaurimento in poche ore della dotazione di oltre 200 milioni di euro?

•

5 Giugno 2024 - 13:10

Ha fatto molto scalpore il rapido esaurimento in poco meno di 9 ore della dotazione di **incentivi auto 2024** riservata alle vetture **elettriche**, al punto da sorprendere perfino il CEO di Stellantis, Carlos Tavares, che [durante la sua visita a Melfi](#) ha definito “strano” l’accaduto. Perplexità sono giunte pure da UNRAE, Unione Nazionale Rappresentanti Veicoli Esteri, e da Federauto, l’associazione che rappresenta le concessionarie, che non si spiegano **come abbia potuto esaurirsi in poche ore una dotazione di oltre 200 milioni di euro** (tra l’altro per acquistare auto elettriche, che hanno un mercato molto limitato), avanzando l’ipotesi di **anomalie** nell’erogazione dei contributi. In realtà pare che **non ci sia stata alcuna anomalia**, dando per buona, e non abbiamo elementi per sostenere il contrario, la spiegazione fornita dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy.

INCENTIVI AUTO 2024: PER IL MIMIT NON SONO EMERSE ANOMALIE SIGNIFICATIVE

Attraverso una nota stampa, il MIMIT ha spiegato infatti che dalle prime verifiche di natura ordinaria, attivate a seguito della [domanda straordinaria alle prenotazioni per gli incentivi dell’Ecobonus 2024 relativi all’acquisto di auto elettriche](#) (0-20 g/km CO₂), che ha portato in meno di nove ore all’esaurimento degli oltre 200 milioni di euro stanziati, **non sono emerse anomalie significative**.

Innanzitutto il Ministero ha smentito di aver messo a disposizione **meno fondi** rispetto alla dotazione prevista: all’apertura delle prenotazioni, avvenuta alle ore 10:00 del 3 giugno 2024, per le auto elettriche c’erano poco più di **201 milioni di euro** (come si può vedere, qui in basso, dalla situazione sul sito dell’Ecobonus all’orario d’apertura, recuperata con Web Archive). Ossia l’**intero plafond destinato alle BEV per l’anno 2024**, che ammontava a 240 milioni di euro, privato delle **risorse già usate tra gennaio a maggio** con il vecchio oschema degli incentivi.

Non va infatti dimenticato, e il MIMIT l’ha rimarcato nella nota stampa, che quasi **300 milioni** dell’intera dotazione dell’[Ecobonus 2024](#) (circa 950 milioni + altri 30 milioni per i veicoli della categoria L) **erano stati già utilizzati** per le prenotazioni effettuate nei primi mesi del 2024 e, per questo, la **disponibilità per i nuovi incentivi**, quelli prenotabili dal 3 giugno, era scesa a **710 milioni di euro**. Esattamente la cifra apparsa sul sito dell’Ecobonus al via degli incentivi 2024.

Situazione fondi residui



INCENTIVI AUTO ELETTRICHE HANNO FAVORITO LE SOCIETÀ? I DATI DICONO IL CONTRARIO

Il Ministero delle Imprese e del Made in Italy ha diffuso anche alcune cifre preliminari sulla struttura della domanda per confutare l'ipotesi, avanzata da molti addetti ai lavori, che **gli incentivi fossero finiti principalmente a società di noleggio e agli stessi costruttori**, penalizzando l'utenza privata: *“Il 62% delle prenotazioni”*, si legge nella nota del MIMIT, *“è stato effettuato da persone fisiche tramite concessionario, mentre il restante 38% da persone giuridiche, tra cui le società di noleggio a lungo termine. Valori pienamente in linea con le dinamiche del mercato”*.

Anzi perfino meglio: se guardiamo infatti i **dati sulle immatricolazioni** dei primi 5 mesi del 2024, sono state vendute **26.232** auto con emissioni di CO2 comprese tra 0 e 20 g/km, di cui **11.489** a privati e **11.902** a società, comprese quelle di noleggio a lungo e breve termine. Quindi in perfetta parità, mentre gli incentivi hanno distribuito assai meglio le risorse, indirizzando il **62% dei fondi** alle persone fisiche.

ECOBONUS 2024: IL 40% DELLE PRENOTAZIONI PREVEDE LA ROTTAMAZIONE

Il Mimit ha infine aggiunto un dato ulteriore, relativo alla percentuale di veicoli che saranno **rottamati** dai richiedenti, che si attesta a circa il **40% delle prenotazioni** (significa che 4 prenotazioni su 10 hanno riguardato sconti con contestuale rottamazione di un veicolo inquinante). Infine i **casi potenzialmente anomali** si attestano intorno al **5%**, che per il Ministero è un dato fisiologico e in linea rispetto al passato, su cui comunque saranno effettuati i dovuti controlli e si procederà, ove opportuno, con le dovute procedure di contestazione.

Artusi ha osservato che, sebbene si possa apprezzare l'entusiastica accoglienza riservata a queste automobili, è evidente un contrasto marcato con le reazioni del mercato agli **Ecobonus** degli anni 2022 e 2023. Questi incentivi avevano infatti generato un notevole surplus di fondi non utilizzati, destinati proprio a questi veicoli, i quali tradizionalmente hanno faticato a conquistare il favore dei consumatori.

Il Presidente di **Federauto** ha dichiarato: “Se da un lato potremmo essere soddisfatti della reazione rapida e massiccia a questo genere di automobili, è impossibile ignorare come il risultato sia in netto contrasto con le reazioni del mercato agli Ecobonus del **2022 e 2023**, che hanno visto un significativo ammontare di fondi inutilizzati, assegnati proprio a questi tipi di veicoli, i quali hanno storicamente riscontrato notevoli ostacoli nell'essere apprezzati dagli acquirenti”.

Massimo Artusi ha evidenziato: «È palese», «che prima dell'adozione del nuovo DPCM, l'interesse per la categoria di veicoli con emissioni **da 0 a 20 grammi di CO2** per km è stato limitato, risultando in un surplus di risorse di circa **170 milioni** poco prima dell'attivazione degli ecobonus aggiornati. Inoltre, questa propensione nelle vendite di veicoli a basse emissioni è corroborata dai dati concreti del mercato».

Artusi ha concluso dicendo: “Invitiamo le autorità responsabili a indagare con urgenza su questa situazione che consideriamo decisamente insolita e, presumibilmente, discordante con lo spirito della legge, il cui scopo è quello di sostenere **cittadini e aziende**. C'è il rischio che proprio questi ultimi, i veri beneficiari della misura, vengano esclusi dal vantaggio che dovrebbe facilitare il loro passaggio verso un'economia più sostenibile”.

flessione dallo scorso gennaio, sostenendo la domanda di tecnologie green e al contempo i ritmi di rinnovo del parco circolante, anche grazie anche all'estensione della misura a tutte le persone giuridiche (con l'eccezione dei concessionari). Infine, con l'approssimarsi delle elezioni europee, ricordiamo che la priorità del settore automotive in Italia e in Ue è la definizione di un piano di politica industriale che metta al centro la competitività delle imprese e le supporti in maniera efficace nell'affrontare le sfide tecnologiche e regolamentari del presente e del prossimo futuro».



Incentivi auto 2024: venduti oltre 38.000 veicoli elettrici in poche ore



In appena un paio d'ore sono stati venduti oltre 38.000 [veicoli elettrici](#) sfruttando gli [incentivi auto 2024](#). I fondi disponibili per le [auto elettriche](#) sono [andati letteralmente a ruba](#). Si tratta di un vero e proprio record, certo: ma ora cosa succederà? Saranno introdotte nuove misure? Ecco i dettagli.

Le elettriche sono andate "a ruba" grazie ai nuovi [incentivi auto 2024](#), con ben **38.000 veicoli venduti in meno di nove ore**.

Secondo l'**UNRAE** (*l'Unione delle Case automobilistiche*) i **952,5 milioni di euro** previsti dalla normativa dovrebbero coprire circa **316.000 vetture** entro l'anno. Il 12% di queste- pari a circa 38.000 vetture- rientrano nella fascia di emissioni 0-20 g/Km, **categoria per la quale i fondi sono già esauriti**.

I bonus per le altre categorie di veicoli- compresi quelli per le [auto ibride](#)- restano invece disponibili e saranno utilizzati nel corso dell'anno. Scopriamo qualche dettaglio in più.

Incentivi auto 2024: i dati delle vendite a poche ore dal lancio

L'UNRAE ha analizzato l'impatto dei nuovi incentivi governativi sul [mercato automobilistico](#). Si stima che circa 316.000 vetture beneficeranno dei 952,5 milioni di euro stanziati entro fine anno. Di queste, come anticipato, il 12% (circa 38.000 auto) sono i veicoli elettrici con emissioni 0-20 g/Km.

Resta disponibile un ulteriore 11%- corrispondente a circa 34.800 veicoli- per le **auto ibride plug-in** (21-60 g/Km). Il 77% invece sarà sfruttato per vetture (oltre 243.000) **ibride o termiche con emissioni 61-135 g/Km**.

Nonostante i costruttori sostengano che questi incentivi non aumenteranno il volume totale del mercato, i dati mostrano un **incremento significativo delle vendite delle auto elettriche**.

In un solo giorno **hanno superato il [totale delle immatricolazioni dei primi mesi del 2023](#)**.

Fondi esauriti troppo in fretta? Si chiede un'indagine

Il Governo ora deve far luce sul "click day" del **3 giugno**. Quando i fondi per gli incentivi auto 2024 sono andati **rapidamente esauriti**. Per la prima volta le agevolazioni includevano anche le **auto aziendali**. E questo dato solleva interrogativi sui numeri delle immatricolazioni effettuate da privati e su quelle poste in essere da aziende con partita IVA.

L'Associazione dei concessionari, *Federauto* esprime **dubbi sulla distribuzione dei fondi**. Soprattutto per le prenotazioni espletate per la **fascia di [emissioni di CO2 da 0 a 20 grammi/km](#)**, destinata a veicoli esclusivamente elettrici.

Il sospetto manifestato in queste ore dagli addetti ai lavori riguarda i beneficiari finali degli incentivi. Che potrebbero non essere esattamente quelli contemplati nella normativa.

Con ogni probabilità nei prossimi giorni si tenterà di far luce su questa vicenda. Soprattutto perché gli incentivi auto sono stati stanziati proprio per agevolare le categorie più vulnerabili della popolazione e promuovere al contempo la [mobilità sostenibile](#), accelerando la [transizione ecologica](#).

Ecobonus, fondi subito esauriti. Adiconsum: "No ai click day" (Fonte immagine ecobonus.mise.gov.it)

Ecobonus, fondi subito esauriti. Adiconsum: "No ai click day"

"La sostenibilità ha necessità di incentivi che devono essere non discriminatori, strutturali, permanenti e che devono escludere le auto inquinanti": così Adiconsum davanti all'esaurimento in poche ore degli incentivi per l'Ecobonus

7 Giugno 2024

Sono andati esauriti in poche ore [gli incentivi per l'Ecobonus partiti il 3 giugno](#) e subito terminati. Sono infatti finite in meno di nove ore dall'apertura della piattaforma Ecobonus del Ministero delle imprese e del made in Italy tutte le risorse disponibili per le prenotazioni degli incentivi sulle auto elettriche. Adiconsum dice no ai click day e chiede incentivi " non discriminatori, strutturali, permanenti".

Ecobonus fra perplessità di Federauto...

Da Federauto, la sigla dei concessionari auto, arrivano parole di perplessità per la dinamica.

«Esprimiamo forti perplessità sull'esaurimento, avvenuto in poche ore, dei fondi ecobonus per le prenotazioni relative alla fascia di CO2 da 0 a 20 grammi/km, in pratica veicoli a trazione esclusivamente elettrica». Così ha commentato nei giorni scorsi il presidente di Federauto, Massimo Artusi, davanti all'andamento delle prenotazioni dell'Ecobonus 2024.

«Se, da una parte, ci si potrebbe compiacere della risposta immediata e consistente verso questo tipo di vetture», ha aggiunto Artusi, «non si può non rilevare come l'esito sia diametralmente opposto alle risposte del mercato di fronte agli Ecobonus 2022 e 2023, che avevano lasciato ingenti residui proprio

tra le risorse destinate a questa tipologia di veicoli, che ha sempre incontrato forti difficoltà di gradimento da parte degli acquirenti».

«Chiediamo», ha concluso Artusi, «che le amministrazioni competenti approfondiscano urgentemente questo fenomeno che riteniamo assolutamente anomalo e, probabilmente, non in linea con la *ratio* della norma che è quella di favorire cittadini ed imprese, mentre rischiano proprio loro, gli autentici destinatari del provvedimento, di finire tagliati fuori dal beneficio per avvicinarli alla transizione green».

... e richieste di Adiconsum

Per Adiconsum sono **troppi gli automobilisti rimasti senza sconto. È necessario “dirottare tutti i fondi solo sulle auto non inquinanti”, afferma l’associazione.**

“Dall’istituzione dell’ecobonus auto (2019), per la prima volta, i fondi messi a disposizione per l’acquisto delle auto ad emissioni di CO₂ da 0 g a 20 g, destinati alle auto elettriche al 100%, si sono esauriti in poche ore. Purtroppo, tanti consumatori non potranno usufruirne”, spiega Adiconsum.

“Siamo di fronte ad **un cambio di paradigma dell’automobilista italiano** che sta manifestando, a dispetto delle tante fake news circolanti, un forte interesse verso acquisti sostenibili e anche per le full elettriche, maturando sempre più la consapevolezza che le auto a bassissime emissioni nel campo della mobilità sostenibile possono svolgere un ruolo chiave nella lotta all’inquinamento. La sostenibilità ha necessità di **incentivi che devono essere non discriminatori, strutturali, permanenti e che devono escludere le auto inquinanti.** Troppi consumatori ora, ingiustamente, non potranno usufruire di sconti per l’acquisto delle auto elettriche. Sarebbe, quindi, auspicabile un intervento del Governo per dirottare i fondi residui ancora disponibili o decretare ulteriori risorse verso le auto a più basse emissioni di CO₂”.

TODAY [Motori e mobilità](#)



ECO-ABBUFFATE

Ecco come abbiamo fatto a spendere in poche ore 200 milioni di euro

Nel primo giorno di ecobonus si sono volatilizzati tutti gli incentivi 2024 per le auto elettriche. Un fenomeno che ha stupito persino gli esperti del settore. Mentre monta la polemica per i fondi finiti alle società di autonoleggio c'è chi torna a chiedere lo stop dei click-day

Esauriti in un solo giorno gli oltre 200 milioni di euro di incentivi per l'acquisto di auto elettriche previsti per l'anno 2024. Risorse azzerate anche per moto e ciclomotori non elettrici e per veicoli commerciali elettrici. Nessun problema invece per le auto plug-in ed endotermiche, quelle che rientrano nella fascia 61-135 g/km di CO₂. Attualmente ci sono ancora rispettivamente 109 milioni e 196 milioni di euro (vedi foto sotto).

I nuovi maxi [incentivi auto](#), moto e veicoli commerciali da un miliardo di euro sono diventati operativi dal 3 giugno, con l'apertura della piattaforma di prenotazione gestita da Invitalia. Già dopo pochissime ore però si è registrato un prosciugamento dei fondi per le auto elettriche. Fenomeno del tutto nuovo rispetto al passato, tanto da lasciare perplessi alcuni esperti del settore. Molti cittadini invece si chiedono come mai una buona parte delle risorse sia andata alle società. Ma l'obiettivo dell'ecobonus 2024 non era quello di aiutare le famiglie a cambiare

auto? Lo abbiamo chiesto al presidente di Federauto, Massimo Artusi, e al presidente del Centro Studi Promotor, Gian Primo Quagliano.

Situazione fondi residui



Ecobonus 2024, fondi residui - Mise

Boom incentivi auto grazie a contributi più sostanziosi

In un solo giorno si sono volatilizzati tutti gli incentivi 2024 per le auto elettriche, quelle che rientrano nella fascia 0-20 g/km di CO2, per un totale di 201.042.172 euro. Fenomeno che ha stupito persino gli esperti del settore automotive, visto che in passato erano gli incentivi per le endotermiche ad esaurirsi in pochissimo tempo mentre per le elettriche restavano spesso ingenti fondi residui. Cos'è cambiato?

Da Federauto a Centro Studi Promotor, passando per Unrae e Motus-E, si parla di un crescente interesse degli italiani per le auto elettriche e di un boom di prenotazioni dovuto alla lunga attesa per l'entrata in vigore del bonus auto 2024. Cinque mesi circa, con molte pratiche rimaste in stand-by nei cassetti dei concessionari. Ma è l'entità degli incentivi a fare la differenza rispetto al passato. Il contributo statale, infatti, quest'anno arriva fino a 13.750 euro, ma solo se si rottama un'auto da Euro 0 a 2 e se l'interessato ha un Isee sotto i 30.000 euro (vedi sotto [tabella ecobonus 2024](#)). "Sono importi mai avuti in passato. Basti sapere che se si scelgono modelli economici che stanno sui 22-25.000 euro, l'ecobonus copre più della metà del prezzo dell'auto elettrica", ha chiosato in un'intervista a Today.it il presidente del Centro Studi Promotor, Gian Primo Quagliano.

Fascia emissioni	0-20 g/Km di CO2	21-60 g/Km di CO2	60-135 g/Km di CO2
Euro 0-2			
Con rottomazione e Isee sotto 30mila euro	13.750	10.000	3.000
Con rottamazione e Isee sopra 30.000	11.000	8.000	3.000
Euro 3			
Con rottomazione e Isee sotto 30mila euro	12.500	7.500	2.000
Con rottamazione e Isee sopra 30mila	10.000	6.000	2.000
Euro 4			
Con rottomazione e Isee sotto 30mila euro	11.250	6.875	1.500
Con rottamazione e Isee sopra 30mila	9.000	5.500	1.500
Euro 5			
Con rottomazione e Isee sotto 30mila euro	8.000	5.000	0
Con rottamazione e Isee sopra 30mila	0	0	0
Senza rottamazione			
Isee sotto 30mila	7.500	5.000	0
Isee sopra 30mila	6.000	4.000	0

Ecobonus auto 2024 - Today

Ecobonus auto elettriche esaurito: "Fenomeno anomalo"

Ma c'è anche chi in questo rapido esaurimento dei fondi ci vede qualcosa di strano. Il presidente di Federauto, Massimo Artusi, lo ha definito un "fenomeno anomalo" (vedi foto sotto). Per tale ragione ha chiesto risposte urgenti alle amministrazioni competenti, temendo che quanto accaduto non sia "in linea con la ratio della norma che è quella di favorire cittadini ed imprese". "Del resto, questa tendenza di vendita dei veicoli a basse emissioni è confermata dalle evidenze empiriche del mercato".

Artusi in un'intervista a Today.it ha ricordato che a pochi giorni dall'entrata in vigore dei nuovi bonus auto c'erano ancora 171 milioni di euro non richiesti per le auto elettriche. Poi in otto ore sono stati assorbiti incentivi per 26.000 vetture quando sul mercato nazionale in un anno se ne vendono 10.000. "I conti non tornano. I numeri sono talmente sproporzionati che senza pensare male è bene che si verifichino. Potrebbe trattarsi anche di un semplice errore procedurale o della piattaforma", ha dichiarato il presidente di Federauto chiedendo l'accesso ai dati, cosa che sinora non è stato possibile fare per problemi di privacy.



Ecobonus 2024 Federauto - X

Il 38% dei soldi è finito alle imprese

Intanto inizia ad aleggiare il sospetto che alcune società di noleggio a medio e lungo termine abbiano inserito molte prenotazioni in attesa di avere i contratti. Tra le novità dell'ecobonus 2024, infatti, c'è l'apertura degli incentivi alle persone giuridiche, ad eccezione dei concessionari auto. Negli anni passati invece il contributo era previsto solo per le imprese di car sharing ed era dimezzato per le imprese di autonoleggio. Nonostante l'apertura alle persone giuridiche però, ha puntualizzato il presidente di Federauto, "i numeri continuano a essere eccessivamente sproporzionati rispetto all'andamento del mercato".

Bonus auto: il 38% dei soldi è finito alle aziende di autonoleggio

"Non sono emerse anomalie significative", puntualizza invece il ministero delle Imprese e del Made in Italy (Mimit). Il 62 per cento delle prenotazioni degli incentivi per le auto elettriche è stato effettuato da persone fisiche tramite concessionario auto, mentre il 38 per cento da persone giuridiche, tra cui le [società di noleggio a lungo termine](#), ha fatto sapere il dicastero. I casi potenzialmente anomali "si attestano intorno al 5 per cento, dato fisiologico e in linea rispetto al passato, su cui il Mimit, conclusi i controlli, procederà ove opportuno con le dovute procedure di contestazione". Una risposta giudicata "troppo repentina" dal presidente di Federauto Artusi, "motivo in più per chiedere l'accesso ai dati".

"Questo provvedimento ha girato troppo e male prima di essere approvato"

"Con questo piano incentivi sosteniamo le famiglie nell'acquisto di un'auto ecologica rinnovando il parco auto e nel contempo stimolando la produzione nazionale. È un Piano Italia, per la famiglie e per il lavoro italiano", ha scritto su X il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso (vedi foto sotto). Ma allora come mai una buona fetta delle risorse pubbliche è andata alle imprese? Si chiedono molti italiani rimuginando sul fatto, ad esempio, che le aziende di leasing grazie agli incentivi statali otterranno maggiori profitti.



Adolfo Urso @adolfo_urso · Jun 3

...

Con questo Piano incentivi sosteniamo le famiglie nell'acquisto di un'auto ecologica, rinnovando il parco auto e nel contempo stimolando la produzione nazionale. È un Piano Italia, per le famiglie e per il lavoro italiano.

-> ecobonus.mise.gov.it

[@mimit_gov](https://twitter.com/mimit_gov)

Ecobonus 2024, post Adolfo Urso - X

Secondo Massimo Artusi è giusto che gli incentivi auto siano andati anche alle imprese ma probabilmente dovevano "essere tarati in maniera diversa. Questo discorso non è stato fatto a monte perché un provvedimento come questo passa per molte mani e per molte idee diverse prima di arrivare alla bollinatura e all'approvazione. Questo documento in particolare, la cui genesi è iniziata l'anno scorso, ha fatto tanta fatica, ha girato troppo e male". Sull'argomento Gian Primo Quagliano sostiene invece che l'esaurimento dei fondi per le auto elettriche "è comunque una cosa positiva. La logica degli incentivi auto è quella di favorire la massima diffusione delle vetture non inquinanti e non di favorire i cittadini o le imprese. L'ecobonus va visto essenzialmente dal punto di vista dell'ambiente".

Stop ai click-day e agli stop & go

Nel frattempo le associazioni di categoria si schierano contro i click-day e gli stop & go perché secondo loro creano ulteriori danni al mercato dell'auto. Chiedono al governo di costruire politiche incentivanti con un orizzonte temporale più ampio, di almeno 2-3 anni, per consentire a cittadini e imprese di pianificare le proprie scelte. Anche perché rispetto ai livelli pre-pandemia resta ancora un enorme vuoto da colmare. Basti sapere che il consuntivo dei primi cinque mesi di quest'anno è inferiore del 20,3 per cento rispetto a quello del 2019.

[Incentivi auto 2024 non solo per le elettriche: a chi conviene di più](#)

Ma quello degli incentivi per il presidente di Federauto Artusi non è il discorso principale da fare. "Basta ecobonus. Il mercato dell'auto non ha bisogno di questo ma di una riforma urgentissima del trattamento fiscale sulle auto, visto che in Italia l'iva non è detraibile e i [fringe benefit](#) non sono detassati. Bisognerebbe investire le risorse impiegate per gli incentivi su questo, per avere tra 5 anni un mercato 'normale' in linea con gli altri paesi Ue. In un contesto del genere l'ecobonus potrebbe essere utilizzato solo per superare eventuali shock".

Incentivi auto 2024: ci sono ancora 300 milioni, ma non per le auto elettriche

Circa 300 milioni di incentivi auto 2024 sono ancora disponibili

di [Andrea Senatore](#) 8 Giugno, 2024



Il 3 giugno ha segnato l'apertura della piattaforma per accedere ai nuovi incentivi auto 2024 per la rottamazione, e il primo giorno ha già suscitato dibattiti a causa dell'immediato esaurimento dei fondi riservati alle auto elettriche. Per le altre categorie di veicoli che beneficiano di sussidi, la situazione è notevolmente differente: a cinque giorni dal lancio della campagna, sono

ancora disponibili oltre 300 milioni di euro.

Ultimi 300 milioni di incentivi auto 2024 ma niente da fare per le auto elettriche

Per la categoria M1, che comprende veicoli elettrici con emissioni di CO2 da 0 a 20 g/km, sono ancora disponibili **3.422 euro**, rispetto ai 240 milioni inizialmente stanziati, poi ridotti a 201 milioni, creando polemiche per la discrepanza tra le cifre annunciate e quelle effettivamente allocate.

Nella seconda fascia, con emissioni da 21 a 60 g/km di CO2, restano disponibili **108.286.033 euro**, di un totale di 140 milioni stanziati. Per la terza fascia, con emissioni da 61 a 135 g/km di CO2, sono ancora disponibili **193.045.400 euro**, da un iniziale stanziamento di 402 milioni. Infine, per i veicoli usati, rimangono disponibili 8.544.926 euro, su un totale di 20 milioni stanziati.



Federauto, Artusi: «C'è un calo sulla vendita delle auto elettriche»

▪ Giugno 13, 2024

Massimo Artusi, presidente di Federauto è stato intervistato dai Degiornalist per parlare dello sviluppo delle auto elettriche in Italia

Giovedì 13 giugno, i nostri **Degiornalist, Fabiana Paolini e Claudio Chiari** hanno intervistato il **presidente di Federauto, Massimo Artusi**, parlando di un tema molto caldo in Italia: **le auto elettriche**. Qualche giorno fa infatti si sono aperti gli incentivi per le auto elettriche e in poche ore sono andate esaurite, il sospetto è quello che **l'acquisto sia stato fatto in massa dalle agenzie di autonoleggio**, ma i dati rivelati dal Ministero escludono questa possibilità. Sono state svolte 25mila pratiche, il 62% sono state fatte a persone fisiche, il 90% del restante 38% invece da società di noleggio.

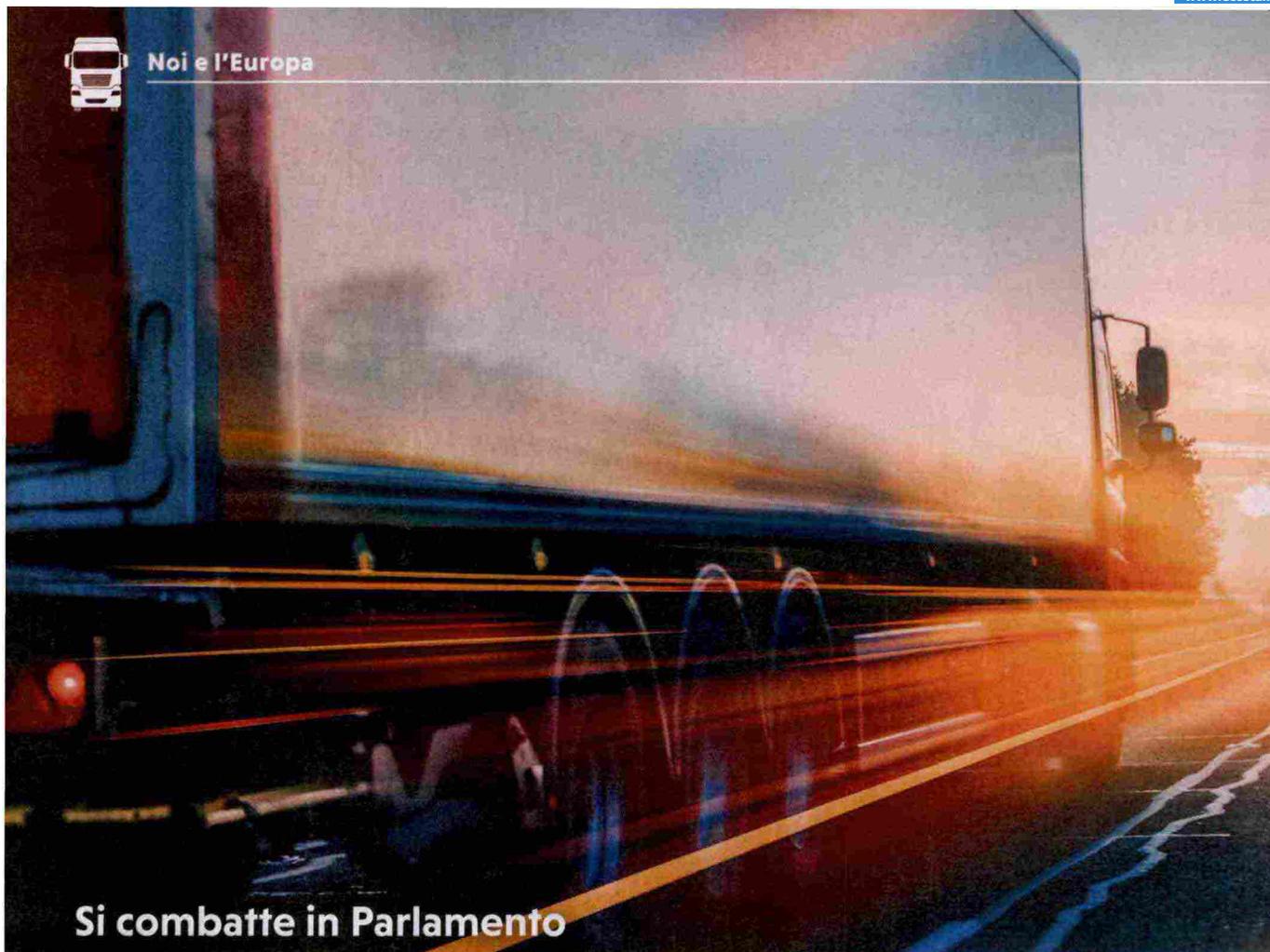
LO SVILUPPO IN ITALIA – Massimo Artusi ha raccontato che **«in Italia lo sviluppo delle auto elettriche non è così spedito come nel resto d'Europa»**. Rispetto all' anno precedente c'è un calo di 1.000 vetture in meno. «Se il mercato va lento, vuole dire che il prodotto non è apprezzato». I motivi? Offerta commerciale, disponibilità modelli, possibilità o meno di poterla usare per un lungo tracciato, costo. Artusi ha concluso dicendo: «Le cause sono tante, il mercato è composto da tante persone diverse e ognuno ha le sue esigenze, **l'auto elettrica prova a risolvere tutto in un'unica formula**, ma non è possibile»



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

TRUCK
Cartaceo



Noi e l'Europa

Si combatte in Parlamento

ARRIVA L'EURO 7 E SARANNO GUAI SERI

L'ala più intransigente della Comunità europea ha stabilito che, mentre aspettiamo il passaggio all'elettrico, bisognerà adottare anche le norme dell'Euro 7, mettendo in difficoltà sia Costruttori che trasportatori

di Luigi Mariani

Il 12 aprile scorso, il Parlamento europeo ha adottato il regolamento dell'Euro 7, che stabilisce nuovi parametri per le emissioni di auto, furgoni e mezzi pesanti. Ma non si tratta solo di limitare il più possibile la CO₂, questa volta si prendono di mira anche altri gas, per esempio il protossido d'azoto, che ha un effetto pesante sul

riscaldamento globale, addirittura 298 volte di più dell'anidride carbonica. E poi le nuove norme incidono sui problemi dell'abrasione degli pneumatici e delle emissioni di particelle dai freni e, per i veicoli elettrici, regolano la durata delle batterie. Sembrerebbe un bel piano volto a difendere il Pianeta, ma ci sono molte perplessità.

POCHE INFRASTRUTTURE

Le prime critiche arrivano dall'ACEA (la European Automobile Manufacturers' Association). «Stiamo facendo la nostra parte - ha dichiarato Harald Seidel, presidente del Commercial Vehicles Board - incrementando la produzione di modelli a batteria e a idrogeno, ma limitarsi a fissare obiettivi ambiziosi per i produttori e sperare che l'attuazione avvenga senza problemi non è una strategia». E infatti, secondo ACEA oggi non ci sono infrastrutture di ricarica pubbliche per i mezzi pesanti. L'Europa ha bisogno di almeno 50.000 punti di ricarica e di almeno 700 stazioni di rifornimento di idrogeno per raggiungere l'obiettivo di ridurre le emissioni di CO₂ del 45% entro il 2030. Peccato che al momento in Italia ci sia un solo distributore per l'idrogeno a Bolzano.

UN FUTURO DIFFICILE

L'Euro 7 pone numerosi problemi, ma secondo Gerrit Marx, Ceo di IVECO fino a luglio di quest'anno, «lo sforzo per adeguarsi ai nuovi standard è enorme e senza un vero ritorno».



HARALD SEIDEL

Il presidente del Commercial Vehicles Board se la prende con l'Europa che fissa obiettivi ambiziosi per i produttori, ma poi non offre infrastrutture adeguate.

DUE TENDENZE OPPOSTE

Anche da noi, però, ci sono obiezioni forti. Massimo Artusi, presidente di Federauto, la Federazione Italiana Concessionari Auto, vede la Comunità europea divisa in due: da una parte ci sono quelli che considerano l'elettrico come l'unica soluzione di tutti i mali; dall'altra ci sono quelli che sono disposti a valutare altre alternative (per esempio i biocarburanti), e che sono più vicini alle esigenze del mercato. Le due tendenze opposte, però, come dice Artusi, «hanno prodotto un pasticcio normativo, che genera confusione e rallenta la priorità del momento, cioè ridurre oggi l'impatto ambientale per inseguire domani la neutralità carbonica».



IN ATTESA DELL'IDROGENO

Sull'idrogeno ci sono molti dubbi: mancano le infrastrutture, la produzione richiede molta energia e spesso non si tratta di idrogeno verde.

E sembra una proposta di buonsenso visto che prima di tutto bisognerebbe rinnovare il parco circolante, che è composto anche di mezzi molto inquinanti (Euro 2 o 3 o perfino Euro 0).

COSTRUTTORI IN PERICOLO

Ma anche i grandi Costruttori si trovano in difficoltà: gli investimenti per i camion elettrici (che si vendono poco) devono essere integrati dagli ulteriori investimenti richiesti per l'Euro 7 e questo potrebbe mettere in crisi la salute delle aziende. E allora? Che succederà adesso? Resta stabilito che, per i mezzi pesanti, le emissioni dovranno essere ridotte del 45% per il periodo 2030-2034, del 65% per il 2035-2039 e del 90% a partire dal 2040. Ma la fazione della Comunità europea che Artusi definisce "meno ideologica" ha ottenuto che la Commissione debba effettuare almeno un riesame dell'efficacia e dell'impatto delle nuove norme entro il 2027. E quindi, tra tre anni si ridiscuterà tutto! ▶



UNA COMPLETA ASSURDITÀ



Ancora Gerrit Marx ha affermato che l'Euro 7 è una "completa assurdità", radicata nel «sistema politico europeo che è disfunzionale».

QUANTO COSTA IN PIÙ UN EURO 7?

L'Euro 7 potrebbe portare a un aumento significativo del prezzo di un camion. Gli analisti dell'International Clean Transport Council (ICCT) stimano che i nuovi standard comporteranno un aumento medio dei prezzi dei camion dal 2 al 6%.

Per soddisfare i nuovi requisiti per mezzi davvero green, i produttori dovranno affrontare costose soluzioni tecniche e dovranno risolvere il problema della crescita d'impiego dell'AdBlue.

T&M TRASPORTI & MOBILITÀ

(C) Ced Digital Servizi | 717977000 | 06 4781 6000 | info@romamobilita.it

ON AIR - IN RADIO

Inquadrando il QR Code qui a destra col tuo cellulare potrai ascoltare notizie, musica e aggiornamenti meteo su RadioRomaMobilità.



Tutto su bus metro e traffico alle pag. 12 e 13



Viabilità in città, questa mattina Papa Francesco in Campidoglio Da domani "Tim Summer Hits": la mobilità per piazza del Popolo

L'agenda della mobilità cittadina si apre questa mattina con la visita di Papa Francesco in Campidoglio. Saranno possibili ripercussioni, sotto il profilo della viabilità, nell'area tra piazza Venezia e i Fori Imperiali. Divieti di sosta, su: via di San Pietro in Carcere; via delle Tre Pile; via di Monte Tarpeo; via del Campidoglio; via del Tempio di Giove; piazza dell'Avvocatura; rampa Caffarelli; via di Villa Caffarelli e piazzale Caffarelli; Vico Jugario; piazza e via della Consolazione. La settimana poi proseguirà, da domani a venerdì, con un concentrato di musica pop a piazza del Popolo, che tornerà ad ospitare il "Tim Summer Hits". Viabilità, possibili ripercussioni nell'area di piazza del Popolo/Muro Torte/piazzale Flaminio nelle fasi di afflusso e deflusso degli spettatori. Divieti di sosta tra le altre in viale Gabriele d'Annunzio, via Ferdinando di Savoia (tra via Principessa Clotilde e piazza del Popolo) e via di Ripetta (tra via della

Fontanella e piazza del Popolo). **Chiusure** su piazza del Popolo; via del Babuino (da piazza del Popolo a via della Fontanella/via Margutta); via del Corso (da piazza del Popolo a via della Fontanella/via Brunetti); via Ferdinando di Savoia (da via Principessa Clotilde a piazza del Popolo); viale Gabriele d'Annunzio. Il trasporto pubblico per raggiungere l'area di piazza del Popolo è su romamobilita.it. A proposito di musica, ancora venerdì Gemitaiz sarà a Capannelle nell'ambito del festival "Rock in Roma". Previsto un treno speciale di Ferrovie per il rientro a casa (percorso Capannelle-Termini). I biglietti ferroviari sono acquistabili (6 euro il costo) su rockinroma.com. Con il pacchetto concerto+treno, sconto del 15% sul prezzo del biglietto del concerto. Ulteriori notizie, anche su un servizio di bus navetta e sulle altre soluzioni di mobilità condivisa, a cominciare dalla linea di bus 664, su romamobilita.it e rockinroma.com

NEL GIORNO DELLO STOP PER LE CORSE SCOLASTICHE

Nuova fermata in via Andronico e deviazioni bus a via Veneto

Novità da oggi per la linea 990L che avrà una fermata anche in via Livio Andronico, 10 metri circa prima del civico 60. E da questa mattina, prime modifiche nell'area di via Veneto per l'arrivo, giovedì, della Mille Miglia. La strada oggi chiude dalle 7 in direzione di

piazza Barberini. Deviate le linee di bus 52, 53, 61, 100, 160, 590, MA, nMA e n201. Infine da oggi sull'intera rete cittadina, le corse bus scolastiche saranno sospese. Il servizio riprenderà alla riapertura dell'anno scolastico, prevista per il 16 settembre.

SUI BINARI

Ferrovia Roma-Sulmona: lavori sino al 28 giugno e bus navetta

Da oggi e sino al 28 di giugno, sulla linea Roma-Sulmona sono previsti lavori propeudeici all'ultimazione del raddoppio ferroviario tra Lunghezza e Bagni di Tivoli. Per lasciare spazio all'intervento, sarà sospesa la circolazione ferroviaria tra Roma e Guidonia, con collegamenti bus come alternative.

Inoltre, da domani a giovedì, sono in programma lavori di manutenzione straordinaria sui binari del nodo di Roma. Previste modifiche su alcuni treni delle linee ferroviarie FL5, FL6, FL7 e FL8.

Maggiori dettagli sul sito web di Trenitalia e anche su romamobilita.it

PER LE SPIAGGE DI OSTIA

Linee mare, la 07 torna in servizio e raddoppia con la 07L

Da sabato scorso la linea 07 è tornata a viaggiare tra la stazione Colombo della ferrovia Metromare e Campo Ascolano, con bus da 8 metri (anziché da 12) per le limitazioni ai veicoli pesanti in vigore su alcuni tratti della Litoranea. La 07 non effettua, rispetto al percorso abituale, le fermate 77204 e 77143 "Litoranea/cancello 8" e 70095 "Lago Maggiore". A questa

07 "lineare" viene affiancata una versione circolare, la 07L, con capolinea unico alla stazione Colombo e servizio sulla Litoranea sino al settimo cancello. Prima e ultima corsa dalla stazione Colombo alle 7.40 e alle 21.30; da Campo Ascolano, alle 8.10 e alle 22. La 07L è attiva tutti i giorni, dalle 7.40 alle 21.10, ora dell'ultima corsa dal capolinea.

DAI MUNICIPI 1 E 2

Lavori in via di Santa Costanza, si fa spazio al cantiere su via De Nicola

Via i sampietrini, nuova pavimentazione, uno spartitraffico al centro e nuove banchine per le fermate di bus.

Sono gli interventi che interesseranno via di Santa Costanza, nel II Municipio, dove sono partiti i lavori di riqualificazione grazie ai fondi giubilari. L'intervento va a sanare una "antica" difformità del manto stradale: quando nel 1966 venne soppressa la linea 7 del tram, restarono due strisce di sampietrini con al centro una sezione di asfalto. Una pavimentazione che ha generato nel tempo problemi di rumore e di avallamenti.

I sampietrini rimossi da via di Santa Costanza saranno destinati a strade con una circolazione di traffico più limitata, mentre lo spartitraffico che andrà ad occupare il centro della carreggiata sarà a servizio della sosta che sarà regolarizzata fino a piazza Istria con 20 stalli in più.

Oltre alla pulizia delle caditoie e al rifacimento della segnaletica, saranno messi in sicurezza gli attraversamenti pedonali e saranno realizzate apposite banchine per le fermate degli autobus. A settembre, invece, dovrà essere completata l'ultima parte dei lavori giubilari

in via De Nicola, nel I Municipio, nell'ambito del vasto cantiere a cura di Anas che sta interessando l'area di Termini a partire da piazza dei Cinquecento. Per lasciare spazio ai lavori, già in questi primi giorni d'estate sono state rimosse e spostate altrove le postazioni dei venditori ambulanti che erano posizionati in via delle Terme di Diocleziano, viale Einaudi, via di Villa Peretti, via Amendola e via Gioberti. Le postazioni sono state trasferite dentro il mercato di via Milazzo e in alcune traverse di via Cavour. Nuove sedi provvisorie, ma spostamenti definitivi anche in conformità al codice della strada.



mobilità



www.romamobilita.it - Trasporti&Mobilità a cura di Roma Servizi per la Mobilità Anno XXIII n. 108 - Reg. Trib. Roma n. 163 del 24/4/2001 - Direttore Responsabile: Catia Acquesta

Repubblica Roma Tel: 06.96049109 - email tm@romamobilita.it - Lunedì 10 giugno 2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

T&M TRASPORTI & MOBILITÀ

SUL WEB

Vuoi conoscere le ultime notizie sulla mobilità a Roma? Inquadra col cellulare il QR Code qui a destra e sarai sul sito romamobilita.it



EDIZIONE 2024

Automotive, arriva il "tagliando" annuale del Business Summit Donati (Rsm): "Veicoli merci, in Ztl 21 per cento a zero emissioni"

Una giornata dedicata al mondo dell'auto in tutti i suoi aspetti. Anche quest'anno, Il Sole24 Ore ha organizzato "Automotive Business Summit". Un'occasione per mettere a confronto numeri, prospettive ed esperienze. Tra i tanti aspetti discussi uno ha riguardato le grandi città. In particolare Roma e Milano. Ossia le più interessate, in ambito italiano, da problemi di traffico e congestione. Provocato innanzitutto dall'uso del veicolo privato. Ragione per cui entrambe le metropoli hanno adottato e adotteranno incentivi all'utilizzo del trasporto pubblico e di veicoli a zero emissioni, soprattutto sharing. Sia Roma che Milano, ovviamente con proporzioni diverse, hanno optato per Zone a traffico limitato nelle aree centrali ed estese aree a basse emissioni (area B a Milano e Fascia Verde a Roma). Entrambe hanno un capillare sistema di mobilità condivisa e puntano alla completa elettrificazione, al più presto, degli autobus. A spiegare che cosa si sta facendo nella Capitale è stata Anna Donati, presidente e Amministratrice delegata di Roma

Servizi per la Mobilità. "Negli ultimi anni - ha detto - stiamo recuperando il terreno perduto. Sono in corso i lavori per il prolungamento della metropolitana e abbiamo progettato e sono in appalto la realizzazione di quattro nuove linee di tram. Ossia di mezzi elettrici che andranno poi a sostituire veicoli su gomma. Dal canto suo, Atac sta via via acquistando mezzi elettrici con l'obiettivo di rendere il trasporto pubblico a zero emissioni". "Anche Roma - ha proseguito Donati - ha tanta sharing mobility elettrica. Attraverso i nuovi bandi tutte le nostre auto condivise diventeranno green". Donati ha poi sottolineato i risultati conseguiti sui mezzi adibiti alle consegne merci nelle ZTL centrali: "Grazie alle nostre politiche di prezzo sui permessi Ztl, che prevedono la gratuità per i veicoli elettrici, il 21% dei mezzi è ora a zero emissioni". Per quanto riguarda la Fascia Verde, Donati ha ricordato che "non sarà, come qualcuno ha insinuato, un provvedimento di ricchi contro poveri. Perché la realtà è molto più articolata: chi vive in periferia ed usa l'auto



in modo frequente ha auto più nuove. Chi è in Centro spesso la usa poco e sono più vecchie". In conclusione, una considerazione sui Big Data. Anche Roma Servizi per la Mobilità ha una centrale della Mobilità, con dati fondamentali per mettere a sistema le informazioni e migliorare i servizi: ma le attuali regole ne limitano fortemente l'uso". Infine ha ricordato che "a Roma ci sono ben 2.727 infrastrutture di ricarica, con il nuovo regolamento puntiamo ad ampliare e diversificare l'offerta, a sostegno dell'elettrificazione dei veicoli privati".

UN MONDO IN EVOLUZIONE

Dallo sharing al noleggio, come cambia il ruolo del concessionario Un mestiere in trasformazione al passo dei cambiamenti tecnologici

Il concessionario di auto. Molti quaranta/cinquantenni di oggi, da bambini, hanno sognato di diventarlo. Sembrava, allora, un mondo dorato. L'ultimo modello sempre a disposizione. L'odore inconfondibile delle vetture nuove come quotidiano compagno di lavoro. In parte è ancora così. Ma è un mestiere che si sta trasformando. Senza troppi giri di parole la fotografia l'ha scattata, intervenendo al convegno Automotive del Sole

24 Ore, Massimo Artusi, presidente di Federauto. Un numero dice più di tante parole: "Negli anni '90 - ha spiegato - i concessionari italiani erano 3.500. Oggi siamo circa un migliaio". Una forte contrazione che per Artusi è figlia di tanti fattori: la diffusione della mobilità sharing, il ricorso al noleggio e a strumenti finanziari come il leasing. Tutti elementi che, ha spiegato, "concorrono alla diminuzione della domanda e quindi al conseguente calo della produzione". Oggi il concessionario deve cambiare pelle. Resta però una figura importante per guidare il cliente. Anche e soprattutto in vista dell'evoluzione "elettrica" del parco auto. "Chi acquista questi veicoli - ha spiegato - va introdotto in un mondo che spesso non conosce abbastanza. Gli aspetti legati alla sicurezza, le prestazioni di guida, le modalità di ricarica. Tutto va illustrato con cura. Un compito che può essere assolto solo dal concessionario. Un ruolo che, nonostante le inevitabili trasformazioni, resterà fondamentale".



mobilità
ROMA

www.romamobilita.it - Trasporti&Mobilità a cura di Roma Servizi per la Mobilità Anno XXIII n. 108 - Reg. Trib. Roma n. 163 del 24/4/2001 - Direttore Responsabile: Catia Acquesta
Redazione - via Silvia D'Amico 40 - 00145 Roma - 06/96049109 - email tm@romamobilita.it - Lunedì 10 giugno 2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



EVENTI

5 giugno 2024

Massimo Artusi, presidente Federauto, intervistato a **TGCOM24**.

7 giugno 2024

Massimo Artusi ha partecipato all'evento digitale **AUTOMOTIVE BUSINESS SUMMIT 24** nel panel intitolato "Impatto dell'elettrico, auto-immatricolazioni e logistica delle merci: la sfida dei Dealers".

13 giugno 2024

Massimo Artusi intervista a Radio Number One.

14 giugno 2024

Massimo Artusi ha preso parte all'evento "**La Capitale Automobile Corporate**".