



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Luglio 2024



FEDERAUTO
Federazione Italiana Concessionari Auto

Sommario Rassegna Stampa

Auto

Cartaceo.....	2
Web	29

Truck

Cartaceo.....	82
Web.....	93

Eventi.....	96
--------------------	-----------

.



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

AUTO
Cartaceo

Imprese & Territori

Auto, vendite in crescita In giugno balzo del 15%

Immatricolazioni

Anfia: serve affiancare al focus sul mercato quello sulla produzione

Immatricolate 160.046 vetture contro le 139.150 Tesla triplica i volumi

Filomena Greco

TORINO

Effetto incentivi sul mercato auto italiano che a giugno fa un balzo del 15%, a quota 160.046 autovetture, e fa segnare da inizio anno un recupero dei volumi del 5,3%. Dopo mesi di volumi allineati all'anno scorso o in contrazione per l'effetto attesa, il mese scorso ha registrato un rimbalzo che ha migliorato le performance di un comparto che resta comunque sotto del 18,2% rispetto al 2019. La corsa a prenotare gli incentivi per le vetture full electric ha raddoppiato di fatto la quota di mercato dei modelli bev fino all'8,3% del mercato. «Il buon risultato di giugno è dovuto esclusivamente alle immatricolazioni di auto elettriche grazie ai generosi incentivi varati dal Governo e messi a disposizione del pubblico a partire dal 3 giugno» evidenzia Gian Primo Quagliano del Centro Studi Promotor. Il successo degli incentivi all'auto elettrica, andati esauriti in poche ore, «ha ribaltato la situazione rispetto al passato perché, a fronte dell'esaurimento in un solo giorno dei fondi per incentivi alle elettriche, a distanza di un mese

è ancora disponibile il 23% dello stanziamento per le ibride e il 45% dello stanziamento per le auto tradizionali, per un totale di 247 milioni». Lo stanziamento di poco più di 200 milioni per la fascia 0-20 g/Km di CO₂, evidenzia Michele Crisci presidente dell'Unrae (case straniere), «si è dimostrato insufficiente per coprire tutte le richieste dei clienti, una situazione che si riflette oggi sulle acquisizioni di nuovi ordini, sostanzialmente in stallo. Ci aspettiamo che i 240 milioni di fondi residui già stanziati per gli incentivi, possano essere resi disponibili dal Governo, per favorire la transizione energetica e ridurre il gap con i mercati più evoluti». Per Unrae e Federauto è importante adeguare la leva fiscale per sostenere il mercato, per Anfia è necessario affiancare al focus sul mercato quello sull'industria. «Ora che si avviano alla conclusione i lavori del Tavolo Sviluppo Automotive al Mimit - sottolinea Roberto Vavassori presidente dell'Anfia - dedichiamo la massima attenzione alla definizione delle priorità di intervento sui temi dell'incremento della produzione locale, della competitività produttiva, dell'attrazione di investimenti produttivi e nuove tecnologie sul territorio e della riconversione delle competenze e sviluppo occupazionale». In primo piano dunque l'impatto degli incentivi sul mercato dell'elettrico. «Il 33% degli acquirenti interessati all'acquisto di un auto bev è rimasto



Per Stellantis +11.3% e cinque auto nella classifica delle prime dieci più vendute in Italia

senza incentivi» sottolinea Massimo Artusi, presidente di Federauto. Se da un lato le bev immatricolate hanno superato i 10mila pezzi nel mese (+115%), con una quota di mercato raddoppiata a 8,3%, da inizio anno le auto full electric crescono del 5,6% sul 2023 e si attestano al 3,9% di quota, in linea con lo scorso anno, «un dato - conclude Artusi - che ci porta a sostenere lo scarso impatto dei bonus».

Tra le case produttrici, Stellantis segna un +11% nelle immatricolazioni grazie alle buone performance di Fiat, Citroen e Jeep, con cinque modelli nella classifica dei primi dieci, mentre il Gruppo Volkswagen segna il passo e resta sui volumi di giugno 2023. Fa bene Renault che cresce nel mese del 4,6% e del 12% da inizio anno, bene anche Bmw e Mercedes mentre Tesla a giugno ha quasi triplicato le immatricolazioni, contribuendo ad un recupero dei volumi da inizio anno di quasi il 20% e facendo raddoppiare la quota di mercato al 3,12%. Tra i new comer, Dr perde il 10% nel mese e il 20% da inizio anno mentre continua la fase positiva di MG che recupera il 18% nel mese e quasi il 50 da inizio anno, si fanno avanti i cinesi di BYD (138 immatricolazioni) e EMC (95 autovetture nel mese). Dall'inchiesta congiunturale condotta dal Centro Studi Promotor emerge che per il 53% dei concessionari il livello degli ordini resta basso, per il 31% degli interpellati il mercato nei prossimi mesi è atteso in calo. Il settore auto deve fare i conti con due esigenze, dice Quagliano: «La prima è sfruttare correttamente la leva degli incentivi, la seconda è adottare misure strutturali per il rilancio della domanda».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NEL MESE DI GIUGNO I VEICOLI A BATTERIA CRESCONO DEL 115%

Gli incentivi statali spingono le immatricolazioni di auto elettriche

■ L'effetto incentivi torna a far crescere il mercato italiano dell'auto. In particolare le immatricolazioni di full elettriche hanno raddoppiato all'8,3% con 13.285 nuove vetture (+115,8% rispetto allo stesso mese del 2023). Complessivamente, lo scorso mese sono state immatricolate 160.046 vetture con un aumento del 15% rispetto allo stesso mese del 2023. Nei primi sei mesi dell'anno - stando ai dati del Ministero dei Trasporti - le immatricolazioni sono state 886.386 (+5,3% sul 2023). I volumi sono, però, lontani da quelli del 2019. In crescita Stellantis che, a giugno, ha immatricolato in Italia - secondo le elaborazioni

Dataforce - ben 48.254 vetture, l'11,3% in più rispetto allo stesso mese dell'anno passato. Nei sei mesi le auto vendute dal gruppo sono 283.642 (+1,5% sul 2023). La quota è pari al 31,9% a fronte del 33,2% del 2023. Jeep Avenger è il Suv più venduto nel Belpaese nella prima metà dell'anno. «Il risultato di giugno» ha spiegato il Centro Studi Promotor, «è legato esclusivamente alle immatricolazioni di auto elettriche grazie agli incentivi del governo, graditi dal pubblico anche perché arrivano fino a un massimo di 13.750 euro, cifra superiore alla metà del prezzo delle auto elettriche più economiche offerte sul mercato italia-

no». Il Csp ricorda che «è ancora disponibile il 23% dello stanziamento per le ibride e il 45% dello stanziamento per le auto tradizionali con emissioni da 61 a 135 grammi di Co2 al km per un totale di 247 milioni» e sostiene che queste risorse «dovrebbero essere usate per rifinanziare gli incentivi per le elettriche». Anche perché le prospettive per i prossimi mesi non sono positive. «È evidente che il mercato deve fare i conti con due esigenze: sfruttare correttamente la leva degli incentivi e adottare misure strutturali per il rilancio della domanda. Non è tollerabile che le immatricolazioni si mantengano su livelli inferiori di 1/5 rispetto al

2019 con la conseguenza di non assicurare la sostituzione del parco circolante che continua a invecchiare con conseguenze sia sull'ambiente che sulla sicurezza in strada» ha dichiarato Gian Primo Quagliano, presidente del Csp. Pure il presidente dell'Unrae, Michele Crisci si aspetta che «i 240 milioni di fondi residui stanziati per gli incentivi possano essere resi disponibili dal governo per favorire la transizione energetica e ridurre il gap coi mercati più evoluti». «Circa il 33% degli acquirenti interessati a una Bev è rimasto senza incentivi» spiega Massimo Artusi, presidente di Federauto, la federazione dei concessionari.




EDITORIALE

 di Vincenzo Conte
 Direttore Responsabile

Finalmente gli incentivi... e poi?

Lo scorso giugno sono finalmente arrivati i tanto attesi incentivi al mercato automobilistico, incentivi che interessavano in maniera particolare anche le flotte e le società di noleggio, messe nelle condizioni, per la prima volta, di poter usufruire al 100% dei bonus previsti. E in effetti il mercato è stato profondamente scosso da questi provvedimenti, tanto che i bonus previsti per la categoria di auto più ecologiche sono andati esauriti in meno di 24 ore. Qualcuno ha pensato che ci potessero essere state delle irregolarità, ma il Ministero delle Imprese e del Made in Italy ha diramato tempestivamente una nota stampa in cui sostiene che non ci sono state "anomalie significative" nelle prenotazioni dei bonus. "Il boom dal 3 giugno per la prenotazione degli incentivi per le auto elettriche - sostiene Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor - è dovuto soprattutto all'entità dell'incentivo che arriva fino a 13.750 euro, più della metà del prezzo delle elettriche più economiche. C'è però un aspetto da chiarire. Gli incentivi definitivi per le elettriche riguardavano in effetti tutte le vetture con emissioni da 0 a 20 grammi di CO2 al chilometro. Fino a qualche tempo fa in questa classe vi erano solo le auto elettriche, che hanno emissioni zero, ma recentemente sono state lanciate alcune vetture ibride plug-in che hanno emissioni di 19 grammi di CO2 al chilometro e che quindi rientrano nella classe in cui fino a poco tempo fa vi erano solo le elettriche. Per capire cosa è effettivamente successo bisognerebbe che il Ministero pubblicasse l'elenco dei modelli per i quali sono stati prenotati gli incentivi per le auto con emissioni

di CO2 fino a 20 gr/km. La presenza di ibride plug-in in questo elenco potrebbe spiegare anche il modesto numero di prenotazioni che sono state fatte per le auto ibride (emissioni da 21 a 65 grammi di CO2 al chilometro)". C'è chi dice che questi incentivi apriranno definitivamente le porte del mercato italiano ai costruttori cinesi. "Date le scelte di chi ci ha governato nell'Unione Europea - continua Gian Primo Quagliano - una forte presenza delle auto cinesi nel mercato europeo è inevitabile ma è molto importante che il nostro Governo, come per altro sta cercando di fare, crei le condizioni perché operatori cinesi aprano le loro fabbriche nel nostro territorio a beneficio della nostra economia e dell'occupazione dei nostri cittadini e di coloro che fuggono dalla miseria e cercano un mondo migliore in Italia". Adesso, archiviati gli incentivi, il settore della mobilità punta su un riequilibrio della fiscalità sulle auto aziendali che possa dare ulteriore slancio a un settore già in crescita. In particolare Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae hanno presentato una proposta

che si concentra sulle percentuali di deducibilità dei costi di acquisto, di leasing finanziario e di noleggio, che andrebbero riparametrate in incremento in funzione delle emissioni di CO2 e sull'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 o basse emissioni e di premialità per imprese e lavoratori che sceglieranno queste tecnologie. In un quadro di fondo caratterizzato da una forte dinamicità si vanno poi a inserire i risultati delle elezioni europee dello scorso 8 e 9 giugno. Non è ancora ben chiaro quali possano essere i riflessi sul mondo automotive, ma sembra che una revisione delle scadenze previste entro il 2035 sia sempre più probabile. Di questi argomenti, ma anche di molto altro, si occupa questo numero di Auto Aziendali magazine, che vi presenta approfondimenti dedicati e interviste ai protagonisti di questo settore. Buona lettura!

Dopo mesi di attesa gli incentivi al mercato automobilistico sono stati finalmente resi operativi, ma sono andati esauriti (per lo meno nella fascia delle vetture più ecologiche) in meno di 24 ore. Anche le flotte ne trarranno beneficio, ma già si pensa a come rendere più equa la fiscalità sulle auto aziendali

IL VOTO HA DETTO NO ALLE SCELTE IDEOLOGICHE: I NUOVI ELETTI LO RISPETTINO

Fervono le trattative tra le forze politiche elette dal voto europeo del 6-9 giugno scorso, per definire gli equilibri della legislatura che si è appena aperta. Un fervore giustificato dall'importanza e dalla delicatezza delle decisioni che il nuovo Parlamento europeo e la nuova Commissione - d'intesa con i governi nazionali - dovranno adottare durante il prossimo quinquennio, decisioni che saranno determinanti per il posizionamento economico dei Paesi che fanno parte dell'Unione europea, in una fase di gravi tensioni internazionali, il cui sbocco inevitabile sarà la nascita di nuovi equilibri geopolitici in un mondo ormai multipolare. Molte delle sfide che questo scenario pone davanti ai nuovi dirigenti europei passano attraverso le politiche del Green Deal, come dimostrano le ultime vicende dei dazi sulle auto elettriche cinesi, decisi prima dagli Usa e poi dall'Unione europea, che hanno già provocato le prime dure reazioni di Pechino. Si tratta, in realtà, dell'ennesima mela avvelenata lasciata in eredità da una visione ideologica del problema della decarbonizzazione dei trasporti, voluta nella precedente legislatura, ma chiaramente bocciata dalle urne. Ora

i nuovi decisori europei hanno la possibilità di correggere queste scelte ideologiche (che stanno, peraltro, riemergendo proprio in questi giorni nelle trattative per la formazione degli organi dell'Unione) e indirizzare le politiche del Green Deal verso una soluzione più pragmatica, più efficace e più funzionale.

Già nel 2025 la nuova Commissione, infatti, potrà intervenire con la Relazione sul ruolo dei biocarburanti per la transizione verso la neutralità climatica dei veicoli pesanti, prevista dallo stesso Regolamento sui target di emissione di CO₂, chiarendo finalmente la loro neutralità carbonica, a tutt'oggi superiore - nel ciclo di utilizzo - a quella di un'alimentazione elettrica ancora prodotta (e lo sarà a lungo) con combustibili fossili.

Ma sarà nel 2026 (per i LDV) e nel 2027 (per gli HDV) che la Commissione potrà raccogliere compiutamente le indicazioni dell'elettorato e correggere in modo decisivo i Regolamenti, con la prevista verifica dell'efficacia e degli effetti delle norme oggi in vigore per il settore automotive, con l'invio al Parlamento europeo e al Consiglio di un rapporto che tenga conto del ruolo dei biocarburanti nel-

la transizione green e con la presentazione di una proposta legislativa di modifica.

È inevitabile, dunque, che gli operatori si interrogino sulle politiche che il nuovo Parlamento e la nuova Commissione vorranno impostare su questi temi, a seguito di un voto che ha chiaramente penalizzato proprio le forze che hanno dato un'interpretazione ideologica delle strategie per la decarbonizzazione, costringendo alla scelta di una singola alimentazione che non è carbon neutral nel suo ciclo di vita e rende i paesi dell'Unione subalterni alle disinvoltate politiche economiche - e industriali - delle grandi potenze emergenti.

Ma è già dai primi passi del nuovo Europarlamento che si potranno cominciare a capire le intenzioni e le volontà dell'Unione, attraverso i segnali provenienti dalle scelte degli uomini e delle forze che saranno chiamati - nelle commissioni del nuovo Parlamento e nella Commissione di Bruxelles - a gestire le politiche del Green Deal.

Siamo convinti che si tratti di un tema fondamentale che segnerà la vita di tutti noi negli anni a venire e che, per questo, va seguito con grande attenzione in ogni suo passaggio.

Il commento

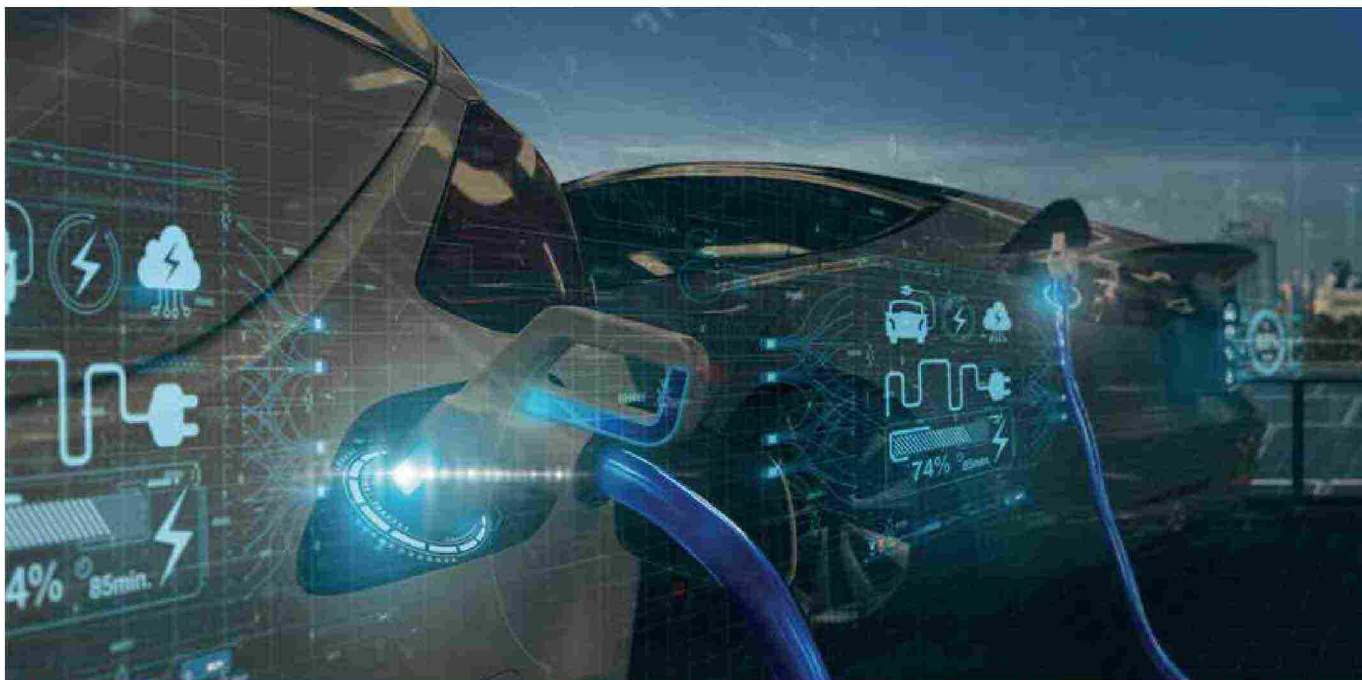


Massimo Artusi
Presidente Federauto

È quello che noi di Federauto ci impegniamo a fare, in collegamento con le associazioni nazionali ed europee del settore, pronti a segnalare la sia pur minima deviazione da un percorso che deve costantemente far prevalere il pragmatismo sull'ideologia, con la forza che gli proviene proprio dalla chiara indicazione dell'elettorato europeo.



Attualità



Tutte le sfide dell'

Al centro dell'Automotive Business Summit 2024, il futuro della mobilità elettrica e gli scenari del mercato dell'auto alla luce delle dinamiche geopolitiche mondiali e dell'ingresso di nuovi competitor. Con un interessante approfondimento dedicato all'impatto dell'elettrificazione sul mercato del post vendita

di Manuela Battaglini

Lo scorso giugno si è tenuto a Milano l'Automotive Business Summit 2024, organizzato da Il Sole 24 Ore e Radio 24. Tema di questa importante occasione di confronto tra i principali attori del settore automotive, "Il futuro della mobilità elettrica". Obiettivo, provare a delinearne gli scenari attuali e futuri del mercato italiano e internazionale automotive, con un occhio attento alle dinamiche geopolitiche mondiali e all'ingresso di nuovi agguerriti competitor per le aziende italiane ed europee.

Aftermarket in primo piano

Di particolare interesse per il nostro settore l'analisi presentata da Marco Pini, Senior Economist del Centro Studi della Camera di Commercio Guglielmo Tagliacarne, dedicata

all'aftermarket automotive per approfondire le implicazioni della sfida della mobilità elettrica sul settore, disegnando lo stato dell'arte del comparto, le sue problematiche strutturali, la sua salute economica e le possibili evoluzioni. "Quello del post vendita automotive è un settore spesso sottovalutato - ha esordito Pini - perché, quando si parla di automotive, ci si concentra piuttosto sulla costruzione e sulla vendita delle auto, trascurando la lunga filiera che si sviluppa in termini imprenditoriali di produzione economica e di commercio sostenuti". Qual è dunque il valore dell'aftermarket automotive in Italia?

I numeri dell'aftermarket italiano

Per costruire un profilo aggiornato del settore,

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



aftermarket

il Centro Studi Tagliacarne ha realizzato in collaborazione con Anfia, Aicaa, Promotec e le Camere di Commercio di Modena e Torino l'interessante indagine presentata al Summit nel primo pomeriggio. I dati raccolti ed elaborati (2021) confermano che la filiera dell'aftermarket italiano produce ogni anno circa 28 mld € di valore aggiunto (a prezzi correnti), corrispondenti all'1,7% del totale dell'economia nazionale (1.635 mld €). Le dimensioni di questo fenomeno sono importanti ed equivalgono circa a quanto viene prodotto dall'intero settore agricolo (31,7 mld €), alla produzione del settore dell'alimentare e delle bevande (31,4 mld €), al triplo della produzione del settore della farmaceutica (10,2 mld €). L'aftermarket dà lavoro a quasi 400mila occu-

pati (398,3 per la precisione), che corrispondono all'1,6% del totale italiano (25 milioni). Ma il grande vantaggio, la sua grande forza è la produttività, che supera di quasi il 10% (esattamente l'8,5%) la media della produttività del lavoro a livello di economia complessiva italiana. "Questo è un aspetto molto importante - ha spiegato Pini - perché la bassa crescita della produttività è invece uno dei nodi strutturali del nostro Paese. Negli ultimi 10 anni, la produttività del lavoro in Italia è cresciuta dello 0,6% contro una media europea del 7%". Analizzando il settore da una prospettiva geografica, quasi il 70% del valore aggiunto prodotto a livello nazionale dall'aftermarket si concentra in quattro regioni: la Lombardia, che vale 8 mld €, il 28,6% del totale naziona-

le aftermarket; l'Emilia Romagna grazie alla Motor Valley e il Veneto, che valgono ciascuna 3,7 mld € (13,2% del totale aftermarket in entrambi i casi); il Piemonte, grazie al polo automobilistico, che vale 3,6 mld € (12,6%). A queste regioni, completando la cinquina dei territori più di peso per l'aftermarket con quote superiori al 2% in termini sia di valore aggiunto sia di occupati, si aggiungono le Marche. Infine, le prime province per quota di valore aggiunto della filiera aftermarket sul totale dell'economia italiana sono Pesaro e Urbino (3,6%), Modena (3,4%), Torino (3,4%) e Vicenza (3,4%).

Aftermarket ed elettrificazione

Qual è l'impatto della transizione elettrica sul settore? "In realtà non è molto significativo - risponde Pini - Infatti, nonostante lo spostamento dell'automotive verso l'elettrico, secondo l'indagine condotta dal nostro Centro Studi su un campione rappresentativo di imprese del settore, più dei tre quarti di queste (il 77,4%) non hanno intrapreso alcuna iniziativa di adeguamento". Solo il 5,4% delle aziende si sta riconvertendo al mercato elettrico mentre la maggior parte, ben 77 su 100, non ha intenzione di adottare nuove strategie per cambiare il modello di business e adattarsi alla transizione elettrica. Se c'è una riconversione di questo settore è di tipo geografico. Perché una buona fetta di imprese, il 13,3%, ha tra le proprie strategie una riconversione di natura territoriale, cioè sta cercando nuovi mercati adiacenti mantenendo la stessa tipologia di prodotto o cambiando prodotto, aumentando il proprio business ma senza riconvertire l'intero modello di business (3,9%).

Dall'indagine emerge poi che l'avvicinarsi della scadenza del 2035 non appare così preoccupante. Sebbene dal 1° gennaio 2035 le auto alimentate da motori endotermici non potranno più essere vendute e immatricolate, i veicoli in circolazione potranno proseguire il loro ciclo di vita, garantendo lavoro ai ricambisti e alle officine almeno per un ulteriore decennio. Inoltre, molti dei ricambi utilizzati dalle auto a motorizzazione tradizionale che compongono il

Attualità



La tavola rotonda con le associazioni dell'automotive: da sinistra Filomena Greco, Andrea Cardinali di Unrae, Umberto Tossini di Anfia, Federico Visentin di Federmeccanica, Pier Luigi Del Viscovo del Centro Studi Fleet&Mobility



Marco Pini, Senior Economist del Centro Studi della Camera di Commercio Guglielmo Tagliacarne

parco auto circolante sono gli stessi utilizzati dalle vetture elettriche.

Il peso della concorrenza cinese

Questo non significa che il settore non sia consapevole dei problemi legati alla crescita del proprio business: tra tutti, l'ostacolo rappresentato dalla concorrenza dei Paesi emergenti, in primis la Cina. "La concorrenza dei mercati asiatici è percepita come ostacolo principale allo sviluppo del business dal 37,7% delle imprese dell'aftermarket italiano, sebbene queste siano fortemente integrate nelle catene globali del valore. Basti pensare che guardando il totale dell'economia nazionale l'Italia è il nono Paese al mondo per integrazione delle proprie produzioni nelle catene globali del valore", ha spiegato l'analista.

Al secondo posto nella scala dei principali ostacoli alla crescita degli affari nel settore del post vendita auto ci sono i limiti dimensionali delle aziende (17,2% degli intervistati): "Questo risultato tocca un nodo strutturale della nostra economia: l'Italia è uno dei Paesi europei con la più alta percentuale di piccole e medie imprese, se non microimprese", ha precisato Pini. In terza posizione (16,8%) troviamo la difficoltà

delle imprese nel rispettare gli adempimenti normativi, nazionali ed europei: "Un altro nodo strutturale tipico dell'economia nazionale è l'eccesso di burocrazia e il giostrarsi tra normative nazionali a cui si sommano quelle europee. Questo è un grande problema per l'Italia. Secondo nostre stime, se riuscissimo a ridurre di un terzo il tempo che i lavoratori di un'impresa dedicano agli adempimenti amministrativi otterremmo un impatto positivo sulla produttività di almeno un punto percentuale",

ha commentato Pini.

Seguendo la classifica dei problemi percepiti dagli operatori dell'aftermarket per lo sviluppo economico, troviamo infine lo spostamento del mercato verso l'elettrificazione (un ostacolo per il 12% degli intervistati); la difficoltà nell'accesso al credito (9,7%); l'integrazione verticale dei produttori (3,1%). A non registrare nessun ostacolo allo sviluppo del business per la propria attività è più di un quarto degli intervistati (il 28,4%).



Le richieste dell'aftermarket ai decisori politici

L'indagine del Centro Studi Tagliacarne risponde poi a una domanda particolarmente interessante: quali sono le misure di politica economica ritenute più efficaci dalle aziende del settore? Innanzitutto, i contributi per l'abbattimento dei costi energetici (indicati dal 46,4% delle imprese). Pini: "Anche se dopo lo shock della guerra russo-ucraina e l'impenata dei prezzi delle materie prime (gas su tutti) oggi i costi stanno scendendo, è bene ricordare che siamo ancora su livelli superiori alla media del 2019".

Poi troviamo il supporto per l'adozione di tecnologie 4.0 (38,9%) e gli incentivi per R&S, innovazione, brevetti (30,4%). "Stiamo infatti parlando di piccole realtà a gestione familiare, in cui l'aiuto delle istituzioni - soprattutto territoriali - acquisisce un ruolo fondamentale. Le istituzioni possono giocare un ruolo fondamentale nel processo di riconversione (all'elettrico, al fuel oil, ai biocarburanti...)"

Un quinto delle imprese (21,3%) chiede poi supporto per l'accesso a nuovi mercati nazio-



UNA GIORNATA PER L'AUTOMOTIVE

- Tra gli ospiti dell'Automotive Business Summit 2024 Dario Duse, EMEA coleader dell'Automotive & Industrial team e Country Leader Italia di AlixPartners, ha approfondito i temi dell'avanzata cinese e della crescente influenza del Dragone nel Vecchio Continente.
- In rappresentanza delle istituzioni il Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, si è focalizzato sulle strategie per recuperare il ritardo dell'Italia nel settore dell'auto elettrica senza creare crisi economico-sociali.
- Dedicata al confronto delle associazioni del settore sul tema della mobilità elettrica la tavola rotonda con Andrea Cardinali di Unrae, Umberto Tossini di Anfia, Federico Visentin di Federmeccanica e Pier Luigi Del Viscovo del Centro Studi Fleet&Mobility.
- La transizione energetica delle flotte aziendali è stata il tema della tavola rotonda con Alberto Viano di Aniasa, Laura Martini di Leasys, Antonio Stanisci di Ayvens Italia e Marco Frattini di Enel X Global Retail.
- La tavola rotonda dedicata ad "Auto 4.0: innovazione e sostenibilità alla base dello sviluppo di prodotto" ha ospitato Michela Cerruti, Direttore Generale Romeo Ferraris; Mattia Giustiniano, Vice President EMEA R&D, Bridgestone; Giulio Salvadori, Direttore Osservatorio Connected Car & Mobility, Politecnico di Milano.
- Alla tavola rotonda "Smart Mobility: a che punto è la svolta



I giornalisti de Il Sole 24 Ore sul palco virtuale del Summit: Mario Cianflone, Automotive Chief Editor, Filomena Greco e Massimo De Donato, autore e conduttore di Radio 24

elettrica delle città?" hanno partecipato Veronica Bellonzi della Direzione Mobilità del Comune di Milano; Anna Donati, AD Roma Servizi per la Mobilità; Michela Longo, docente del Politecnico di Milano.

- Le testimonianze del mondo delle Case auto e dei fornitori hanno visto protagonisti Andrea Casaluci, CEO di Pirelli; Santo Ficili, Stellantis Italy Country Manager; Raffaele Fusilli, AD di Renault Italia; Marco Santucci, CEO di Jaguar Land Rover Italia; Massimo Di Tore, Direttore Comunicazione Marketing di DR Automobiles Groupe; Fabrizio Longo, Brand Director di Audi Italy; Luca Vetrone, Communication & External Affairs General Manager di Toyota; Elisa Weltert, General Manager South Europe di Maserati.
- Sono stati inoltre intervistati Bianca Maria Vaglieco, Direttore di STEMS, Istituto di Scienze e Tecnologie per energia e mobilità sostenibile e Massimo Artusi, Presidente di Federauto.



nali e internazionali; il 19,5% la definizione di un piano di politica industriale di medio-lungo termine e il 15,9% incentivi per la riqualificazione delle competenze.

Fabbisogni professionali e problema delle competenze

Approfondendo il tema di quali figure professionali saranno necessarie alle imprese nei prossimi 5 anni e le relative difficoltà di reperimento, nell'indagine del Centro Studi Tagliacarne emerge il tema occupazionale sollecitato dalla transizione all'elettrico e quello della riqualificazione del personale, altro grande problema strutturale del nostro Paese.

Nei prossimi 5 anni le figure più richieste dalle imprese dell'aftermarket saranno gli operai e i tecnici specializzati (per il 72% delle aziende), seguiti dagli ingegneri (37%), dal personale altamente qualificato nelle attività di R&S (26%) e dai manager (14%).

“Il problema non sta nella richiesta - ha spiegato Pini - ma nell'incrocio tra domanda e offerta. Il 60% delle imprese, infatti, segnala elevate difficoltà di reperimento soprattutto nel caso di operai e tecnici specializzati e di personale qualificato per la ricerca e sviluppo (53%). La mancata corrispondenza tra domanda e offerta ha un costo notevole per l'Italia. Secondo le nostre stime, ridurre il mismatch a un livello minimo avrebbe un impatto sulla produttività di ben 10 punti percentuali, molto di più rispetto a Germania, Francia e Regno Unito. E poi, il problema delle competenze è anche legato ai percorsi scolastici di formazione”.

Un settore in salute

Per avere una conferma di come oggi l'aftermarket, tutto sommato, goda di buona salute e registri buone performance economiche, gli analisti del Centro Studi Tagliacarne hanno infine chiesto alle imprese del settore quale sarà

l'andamento del fatturato nel corso del 2024. Il 41% delle imprese ha dichiarato che il fatturato 2024 sarà in crescita, il 40% che sarà stabile e il 9% che diminuirà. Queste percentuali non sono lontane da quelle del 2023: il 45% aveva dichiarato la crescita del fatturato sul 2022, il 40% ricavi sostanzialmente invariati e il 12% una riduzione.

“Le performance economiche di previsione per il 2024, più o meno corrispondenti a quelle del 2023, mettono in evidenza come il settore goda di buona salute e non veda nella transizione elettrica una minaccia, anche se nel lungo periodo ci dovrà fare i conti. L'aftermarket però è un settore che, anche per le sue caratteristiche imprenditoriali strutturali, necessita del supporto delle istituzioni. Una condizione che trova conferma nei dati della Commissione Europea: l'Italia è il quarto Paese dell'eurobarometro per crescita delle PMI che chiedono aiuto esterno alle istituzioni”, ha concluso Pini. ■

DE STEFANI GROUP

LE AZIENDE INFORMANO

Nuovo salone MG Motor alla Destauto di via Faentina

«Nell'anno del centenario del marchio inglese – ci dice **Adolfo De Stefani Cosentino** – vogliamo offrire alla nostra clientela una fascia di prodotto che vada dai brand generalisti ai premium, puntando sul service e sull'usato»

De Stefani Group ha trasferito in via Faentina presso la Destauto il marchio **MG Motor** con un salone rinnovato, nell'ex showroom di Nissan. In via Faentina si completa quindi un poker di marchi pronto a soddisfare ogni tipo di clientela, da Dacia per i più attenti al rapporto qualità prezzo a MG, il nuovo che avanza e che convince, per finire con Nissan e Renault per i più esigenti in termini di comfort, prestazioni e innovazione.

Mercedes-Benz, marchio premium della De Stefani Group, rimane nella sede storica di via Dismano, anche questa totalmente riammodernata di recente secondo i nuovi standard della stella di Stoccarda.

La De Stefani Group riunisce dall'1 gennaio 2024 le insegne De Stefani per Mercedes-Benz e quelle Destauto per Nissan, Renault, Dacia ed MG. La sua presenza è sempre più capillare sul territorio romagnolo dato che vi sono due sedi a Ravenna (via Dismano e via Faentina), poi Lugo, Cesena, Imola e la nuova sede di Forlì in via Thomas Edison 20 (Mercedes-Benz, Nissan ed MG). Il nuovo salone MG si rendeva necessario data la crescita esponenziale dello storico marchio inglese, Morris Garages, fondato esattamente 100 anni fa a Oxford e che dal 2007 fa parte della galassia SAIC Motor, la settima più grande casa automobilistica al mondo e la prima in Cina, con vendite annuali superiori alle 7 milioni di unità.

La gamma MG spazia dalla ZS a benzina, crossover compatto ed economico, che ne fa già una delle vetture a benzina più vendute in Italia, alla nuova MG3 full hybrid per passare alla più spaziosa HS (EHS la versione plugin hybrid con la spina) e finire con le elettriche 100% dove la MG4 è una delle più immatricolate, sempre in Italia.

Queste le parole di **Adolfo De Stefani Cosentino**, alla guida dell'azienda dal 1981 e appena uscito da 6 anni di presidenza di Federauto, la federazione che riunisce tutti i concessionari auto d'Italia:

Cosa rappresenta il marchio MG per la De Stefani Group?

L'entrata in Europa dei marchi cinesi non è più una prospettiva, ma una realtà; sono certo che rappresenterà un germoglio che ci darà grandi soddisfazioni. L'acquisizione della vendita e assistenza del marchio MG mi riporta alla storia della nostra azienda quando negli anni '50 del secolo scorso diventammo importatori per l'Italia del nord est del marchio Simca.

Come vede il mercato delle auto nei prossimi anni?

Con il circolante italiano che è tra i più vetusti d'Europa (età media superiore a 12 anni) dobbiamo obbligatoriamente pensare che il mercato debba riattarsi entro pochissimi anni ai livelli pre-covid, quindi risalire dalle 1.560.000 immatricolazioni del 2023 verso un numero più vicino ai 2 milioni.

Su cosa ha deciso di puntare il gruppo De Stefani?

Vogliamo offrire alla nostra clientela una fascia di prodotto che possa comprendere sia marchi generalisti, sia marchi premium, e puntare logicamente sul service e sull'incremento del commercio dell'usato.





AL MINISTERO - CON STELLANTIS

Automotive, tavolo a Roma il 7 agosto

Cresce l'occupazione e diminuisce il rischio di povertà ma l'Italia resta comunque indietro rispetto alla media Ue. Nonostante il 2023 sia stato un anno positivo per l'occupazione in Italia, il Paese resta in fondo alla classifica con appena il 66,3% di persone tra i 20 e i 64 anni che lavora eppure la richiesta, in Piemonte come a Torino non manca. Il divario con il tasso di occupazione medio europeo è ancora di nove punti a livello nazionale ma sale se si guarda alle donne ad esempio. Il 2023, anno che ha registrato una stretta sul reddito di cittadinanza con la possibilità di avere il sussidio al massimo per sette mesi per i cosiddetti occupabili, ha visto comunque una riduzione del rischio di povertà monetaria (ovvero della popolazione con un reddito inferiore al 60% di quello mediano nazionale) di 1,2 punti (-0,3 punti in media in Ue). Un percorso ancora lungo verso una dignità e una stabilità che, in questi anni, solo la capacità di risparmio e la tendenza alla prudenza hanno attenuato, ma ovviamente non vale per tutti. Per Confartigianato, invece, l'andamento occupazionale passa da -2,27% a -6,08%, mentre il dato sull'ipotesi apprendisti peggiora di oltre due punti percentuali passando da -19,05% a -21,45%. Il posto di lavoro continua a essere un luogo pericoloso per morti e incidenti, uno degli ultimi in un cantiere a San Raffaele Cimena. **Tavolo automotive ad agosto.** È arrivata dal Mimit (ministero delle Imprese e del Made in Italy) la convocazione del Tavolo di settore automotive per il 7 agosto alle 11. I lavori saranno presieduti dal ministro Adolfo Urso e l'argomento all'ordine

del giorno sarà «aggiornamento delle politiche per l'automotive in Italia e in Europa». Sono stati convocati sindacati, rappresentanti del ministero dell'economia, del ministero della Transizione ecologica, Conferenza Regioni, Aci, Anfia, FederAuto, Unrae, Motus E, Federmanager, Confindustria, Federmeccanica, Stellantis, Ferrari, Piaggio, Iveco, Dr motor, Lamborghini, Industria Italiana Autobus e altre associazioni del settore. **Stellantis** - Mentre la Grande Panda elettrica della Fiat inizia a uscire dallo stabilimento Stellantis di Kragujevac, città industriale della Serbia centrale a sud di Belgrado, nell'impianto produttore di Fiat Punto e 500L in Italia Tavares annuncia nuove assunzioni e il gruppo si aggiudica una gara per la fornitura di oltre 6 mila veicoli alla Pubblica amministrazione italiana. In gara c'erano più lotti che riguardavano vari tipi di veicoli (city car, sport utility vehicle e veicoli commerciali) sia ibridi che elettrici e Stellantis ha vinto con i modelli: Fiat Panda, Opel Corsa, Peugeot 2008, Fiat 600, Peugeot 3008, Citroen Ami e Fiat Professional Doblò. **Iveco, stabilizzazione per 25 persone** - Giovedì scorso, 18 luglio, le organizzazioni sindacali, le rappresentanze dello stabilimento Iveco di San Mauro e la direzione aziendale si sono incontrate per fare il punto sul sito. «La situazione nel polo logistico è positiva, i volumi sono in crescita nell'ultimo anno. Ad oggi nel sito vi lavorano complessivamente 385 persone, di cui 265 assunti a tempo indeterminato da Iveco e 120 con contratti con le agenzie. Entro ottobre 2024 in 25 saranno 'stabilizzati', cioè diventeranno dipendenti con contratto a tempo indeterminato Iveco». Fim, Fiom, Uilm, Fismic, Uglm e Associazione Quadri in una nota spiegano la loro posizione sul futuro di Iveco: «saranno decisive le scelte della politica su temi quali il futuro della Defence e la transizione all'elettrico».

Emanuele FRANZOSO





L'adesione a Federauto Più forti su diversi tavoli

Dal 2019 il Gruppo Autoveicoli di Confcommercio Lecco guidato da Alberto Negri aderisce a Federauto, che associa le concessionarie di auto a livello nazionale.

All'inizio del suo primo mandato come presidente della categoria fu Negri a presentare la proposta di adesione a Federauto che, afferma Negri, «consente a tutti i nostri iscritti di essere aggiornati sui temi e anche di portare con la forza

dei numeri le nostre istanze sui tavoli politici nazionali ed europei».

Il mandato di Negri è stato rinnovato all'unanimità lo scorso 11 marzo dall'assemblea del Gruppo Autoveicoli di Confcommercio Lecco, nel corso della quale sono stati eletti, sempre all'unanimità, come consiglieri Lorenzo Cogliati (Autocogliati Spa di Merate), Mauro Finiguerra (Finimotor F.lli Finiguerra di Civate), En-

rico Redaelli (F.lli Redaelli Snc di Sirone).

Tutti e tre sono new entry nel direttivo della categoria. In assemblea, Negri aveva sottolineato come «le concessionarie stiano vivendo un momento di sostanziale stabilità: i tempi di consegna si sono accorciati e di fatto siamo tornati alla normalità. L'ibrido è in crescita anche grazie agli incentivi, mentre finora le vendite di autoveicoli elettrici non sono ancora decollate. Come comparto abbiamo ben presente il paletto europeo del 2035, data oltre la quale non si potranno più vendere nuove auto con motori benzina o diesel». **M.Del.**





ECONOMIA

MERCATO DELL'AUTO
TRAINANO LE IBRIDE

SERVIZIO A PAGINA 10

FOCUS

Commercio & Turismo

Auto elettriche, le vendite in stallo

Motori. In Lombardia è la provincia di Lecco a mostrare le maggiori resistenze. L'analisi su incentivi e colonnine Segno più, in ogni caso, per il mercato delle quattro ruote. Nella prima parte del 2024 trainano le vetture ibride

LECCO

MARIA G. DELLA VECCHIA

«Nel primo semestre di quest'anno il mercato ha segno positivo, tuttavia le vendite delle auto elettriche non decollano, soprattutto a Lecco, la provincia lombarda che mostra le maggiori resistenze sull'elettrico».

Lo afferma Alberto Negri, titolare della concessionaria Suzuki a Pescate, ovvero l'imprenditore che dal 2019 rappresenta per Confcommercio la categoria su Lecco e provincia.

La parte di incentivi destinata all'acquisto di auto elettriche, nei nuovi contributi di Stato varati il 3 giugno, è stata bruciata in poche ore «ma non perché gli italiani abbiano comprato più auto elettriche bensì perché ad utilizzarli sono state soprattutto le società di auto noleggio», afferma Negri, così come allo stesso modo si sono espressi altri presidenti territoriali dei gruppi Autoveicoli di Confcommercio.

La protesta di Federauto

A chiedere spiegazioni al Governo sul tema è stata Federauto, il

cui presidente Massimo Artusi ha parlato anche di un fenomeno «anomalo e, probabilmente, non in linea con la ratio della norma, che è quella di favorire cittadini e imprese».

Il mercato dell'auto a Lecco nella prima parte del 2024 dunque è andato bene, seppure in modo alterno nei mesi. A maggio, spiega negri, a Lecco le vendite di auto hanno segnato il -6%, con gli incentivi si è saliti a +15% «ma non certo per le auto elettriche bensì per quelle ibride. A Lecco - aggiunge Negri - l'auto più venduta è la Panda ibrida, ma il buon andamento ha riguardato anche i marchi Suzuki e Toyota. Stanno inoltre tenendo anche le macchi-

ne tradizionali con motore termico, mentre per quanto riguarda l'elettrico la nostra provincia segna un andamento ancor più in flessione rispetto al dato nazionale, in un quadro in cui l'Italia stessa è fra i mercati più bassi d'Europa sull'auto elettrica, con una quota del 4% contro il 14% di media europea».

Negri ricorda che l'interesse del cliente nel guardare all'elettrico c'è, ma è frenato da una serie

di fattori: anche a Lecco mancano le centraline di ricarica, ma «c'è anche una certa resistenza dei cittadini al cambiamento. L'elettrico fatica ad affermarsi nell'opinione comune. L'ibrido, invece, dà al cliente una sicurezza, è un aspetto che osservo ogni giorno nella nostra attività di vendita. L'auto ibrida ha ancora il motore termico, che dà sicurezza sulle lunghe tratte di viaggio e in più ha un consumo ridotto di CO₂ e di carburante».

Non ultimo, l'elettrico ha un costo medio di circa 28 mila euro, non accessibile a tutti.

E c'è il tema dell'autonomia di guida, «che peraltro nelle nostre zone montagnose si riduce ulteriormente».

Infine, un ostacolo non da poco: per l'auto elettrica non c'è mercato dell'usato: nel caso la si volesse cambiare nessuno ritirebbe la vecchia auto elettrica se non a fronte di una svalutazione fortissima «per via delle batterie che hanno costi incredibili, anche intorno al 60% del costo totale dell'auto. Ma un cliente non compra un'auto elettrica che costa magari 40 mila euro per poi ri-

venderla al massimo a 10 mila anche solo due anni dopo».

Comunque sia, l'obiettivo europeo al 2035 con lo stop alle auto a benzina e a diesel è fissato. Salvo rinvio, bisognerà aumentare le infrastrutture e far calare i prezzi.

I marchi cinesi

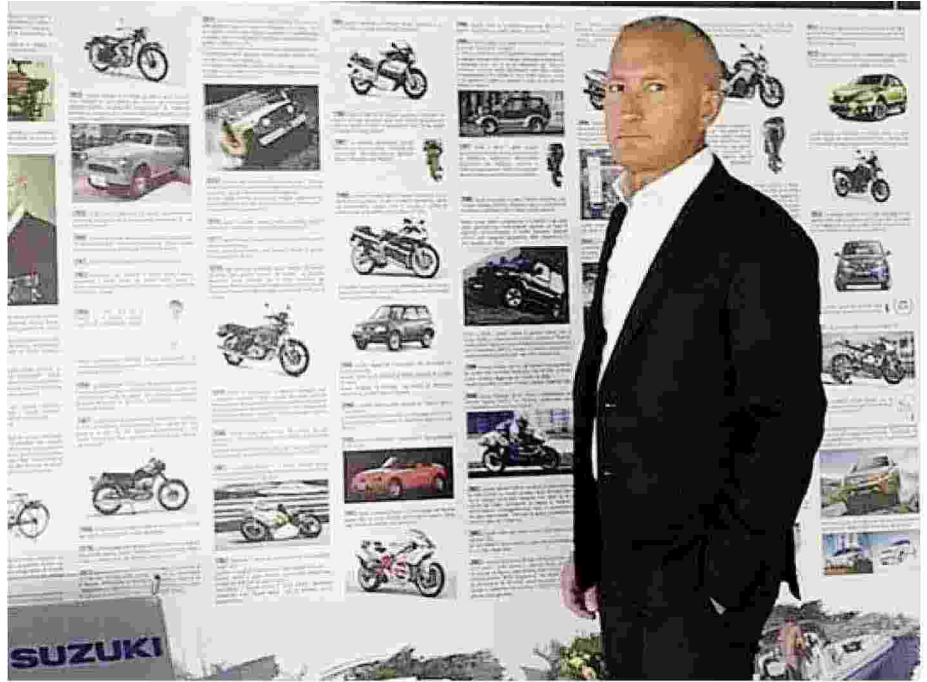
E la Cina sta alla finestra: alle importazioni di auto dalla Cina l'Europa ha aumentato i dazi «e la Cina - sottolinea Negri - aumenterà i prezzi delle auto: entro fine 2024 arriveranno molti marchi cinesi di auto elettriche, alcuni sono già arrivati: i cinesi entrano con prezzi aggressivi in cui perdono soldi sulle vetture per farle conoscere e riuscire a penetrare il mercato. Le batterie sono già loro, quindi di fatto consegneremo a breve il mercato ai cinesi. I dazi hanno costituito un ostacolo importante».

«Il cliente finale apprezza più di tutto i marchi europei, nei quali ha fiducia, quindi è più portato ad acquistare auto elettriche di marchi noti. Ma i marchi cinesi avranno sicuramente prezzi inferiori con maggiore capacità di autonomia. Fino a quando non si potrà più vendere» conclude.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

■ «Le batterie hanno costi alti, anche intorno al 60% del valore totale dell'auto»

■ «I marchi cinesi avranno prezzi inferiori e maggiore capacità di autonomia»



Alberto Negri, titolare della concessionaria Suzuki di Pescate e rappresentante della categoria

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Auto elettriche, le vendite in stallo

Motori. In Lombardia è la provincia di Lecco a mostrare le maggiori resistenze. L'analisi su incentivi e colonnine Segno più, in ogni caso, per il mercato delle quattro ruote. Nella prima parte del 2024 trainano le vetture ibride

LECCO

MARIA G. DELLA VECCHIA

«Nel primo semestre di quest'anno il mercato ha segno positivo, tuttavia le vendite delle auto elettriche non decollano, soprattutto a Lecco, la provincia lombarda che mostra le maggiori resistenze sull'elettrico».

Lo afferma Alberto Negri, titolare della concessionaria Suzuki a Pescate, ovvero l'imprenditore che dal 2019 rappresenta per Confcommercio la categoria su Lecco e provincia.

La parte di incentivi destinata all'acquisto di auto elettriche, nei nuovi contributi di Stato varati il 3 giugno, è stata bruciata in poche ore «ma non perché gli italiani abbiano comprato più auto elettriche bensì perché ad utilizzarli sono state soprattutto le società di auto noleggio», afferma Negri, così come allo stesso modo si sono espressi altri presidenti territoriali dei gruppi Autoveicoli di Confcommercio.

La protesta di Federauto

A chiedere spiegazioni al Governo sul tema è stata Federauto, il cui presidente Massimo Artusi ha parlato anche di un fenomeno «anomalo e, probabilmente, non in linea con la ratio della norma, che è quella di favorire cittadini e imprese».

Il mercato dell'auto a Lecco nella prima parte del 2024 dunque è andato bene, seppure in modo alterno nei mesi. A maggio, spiega Negri, a Lecco le vendite di auto hanno segnato il -6%, con gli incentivi si è saliti a +15% «ma non certo per le auto elettriche bensì per quelle ibride. A Lecco - aggiunge Negri - l'auto più venduta è la Panda ibrida, ma il buon andamento ha riguardato anche i marchi Suzuki e Toyota. Stanno inoltre tenendo anche le macchi-

ne tradizionali con motore termico, mentre per quanto riguarda l'elettrico la nostra provincia segna un andamento ancor più in flessione rispetto al dato nazionale, in un quadro in cui l'Italia stessa è fra i mercati più bassi d'Europa sull'auto elettrica, con una quota del 4% contro il 14% di media europea».

Negri ricorda che l'interesse del cliente nel guardare all'elettrico c'è, ma è frenato da una serie di fattori: anche a Lecco mancano le centraline di ricarica, ma «c'è anche una certa resistenza dei cittadini al cambiamento. L'elettrico fatica ad affermarsi nell'opinione comune. L'ibrido, invece, dà al cliente una sicurezza, è un aspetto che osservo ogni giorno nella nostra attività di vendita. L'auto ibrida ha ancora il motore termico, che dà sicurezza sulle lunghe tratte di viaggio e in più ha un consumo ridotto di CO₂ e di carburante».

Non ultimo, l'elettrico ha un costo medio di circa 28 mila euro,

■ «Le batterie hanno costi alti, anche intorno al 60% del valore totale dell'auto»

■ «I marchi cinesi avranno prezzi inferiori e maggiore capacità di autonomia»

non accessibile a tutti.

E c'è il tema dell'autonomia di guida, «che peraltro nelle nostre zone montagnose si riduce ulteriormente».

Infine, un ostacolo non da poco: per l'auto elettrica non c'è mercato dell'usato: nel caso la si volesse cambiare nessuno ritirebbe la vecchia auto elettrica se non a fronte di una svalutazione fortissima «per via delle batterie che hanno costi incredibili, anche intorno al 60% del costo totale dell'auto. Ma un cliente non compra un'auto elettrica che costa magari 40 mila euro per poi rivenderla al massimo a 10 mila anche solo due anni dopo».

Comunque sia, l'obiettivo europeo al 2035 con lo stop alle auto a benzina e a diesel è fissato. Salvo rinvio, bisognerà aumentare le infrastrutture e far calare i prezzi.

I marchi cinesi

E la Cina sta alla finestra: alle importazioni di auto dalla Cina l'Europa ha aumentato i dazi «e la Cina - sottolinea Negri - aumenterà i prezzi delle auto: entro fine 2024 arriveranno molti marchi cinesi di auto elettriche, alcuni sono già arrivati: i cinesi entrano con prezzi aggressivi in cui perdono soldi sulle vetture per farle conoscere e riuscire a penetrare il mercato. Le batterie sono già loro, quindi di fatto consegneremo a breve il mercato ai cinesi. I dazi hanno costituito un ostacolo importante».

«Il cliente finale apprezza più di tutto i marchi europei, nei quali ha fiducia, quindi è più portato ad acquistare auto elettriche di marchi noti. Ma i marchi cinesi avranno sicuramente prezzi inferiori con maggiore capacità di autonomia. Fino a quando non si potrà più vendere» conclude.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Alberto Negri, titolare della concessionaria Suzuki di Pescate e rappresentante della categoria

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Mercato auto, Padova corre meno del resto del Veneto

IL SETTORE

PADOVA Sono arrivati gli incentivi, fattore che fortunatamente ha fatto ripartire anche le immatricolazioni delle auto: a giugno +15,02% in Italia rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Anche il Veneto ha segnato una crescita del 27,78% (con Treviso che aumenta del 36%), mentre Padova, pur con un dato superiore alla media nazionale (+17,75%) è fannalino di coda tra le sette province venete con 2.242 auto immatricolate a fronte delle 1.904 di un anno fa. Al tempo stesso, la città è purtroppo ultima anche nel raffronto tra il primo semestre di quest'anno ed il primo semestre dello scorso anno: +1,07% (in numeri assoluti: 11.057 immatricolazioni da gennaio a giugno '24 contro le 10.940 di gennaio/giugno '23).

«Ha destato molta sorpresa tra noi addetti ai lavori - commenta il presidente dei concessionari auto dell'Ascom Confcommercio di Padova, Massimo Ghiraldo - il rapidissimo esaurimento dei 201 milioni stanziati per la fascia emissiva ecobonus 0-20 g/km di Co2 in quanto solo un ristretto numero (l'8% secondo un'indagine di Federauto Confcommercio) ha potuto soddisfare integralmente gli ordini di auto elettriche in portafoglio, mentre mediamente circa il 33% degli acquirenti interessati all'acquisto di un'auto Bev è rimasto senza incentivi».

«Si dovrà fare meglio. La nostra rappresentanza nazionale ha chiesto, oltre ad un rifinanziamento della fascia con più basse emissioni limitata ai cittadini, un approfondimento su quanto accaduto il 3 giugno scorso, quando, all'apertura della piattaforma per l'inserimento delle prenotazioni, si è registrato un vero e

proprio accaparramento dei bonus che sono stati esauriti in sole nove ore» commenta Ghiraldo.

L'insufficienza dei 200 milioni stanziati hanno bloccato gli ordini potenziali dei clienti, creando così una situazione di stallo. «Ci aspettiamo che i 240 milioni di fondi residui già stanziati per gli incentivi, possano prontamente essere resi disponibili dal Governo, al fine di favorire la transizione energetica e ridurre il perdurante differenziale con i mercati più evoluti. Al tempo stesso auspichiamo che vengano convocati al più presto i tavoli interministeriali dedicati alla fiscalità, al fine di rivedere il regime tributario delle vetture aziendali, un passaggio fondamentale per rilanciare la competitività delle imprese del settore automotive, ma anche per accelerare il rinnovo del parco circolante, contribuendo alla sostenibilità ambientale e alla sicurezza stradale» dichiara

ancora Ghiraldo.

Questo il quadro generale, ma per quale motivo Padova sarebbe così in basso nella ripresa? «Sarà sicuramente molti i fattori che hanno determinato, nel padovano, una ripartenza delle immatricolazioni "frenata" rispetto al resto delle province venete - ragiona Ghiraldo - però abbiamo riscontri che ci dicono che qualche automobilista ha rallentato per le difficoltà di circolazione che, a Padova, nell'ultimo periodo sono di molto aumentate».

I numeri di giugno premiano soprattutto il marchio Toyota, con una crescita del +50,38%. Ma è l'exploit di Tesla a catturare l'attenzione: 169 immatricolazioni a giugno contro le 37 di un anno fa con un balzo del 356,76%, segno che un certo tipo di incentivi ha incontrato una fascia medio alta che, dovendo scegliere, ha optato per l'elettrico "originale".

E.D.S.



MASSIMO GHIRALDO Presidente dei concessionari dell'Ascom

**GLI ULTIMI INCENTIVI
NON BASTANO:
LA SITUAZIONE
ANALIZZATA DA MASSIMO
GHIRALDO, PRESIDENTE
DEI CONCESSIONARI**





Mobilità. Protesta Federauto «No ai dazi contro Pechino»

«I dazi alle auto elettriche cinesi non sono una risposta alla penetrazione dell'industria di Pechino in Europa, soprattutto perché non avvantaggiano i cittadini. Questi saranno costretti ad acquistare a prezzi più alti prodotti con i quali l'industria europea per ora non riesce a competere, arricchendo le casse dei paesi importatori e incoraggiando il trasferimento della produzione cinese verso paesi dove i costi sono inferiori». Lo ha affermato Massimo Artusi, presidente di Federauto.





IL RISCHIO CONCRETO CHE SALTI DEFINITIVAMENTE LA FABBRICA A TERMOLI ADDIO, GIGAFACTORY

Inequivocabili le dichiarazioni di Massimo Artusi, presidente di Federauto, sul trasferimento delle risorse riguardanti il battery plant previsto in Molise



Termoli può dire addio alla gigafactory da 2 miliardi di euro di investimento, di cui 350 milioni finanziati con il Pnrr, per produrre batterie elettriche per auto? L'interrogativo lo si coglie nell'analisi pessimistica dell'evoluzione del mercato dell'auto che viene fatta da Massimo Artusi, presidente di Federauto, l'associazione dei concessionari nazionali.

GENTILE ALLE PAGINE 2 E 3

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



IL RISCHIO CONCRETO CHE SALTI DEFINITIVAMENTE LA FABBRICA A TERMOLI

ADDIO, GIGAFACTORY

Inequivocabili le dichiarazioni di Massimo Artusi, presidente di Federauto, sul trasferimento delle risorse riguardanti il battery plant previsto in Molise

Termoli può dire addio alla gigafactory da 2 miliardi di euro di investimento, di cui 350 milioni finanziati con il Pnrr, per produrre batterie elettriche per auto? L'interrogativo lo si coglie nell'analisi pessimistica dell'evoluzione del mercato dell'auto che viene fatta da Massimo Artusi, presidente di Federauto, l'associazione dei concessionari nazionali. "I dazi alle auto elettriche cinesi non sono una risposta efficace alla penetrazione dell'industria automobilistica di Pechino sui mercati europei soprattutto perché non avvantaggeranno i cittadini. Questi saranno costretti ad acquistare a prezzi più alti prodotti con i quali l'industria europea (che ha ancora scarsità di modelli e a costi elevati) per ora non riesce a competere, arricchendo le casse dei paesi importatori e incoraggiando il trasferimento della produzione di autoveicoli cinesi verso paesi dove i limiti burocratici e infrastrutturali sono inferiori a quelli italiani", dice Artusi in merito alle recenti decisioni della Commissione europea di introdurre tariffe doganali aggiuntive per le importazioni di autovetture elettriche di fabbricazione cinese. "Peraltro", ha continuato Artusi, "l'effetto più rilevante dei dazi si avrà proprio in Cina, dove essi contribuiranno ad accelerare il consolidamento e il rafforzamento dei marchi cinesi, attivando un processo di successo-insuccesso e di accorpamento che porterà entro pochi anni ad avere sul mercato un minor numero di marchi automobilistici cinesi, ma con maggiore capacità di aggredire i mercati internazionali". "In realtà", ha detto ancora Artusi, "la scelta dei dazi è l'ultima mela avvelenata di una reazione a catena innescata dalla scelta miope della trazione elettrica come unica tecnologia in grado di assicurare la sostenibilità, perché l'indirizzo imposto in suo favore, oltre a risultare poco incisivo sui target ambientali, non piace e non fa bene al mercato. Il primo segnale è arrivato quando ci si è resi conto che i numeri dell'immatricolato seguono un andamento incompatibile con gli obiettivi di legge, il che ha indotto molti costruttori a rivedere

A NTONELLA GENTILE



MASSIMO ARTUSI

i piani di investimento. Eclatante per l'Italia, il rinvio dello sviluppo del battery plant di Termoli, con il trasferimento delle risorse allo sviluppo dei motori ibridi di ultima generazione. Successivamente, ci si è accorti che una normativa tutta basata sul calcolo delle emissioni al terminale di scarico (che ignora le emissioni precedenti e successive sul carbon footprint del prodotto e dei vettori energetici) serve a poco o nulla per decarbonizzare il sistema, rilanciando di fatto (e ci auguriamo presto anche normativamente) le virtù dei carburanti a zero impronta di carbonio, come l'HVO e i biocarburanti".

"Adesso", ha detto ancora il Presidente di Federauto, "ci si accorge che l'opzione electric-only espone il mercato europeo all'invasione dei prodotti elettrici cinesi. Ed ecco quindi che si cerca di correre ai ripari con dazi aggiuntivi che non tengono

conto, ahinoi, degli investimenti già effettuati dai concessionari italiani (come ci dovremo comportare con le auto vendute in attesa di consegna? Cosa diremo ai nostri clienti che hanno ordinato a un prezzo ancora senza dazio?) per essere presenti tempestivamente con una tipologia di prodotto che la stessa Unione Europea sostiene fortemente in nome della lotta ai climalteranti, ma solo se proveniente dall'industria locale". Peraltro, essendo i dazi limitati alle auto elettriche non incidono sulle importazioni in Europa di autoveicoli cinesi ad alimentazione tradizionale che stanno comandando quote significative di un mercato che resta legato ai carburanti fossili soprattutto nella fascia bassa dalla quale i nostri costruttori, fuorviati dalla normativa, sono ormai praticamente assenti. "Probabilmente", ha continuato Artusi, "la difesa del mercato europeo otterrebbe risulta-

ti più efficaci attraverso un riequilibrio del rapporto tra case e concessionari, il cui ruolo di raccordo fra costruttori e clienti è fondamentale per orientare la produzione verso i modelli di cui l'utilizzatore ha necessità e trae soddisfazione. È nei fatti che in questo momento i concessionari stiano assorbendo i costi di una transizione energetica tutta incentrata sui veicoli elettrici, con auto-immatricolazioni e stock invenduto che non trovano adeguate risposte". "È chiaro", ha continuato il presidente di Federauto, "che il mercato europeo deve difendersi da condizioni incomparabili, create da un sistema di sussidi di Stato che la Cina assicura alle proprie Case automobilistiche, ma inasprire i dazi significa indurre Pechino a fare ritorsioni, esacerbando i rapporti commerciali e geopolitici, con evidenti ricadute per l'intera filiera dell'automotive che con la Cina ha

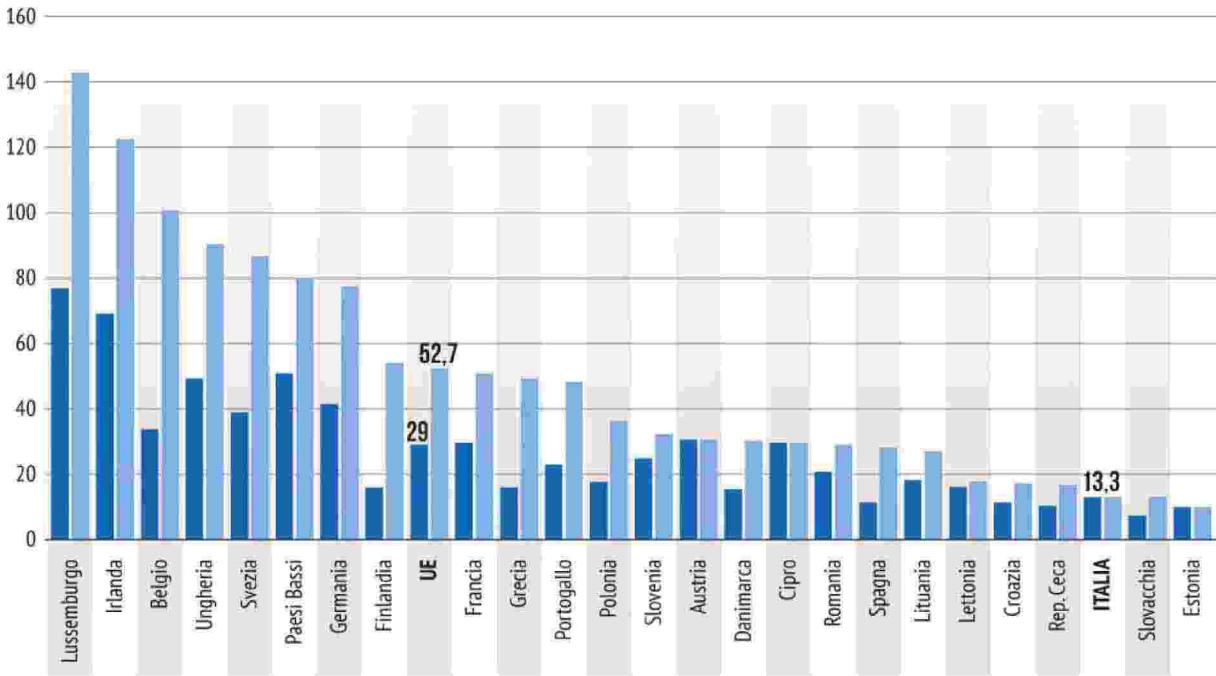
legami sia come cliente (per i componenti) che come fornitore". "Andranno anche valutati", ha detto ancora Artusi, "i fattori distorsivi interni all'Unione europea, dal momento che i tre quarti dei dazi saranno incassati dal bilancio comunitario, ma del restante quarto beneficeranno i paesi di approdo dei prodotti importati (ad esempio, l'Olanda, il Belgio, la Germania e, solo in minima parte, la stessa Italia), nonostante questi vengano distribuiti sull'intero territorio comunitario". "Alla fine", ha concluso il presidente di Federauto, "molti costruttori cinesi sceglieranno di pagare le tariffe per espandere la loro quota di mercato in Europa; altri sceglieranno di produrre al di fuori della Cina ed evitare così misure punitive. Più che i dazi, perciò, quel che potrebbe rafforzare l'industria automotive europea sembra un approccio bottom up che parta dal cliente e dalle sue necessità, da soddisfare attraverso una valorizzazione del ruolo della rete distributiva, un'industria attenta alla domanda, una normativa coerente con le esigenze di tutta la filiera".

La Cina è un "mercato irrinunciabile per le imprese italiane e per chiunque voglia stare nel mondo", osserva il ministro Urso. Il Paese, sottolinea, "è sempre più importante per realizzare in Europa tecnologia green, mobilità elettrica, auto, bus, secondo la sostenibilità ambientale che noi vogliamo con pervicacia raggiungere". Diversi gli incontri istituzionali dell'inquilino di Palazzo Piacentini: prima con il Segretario Generale del Pcc della municipalità di Pechino, Yin Li, membro del Politburo, e poi con il ministro dell'Industria e della Tecnologia dell'Informazione cinese, Jin Zhuanglong, con il quale si è deciso di realizzare un memorandum di cooperazione industriale tra i due ministeri. La missione, preparatoria a quella che realizzerà a fine mese la premier Giorgia Meloni, cade nel ventesimo anniversario del partenariato strategico globale e a 700 anni dalla scomparsa di Marco Polo, simbolo del dialogo tra Oriente ed Occidente. Durante le due riunioni il ministro insiste sull'opportunità



COLONNINE DI RICARICA VELOCE PER VEICOLO IN UE

■ Numero di auto elettriche per impianto di ricarica rapida (P > 22kW) ■ Numero di auto elettriche + ibride plug-in per impianto di ricarica rapida (P > 22kW)



FONTE: EAFO

GEA - WITHUB

“Con l’aumento dell’adozione di veicoli elettrici a batteria nell’Ue, la disponibilità e il posizionamento strategico di stazioni di ricarica rapide pubbliche lungo le autostrade stanno diventando sempre più fondamentali”, si legge in una nota di Acea, l’associazione europea dei produttori auto. “Attualmente, ci sono circa 3 milioni di BEV sulle strade dell’Ue, con circa 75.000 stazioni di ricarica pubbliche rapide disponibili. Ciò si traduce in un rapporto di circa 30 BEV per ogni stazione di ricarica rapida. Se si contano i veicoli elettrici ibridi plug-in (PHEV), che si basano anch’essi sulla stessa infrastruttura di ricarica, questo rapporto sale a circa 52 auto per stazione di ricarica rapida”. Nell’infografica GEA la situazione Paese per Paese.

di rafforzare i legami tra le due nazioni, dando nuovo slancio ai rapporti bilaterali per arrivare a collaborazioni “fruttuose” in campo industriale tra imprese italiane e cinesi. Chiusa la stagione della Via della Seta, Urso parla di una “nuova e più importante fase nel partenariato”. Vuole fare “di più e meglio” per far penetrare in Cina i prodotti di alta gamma italiana. Pensa alla moda e all’arredo Made in Italy, innanzi tutto. Ma anche alla farmaceutica, che è “sempre più apprezzata” nel mondo. L’obiettivo insomma, ribadisce, è “fare dell’Italia una piattaforma produttiva che evidenzia questa nuova tipologia di cooperazione win-win tra Italia e Cina”. La giornata è fitta di appuntamenti anche con le società cinesi produttrici auto. Il ministro vede i vertici di Dongfeng, poi David Zhang, General Manager di JAC. Agli incontri partecipa anche il presidente di Anfia, Roberto Vavassori, sottolinea la “piena collaborazione” delle imprese della componentistica dell’auto-

motive. Ieri Urso aveva incontrato anche i vertici di altri due player internazionali sulla mobilità elettrica, Chery, la casa automobilistica più presente all’estero, e CCIG, interessata alla produzione di bus elettrici in Italia. Infine, colloquio con il Presidente della società Ming Yang, Zhang Chuanwei, incontro al quale partecipano anche i rappresentanti del Gruppo Toto, per approfondire i temi dello sviluppo e della tecnologia per la produzione di energia da fonti rinnovabili, in particolare di eolico offshore floating e delle turbine necessarie. L’Italia, scandisce Urso, è “un ambiente dinamico, stimolante e ricco di opportunità” e assicura il sostegno del governo a questi player internazionali “per garantire il successo delle iniziative produttive cinesi in Italia”. Ma, intanto, il mercato dell’elettrico, a cui è legata la gigafactory di Termoli, non va. “La Fiat 500e sta ottenendo ottimi risultati in Europa dove nei primi 5 mesi del 2024 - nel segmento

delle city car Bev, cioè quelle completamente elettriche - 4 auto acquistate su 10 sono 500e”. Lo precisa un portavoce di Stellantis in merito allo stop di Mirafiori. “Tuttavia - spiega l’azienda - il segmento city car Bev in Europa nei primi 5 mesi dell’anno si è ridotto del 37% rispetto allo stesso periodo del 2023 e, allo stesso tempo in Italia, il mix Bev e su livelli molto bassi intorno al 4%, nonostante gli incentivi. Questo non è sufficiente a mantenere una continuità nella produzione. In questo scenario la scelta di produrre la nuova 500 Ibrida a Mirafiori è coerente con la responsabilità sociale del brand”.

L'ALLARME CHE VIENE DAL MOLISE

Assemblea pubblica aperta delle segreterie regionali di Fim, Fiom, Uilm, Uglm, Fismic e Acqfr su gigafactory dal titolo: “Quale futuro per il nostro territorio”. Dopo gli ultimi incontri avuti al Ministero delle imprese e del made in Italy e all’indomani

delle assemblee di fabbrica delle ultime settimane, oggi è stato indetto l’incontro pubblico, nell’auditorium del Cosib di TERMOLI, il prossimo 9 luglio, alle 9.30. Saranno presenti i segretari nazionali delle organizzazioni sindacali, sono stati invitati il presidente della Regione Molise, Francesco Roberti, i parlamentari molisani, il sindaco di Termoli Balice, il presidente del Cosib, i segretari confederali di Cgil, Cisl, Uil, Confsal Molise. “Dall’atteggiamento assai sfuggente tenuto da Acc al Ministero delle imprese e del Made in Italy, si evince che il progetto di costruzione della Gigafactory a Termoli non è semplicemente rinviato di qualche mese, ma postposto almeno fino alla fine dell’anno, senza alcuna certezza per il futuro - dicono i sindacati - E’ una situazione che non possiamo accettare, per cui abbiamo chiesto a Governo e Regione Molise di intraprendere un’azione comune finalizzata a ottenere chiarezza da Acc e dalla stessa Stellantis.

Acc si è detta indisponibile a portare avanti qualsiasi discussione fino a fine anno e ha interrotto il negoziato che pareva, fino a poche settimane fa, prossimo a un’intesa. Chiediamo innanzitutto al Governo di aiutarci a forzare la mano su Acc affinché sveli le sue strategie, anche perché sono in ballo quasi 400 milioni di incentivi pubblici”. Al contempo i sindacati chiedono a Stellantis di assumersi le sue responsabilità: “di chiarire quali motori produrrà a Termoli e per quanti anni giacché non possono bastare rassicurazioni di principio come quelle ricevute e non corroborate da precise responsabilità anche verso Acc di cui al contempo è sia principale azionista sia il principale cliente. Il Mimit parla di rincontrarci a settembre, ma per noi Termoli è uno degli stabilimenti su cui fare chiarezza al tavolo generale dell’Automotive che ci aspettiamo venga assunto dalla Presidenza del Consiglio nelle prossime settimane

Auto, effetto incentivi sul mercato Immatricolazioni +15% a giugno

Nei primi sei mesi dell'anno l'incremento è del 5,3%. Le full elettriche raddoppiano al 9% la loro quota

di **Claudia Marin**
ROMA

Gli incentivi mettono il turbo all'asfittico mercato italiano dell'auto. E così, a giugno, dopo un mese di agevolazioni, sono state immatricolate 160.046 vetture con un aumento del 15% rispetto allo stesso mese del 2023, con le full elettriche che raddoppiano al 9% la loro quota. Una ripresa sostenuta, dunque, delle vendite di autoveicoli, che dà una spinta rilevante ai numeri dei primi sei mesi, durante i quali – secondo i dati del ministero dei Trasporti – le immatricolazioni sono state 886.386 con un incremento del 5,3% sull'analogo periodo dell'anno scorso. Anche se i volumi sono però lontani da quelli del 2019.

In crescita Stellantis che ha immatricolato a giugno in Italia – secondo le elaborazioni Dataforce – 48.254 auto, l'11,3% in più dello stesso mese del 2023. La quota di mercato è in calo dal 31,1% al 30,1%. Nei sei mesi le auto vendute dal gruppo sono



Carlos Tavares, 65 anni, portoghese, è amministratore delegato di Stellantis

283.642, in crescita dell'1,5% sullo stesso periodo dell'anno scorso. La quota è pari al 31,9% a fronte del 33,2% del 2023. Jeep Avenger, disegnato a Torino, è il suv più venduto in Italia nella prima metà dell'anno.

«Il buon risultato di giugno – spiegano dal Centro Studi Promotor – è dovuto esclusivamente alle immatricolazioni di auto elettriche grazie ai generosi incentivi varati dal governo, graditi dal pubblico anche perché ar-

rivano fino a un massimo di 13.750 euro, cifra superiore alla metà del prezzo delle auto elettriche più economiche offerte sul mercato italiano».

Dal Csp sottolineano anche che «è ancora disponibile il 23% dello stanziamento per le auto ibride e il 45% dello stanziamento per le auto tradizionali con emissioni da 61 a 135 grammi di CO2 al chilometro per un totale di 247 milioni» e fanno sapere che queste risorse «dovrebbero es-

sere utilizzate per rifinanziare gli incentivi per le auto elettriche». Questo anche perché le prospettive per i prossimi mesi «non sono positive». Anche il presidente dell'Unrae Michele Crisci si aspetta che «i 240 milioni di fondi residui già stanziati per gli incentivi, possano prontamente essere resi disponibili dal governo, per favorire la transizione energetica e ridurre il gap con i mercati più evoluti».

«Circa il 33% degli acquirenti interessati all'acquisto di un'auto elettrica Bev è rimasto senza incentivi» spiega Massimo Artusi, il presidente di Federauto, la federazione dei concessionari. «Ci auguriamo che l'andamento delle vendite possa mantenersi positivo anche nei prossimi mesi, così da controbilanciare la fisiologica riduzione dei volumi tipica dei mesi estivi, e che possa contribuire, soprattutto, a una crescente diffusione delle nuove tecnologie green e una più rapida sostituzione dei vecchi veicoli in circolazione» avvisa, a sua volta, Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Confcommercio Federmotori Fvg: Giorgio Sina confermato presidente

«Quello di Federmotori è un settore strategico per l'economia del Friuli Venezia Giulia. Occupa oltre 2mila persone, senza tenere conto delle centinaia di addetti

della regione. Vice è stato indicato Stefano Zomero della provincia di Pordenone, in consiglio anche Giorgio Pelizon della provincia di Gorizia.

nale – prosegue –, il rapporto di Confcommercio con Federauto risulta decisivo per avere un costante confronto ai massimi livelli, mentre in Fvg l'interlocuzione con la



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 Confcommercio Federmotori

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 nazio-

Regionale è positiva e ci consente di vedere garantita un'attenzione mirata alle esigenze delle imprese. Infine non abbiamo dubbi che potrà essere riproposta l'iniziativa degli incentivi».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



UN ANNO DI SVOLTA, TUTTO DA RACCONTARE

La nascita di una nuova testata giornalistica è sempre una buona notizia. Una nuova testata fatta da professionisti capaci e competenti è una notizia ancora migliore, se nasce in un mondo - come quello dell'automotive - che sta attraversando una controversa fase di transizione ambientale, finora egemonizzata da spinte ideologiche e lobbistiche.

Quando fondata sulla completezza, sull'accuratezza e sulla imparzialità informativa, una nuova testata nel nostro settore, dunque, non può che rendere più serio e razionale il dibattito in corso.

Ci aspettano appuntamenti decisivi: le elezioni del prossimo giugno delinearanno il profilo delle istituzioni dell'Unione europea che dovranno decidere, in base alle clausole di revisione, se autovetture, veicoli commerciali e autobus saranno costretti a marciare esclusivamente con la trazione elettrica - pur risultando non del tutto idonei a decarbonizzare il sistema - oppure se si permetterà anche ai Bio Carburanti di dare il proprio contributo in termini di benefici ambientali, climatici, economici e sociali.

Ci sarà da decidere se e come applicare a tutti i vettori energetici un metro che dia pari opportunità di valutazione per il calcolo della riduzione delle emissioni di CO2, superando il metodo tank-to-well, strumentalmente funzionale ad incentivare solo il motore a batteria e introducendo nei Regolamenti sui target di riduzione dei climalteranti - come chiedeva anche il governo italiano - un Carbon Correction Factor fondato ben più correttamente sul metodo well-to-wheel (se non addirittura su quello LCA),

in grado di valorizzare da subito i biocarburanti ed offrendo anche a questi la necessaria prospettiva per svilupparsi e competere. Ma non è in campo solo la governance della transizione su scala europea. Sul versante nazionale, c'è bisogno di una coerente politica di incentivazione per accompagnare una transizione tecnologica che guarda troppo, e solamente, verso la lontana chimera dei veicoli «zero emission» (che «zero emission» non sono) con orizzonti temporali decennali, perdendo di vista la «mucca nel corridoio» di un parco tra i più vecchi d'Europa, che produce emissioni inquinanti e climateranti nell'aria e insicurezza sulle strade.

La strada può essere avviata con strumenti diversi. Per le autovetture, attraverso la modifica delle politiche fiscali tali da non penalizzare l'acquisto o l'uso delle vetture nuove e usate. Per i veicoli industriali attraverso un programma pluriennale di incentivi con finanziamenti gradualmente e diversificati in base alla alimentazione del veicolo, che agiscono attraverso procedure semplici e tempestive e che diano certezze alle imprese in termini di programmazione degli investimenti. Per gli autobus, attraverso un programma di cofinanziamento ministeriale in grado di dare continuità alle risorse - importanti ma ancora insufficienti per abbassare significativamente l'età media del parco

in servizio TPL - che sono state messe a disposizione del mercato dai fondi PNRR e dal Piano Strategico.

Ma i dossier aperti non si fermano qui. La crisi della logistica per le materie prime, che ha allungato i tempi per la consegna dei veicoli nuovi, oggi si sta ripetendo per le componenti tecnologiche separate. Penso ai cronotachigrafi di nuova generazione, il cui equipaggiamento obbligatorio a bordo è regolato da normative farragi-

nose tali da rischiare di creare un intasamento di scadenze a carico degli operatori a cui bisognerà pensare in tempo. La stessa crisi delle materie prime sta influenzando sulla produzione delle tecnologie per la sicurezza (i cosiddetti ADAS), che dovrebbero essere introdotte su tutti i veicoli dal prossimo luglio. Si tratta di una scadenza che è già frutto di un rinvio attuativo, a fronte di una situazione internazionale che richiederebbe - per logica - un ulteriore nuovo rinvio da parte delle autorità comunitarie.

A queste tematiche, ben note agli addetti al settore, se ne aggiunge un'altra un po' più settoriale che fa riferimento alla normativa UE in base alla quale le case costruttrici possono trasformare i concessionari in «agenti di vendita». Nel merito, va

Il commento



Massimo Artusi
Presidente Federauto

considerato che le Case Costruttrici non hanno vita facile, tra concorrenza intercontinentale, transizione tecnologica e pressioni dal mercato dei capitali, tuttavia è importante evidenziare anche che tale regolamento investe tutti i soggetti della filiera e, in maniera profonda, la libertà dell'utente finale - l'automobilista - che rischia di vedersi sottratta una figura determinante come quella del concessionario, il quale grazie alla sua presenza capillare sul territorio, accompagna il cittadino-cliente, passo dopo passo, dalla scelta del prodotto di cui ha bisogno, fino a tutti i delicati passaggi del post-vendita. Si tratta di una funzione di «ammortizzatore» tra le esigenze del cittadino-cliente e le dinamiche di mercato, senza il quale la scelta del cliente avverrebbe senza alcun sostegno all'orientamento e limitatamente in base alle politiche commerciali dei Costruttori.

Ci rendiamo conto che si tratta di tematiche complesse e di obiettivi ambiziosi. Per questo abbiamo bisogno di una stampa di settore competente, imparziale e preparata. Per questo la nascita di una nuova testata come ON ROAD Mag non può che farci piacere e non possiamo che accoglierla con i nostri più sinceri auguri di buon successo.

“

Ci aspettano appuntamenti decisivi, prima tra tutti le elezioni del prossimo giugno che delinearanno il profilo delle istituzioni dell'UE che dovranno decidere se i veicoli saranno costretti a marciare esclusivamente a trazione elettrica.

”

3



L'opinione



Paolo Starace
Presidente Unrae Sezione
Veicoli industriali

EVIDENTEMENTE "LORO" SANNO QUELLO CHE FANNO

“Ci sta meravigliando il mercato, in questo inizio 2024: avevamo ipotizzato che si sarebbe verificato un calo fisiologico rispetto ad un 2023 straordinario, che ha chiuso con i migliori dodici mesi da 15 anni a questa parte. Immaginavamo un primo semestre in rosso e una ripresa degli investimenti, e quindi dell'economia, nel secondo semestre che avremmo poi imputato alla riduzione dei tassi di interesse annunciata sia dalla Fed che dalla Banca Centrale. E invece i primi due mesi dell'anno hanno performato meglio della partenza 2023". Non si fa pregare, come non ha mai fatto, Paolo Starace per rilasciarci un commento puntuale sul contesto economico e politico che sta accompagnando questa - oramai - prima metà dell'anno. Lo incontriamo in occasione della festa di Toscana Truck Service (pag xx), ed è come sempre inevitabile con lui estendere il discorso a quanto succede nelle stanze dei bottoni. "Se il buongiorno si vede dal mattino - riprende l'amministratore delegato di DAF, da ottobre 2020 anche presidente della sezione veicoli industriali di UNRAE - "rischiamo" che il 2024 sia un altro buon anno. Vedremo come verrà amministrato. Il dialogo con le istituzioni non c'è. Oggi il focus del nostro

ministro è rivolto altrove, alle elezioni, al ponte sullo stretto: sta perdendo consensi e mira come sempre a riconquistarli con l'enfasi dei grandi annunci invece che, più semplicemente, occuparsi delle esigenze del settore. Il problema è che noi costruttori non abbiamo risorse infinite e gli obiettivi di decarbonizzazione e le penali ad essi connesse sono rimasti invariati: il nostro obiettivo deve essere per necessità di cose quello di produrre e vendere veicoli sempre meno inquinanti e nel quadro la soluzione elettrica è imprescindibile. I termini, per quanto per quanto irreprensibili come la nuova generazione, in termini di efficienza e aerodinamica, non sono sufficienti ad abbassare le emissioni ai limiti richiesti dalle normative. Siamo dunque costretti a produrre veicoli a batterie, con un impegno eccezionale in termini di investimenti. Ma non possiamo fare tutto il lavoro da solo. Non possiamo produrre e poi nessuno acquista perché non ci sono incentivi e infrastrutture. Gli altri Paesi vengono incontro

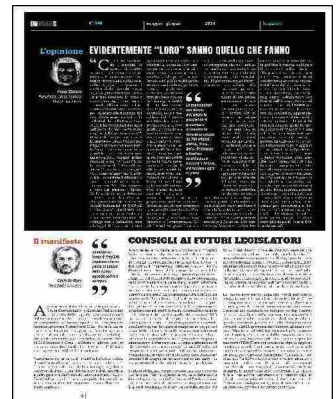
alle necessità della transizione energetica che non abbiamo scelto noi costruttori ma la politica. In Germania hanno aumentato tariffe autostradali dell'85 per cento, ma gli elettrici non pagano; anche in Italia potevano parametrare le tariffe alla classe di emissione e invece non l'hanno fatto: ogni occasione è buona per deludere il settore. Chi ci governa è miope perché non capisce che noi costruttori non seguiamo la logica del singolo governo, del singolo paese, ma quella della multinazionale, e come multinazionale investiamo nei paesi che ci mettono in condizioni di lavorare. Salvini e Urso stanno creando i presupposti per far scappare le aziende dal nostro Paese. La filiera italiana della componentistica vende soprattutto a costruttori esteri, ma se la politica non guarda anche agli interessi di questi costruttori esteri allora le loro decisioni privilegeranno necessariamente altri fornitori". "Penso che prima di costruire il Ponte sullo Stretto - rincarà Starace - si dovrebbe-

ro risolvere altre priorità: ma la politica è questa, collegare il nulla con il nulla. E intanto alla prima crisi i nostri porti sono fermi, mentre a Nord continuiamo ad essere bloccati dall'arco alpino, circostanza orografica non del tutto nuova, e forse, dico forse, dovremmo migliorare i collegamenti con il resto dell'Europa. Sono stati stanziati fondi del PNRR per mettere in sicurezza le nostre arterie, benissimo, oggi abbiamo la rete autostradale paralizzata dai cantieri, che in molti casi non sono neanche in opera, e spesso sui viadotti si tratta solo di un restringimento per non correre rischi in termini di portata. In ogni caso se su queste infrastrutture poi viaggiano veicoli vetusti forse il problema di sicurezza non è stato risolto. Il parco circolante ogni anno che passa invecchia: abbiamo formulato una proposta insieme alle maggiori associazioni di categoria lo scorso autunno, relativamente alle misure che secondo le nostre analisi andrebbero prese per rilanciare il settore: bene, nessuna associazione, e parliamo di nomi come Unrae, Anfia, Anita, Federauto, Unatras, è riuscita a trovare un canale per presentarla a Governo. Evidentemente sanno quello che stanno facendo e non hanno bisogno di alcun consiglio da parte nostra. Evidentemente".

“

Le associazioni non hanno mai avuto la possibilità di presentare al Governo la famosa proposta da 700 milioni: UNRAE, Anfia, Anita, Federauto e Unatras continuano a bussare a Salvini, ma nessuno apre la porta.

”



PAROLA DI AECDR

L'Alleanza dei concessionari e dei riparatori automobilistici europei (Aecdr) di cui fa parte anche Federauto ha organizzato nel mese di maggio un incontro con la stampa, durante il quale sono stati affrontati molti argomenti: dalla transizione ai carburanti alternativi, fino al ruolo richiesto alle istituzioni. «Siamo favorevoli agli obiettivi di decarbonizzazione in vista del 2050, ma siamo anche realisti su come arrivarci», ha detto il presidente di Federauto, Massimo Artusi.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





AUTO

Web

Federauto: mercato auto giugno +15%

01/07/2024

Secondo i dati comunicati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a giugno sono state immatricolate in Italia 160.046 autovetture, a fronte delle 139.150 targhe registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un aumento del +5,3%. Nel primo semestre 2024 il mercato raggiunge le 886.386 unità rispetto alle 841.573 del pari periodo 2023, con un incremento del +5,3% (-18,3% rispetto al 2019).

«Il repentino esaurimento dei 201 milioni stanziati per la fascia emissiva Ecobonus 0-20 g/km di CO2 ha destato molta sorpresa tra i concessionari, in quanto solo un ristretto numero (l'8% secondo un'indagine interna alla Federazione) ha potuto soddisfare integralmente gli ordini di auto elettriche in portafoglio, mentre mediamente circa il 33% degli acquirenti interessati all'acquisto di un'auto BEV è rimasto senza incentivi», dichiara Massimo Artusi, il Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

«Nel corso di un recente incontro tenutosi al MIMIT, abbiamo chiesto, oltre ad un rifinanziamento della fascia con più basse emissioni limitata ai cittadini, un approfondimento su quanto accaduto il 3 giugno scorso, il giorno di apertura della piattaforma per l'inserimento delle prenotazioni, per comprendere un fenomeno quanto mai insolito per il mercato italiano, soprattutto alla luce delle dinamiche finora osservate».

«Vedremo l'impatto di questa nuova edizione degli incentivi statali nelle immatricolazioni che verranno registrate nei prossimi mesi e fino a marzo 2025 ma è chiaro che senza una condivisione della strategia di come supportare le tecnologie più pulite, anche considerando gli effetti negativi sui prezzi determinati dall'incremento aggiuntivo dei dazi sulle auto elettriche importate dalla Cina, gli interrogativi che gravano pesantemente sulla transizione ecologica, rimangono insoluti».

«Per offrire un quadro di azione virtuoso, stimolare in modo strutturale la

domanda interna e accelerare sullo svecchiamento e sulla sicurezza del parco circolante, evitare una disparità delle condizioni di mercato per effetto di incentivazioni che funzionano a singhiozzo e una perdita di competitività lungo la filiera, serve un segnale chiaro da parte del Governo. Come opportunamente evidenziato nelle raccomandazioni della Commissione europea (pubblicate lo scorso 19 giugno) sulle politiche di bilancio specifiche per l'Italia», conclude Artusi «occorre intervenire sul sistema fiscale italiano allineando la tassazione per le auto aziendali».

Osservando le alimentazioni, dopo il click day del 3 giugno, si assiste ad un boom di immatricolato per le auto elettriche, a conferma dell'“effetto attesa” che un prematuro annuncio di incentivi ha creato, che hanno superato i 10.000 pezzi nel mese (+115%), con una quota di mercato salita a 8,3% (+3,8 p.p. rispetto a giugno 2023); nel cumulato da inizio anno le BEV crescono del +5,6% e si attestano al 3,9% di quota, in linea con lo scorso anno, e che ci porta a sostenere lo scarso impatto di agevolazioni basate su bonus. Mentre a giugno continuano a perdere le plug-in, che crollano del -29% registrando una rappresentatività del 3,3% (-2 p.p. su giugno 2023), nel cumulato segnano -26,4% e quota al 3,2% (che conferma la validità di tale soluzione tecnica come specifica nicchia di mercato). Le vetture ibride (mild e full) ottengono un incremento del +28,1% e quota 38,6%; nel periodo gennaio-giugno la crescita è del +15,7% (quota 38,8%). Positiva la performance di benzina e Gpl che crescono rispettivamente del +7,1% (quota 26,7%) e +37,1% (quota 10,1%). Il diesel cala del -18,9% (quota 13%) e nel primo semestre la flessione si attesta a -20,9% con una rappresentatività al 14,5%. Analizzando il mercato sul fronte dei canali di vendita, a giugno i privati hanno archiviato un aumento del +25,4% (quota 59,8%), grazie agli incentivi statali; le società, invece, soprattutto per la continua pressione delle case costruttrici sui concessionari in termini di KM zero, sono in crescita del +57,1% (quota 17,6%); il noleggio registra un andamento negativo pari a -19,7% (quota 22,6%). Nell'arco del primo semestre: privati +7,6% (quota 55,4%), società +22,2% (quota 15,5%) e noleggio -5,9% (quota 29,1%). Negli ultimi tre giorni di giugno è stato immatricolato circa il 41% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio) – secondo le elaborazioni Federauto sui dati Dataforce – hanno rappresentato il 13,6% dei volumi di vendita mensili con la preminenza di auto endotermiche e ibride elettriche (HEV), ed un incremento del +87,4% rispetto a giugno 2023.

MOTORI

Effetto incentivi, a giugno +15% le immatricolazioni auto

In crescita Stellantis, +11,3% delle auto immatricolate rispetto allo stesso mese del 2023. Fondi ancora disponibili

TORINO, 02 luglio 2024, 10:31

Amalia Angotti



Arriva l'effetto incentivi e il mercato italiano dell'auto torna a crescere.

In particolare aumentano le immatricolazioni delle full elettriche che raddoppiano al 9% la loro quota. Nel mese di giugno sono state immatricolate 160.046 vetture con un aumento del 15% rispetto allo stesso mese del 2023. Nei primi sei mesi dell'anno - secondo i dati del ministero dei Trasporti - le immatricolazioni sono state 886.386 con un incremento del 5,3% sull'analogo periodo dell'anno scorso. I volumi sono però lontani da quelli del 2019.

In crescita **Stellantis** che ha immatricolato a giugno in Italia - secondo le elaborazioni Dataforce - 48.254 auto, l'11,3% in più dello stesso mese del 2023. La quota di mercato è in calo dal 31,1% al 30,1%. Nei sei mesi le auto vendute dal gruppo sono 283.642, in crescita dell'1,5% sullo stesso periodo dell'anno scorso. La quota è pari al 31,9% a fronte del 33,2% del 2023. Jeep Avenger, disegnato a Torino, è il suv più venduto in Italia nella prima metà dell'anno.

"Il buon risultato di giugno - spiega il **Centro Studi Promotor** - è dovuto esclusivamente alle immatricolazioni di auto elettriche grazie ai generosi incentivi varati dal governo, graditi dal pubblico anche perché arrivano fino a un massimo di 13.750 euro, cifra superiore alla metà del prezzo delle auto elettriche più economiche offerte sul mercato italiano". Il Csp ricorda che "è ancora disponibile il 23% dello stanziamento per le auto ibride e il 45% dello stanziamento per le auto tradizionali con emissioni da 61 a 135 grammi di CO2 al chilometro per un totale di 247 milioni" e sostiene che queste risorse "dovrebbero essere utilizzate per rifinanziare gli incentivi per le auto elettriche". Questo anche perché le prospettive per i prossimi mesi "non sono positive". "È evidente che il mercato dell'auto deve fare i conti con due esigenze. La prima è sfruttare correttamente la leva degli incentivi e la seconda è adottare misure strutturali per il rilancio della domanda. Non è tollerabile che le immatricolazioni si mantengano su livelli inferiori di 1/5 rispetto al 2019 con la conseguenza di non assicurare la sostituzione del parco circolante che continua a invecchiare con conseguenze pesanti sia sull'ambiente che, soprattutto, sulla sicurezza della circolazione", osserva Gian Primo Quagliano, presidente del Csp.

Anche il presidente dell'**Unrae** Michele Crisci si aspetta che "i 240 milioni di fondi residui già stanziati per gli incentivi, possano prontamente essere resi disponibili dal governo, per favorire la transizione energetica e ridurre il gap con i mercati più evoluti". "Circa il 33% degli acquirenti interessati all'acquisto di un'auto elettrica Bev è rimasto senza incentivi" spiega Massimo Artusi, il presidente di **Federauto**, la federazione dei concessionari. "Ci auguriamo che l'andamento delle vendite possa mantenersi positivo anche nei prossimi mesi, così da controbilanciare la fisiologica riduzione dei volumi tipica dei mesi estivi, e che possa contribuire, soprattutto, a una crescente diffusione delle nuove tecnologie green e una più rapida sostituzione dei vecchi veicoli in circolazione" afferma Roberto Vavassori, presidente dell'**Anfia**.

Mercato auto italiano: incentivi positivi ma serve una visione di lungo termine

02 Luglio 2024 25



Giugno 2024 si è chiuso con una **crescita del 15% per il mercato auto italiano**. Risultato **possibile** grazie agli **incentivi 2024 che hanno spinto le vendite delle auto elettriche** con volumi che rispetto a giugno 2023 sono aumentati del 118%. Commentando i dati del mese appena concluso, le associazioni del settore sottolineano tutte che **serve un visione di lungo termine**. Il precoce esaurimento delle risorse per l'Ecobonus dedicato alle elettriche pone molte incertezze per il futuro.

Fondamentale, quindi, che il **Government indichi chiaramente quale strada intende percorrere per favorire il processo di transizione**. Richiesta che arriva direttamente da **Michele Crisci**, presidente di UNRAE.

È urgente che il Governo indichi quanto prima quale direzione vuole percorrere per favorire il percorso di transizione, sia per il necessario e attuale rifinanziamento del fondo, sia sulla strategia da seguire nei prossimi 2-3 anni.

Crisci aggiunge pure che è importante che il Governo **sblocchi quanto prima i 240 milioni di fondi residui già stanziati** per gli incentivi ma che ancora non sono state effettivamente resi disponibili. Fondi che permetterebbero di accontentare anche chi non è riuscito ad accedere all'Ecobonus per le auto elettriche a causa dell'esaurimento precoce del fondo.

Lo stanziamento di poco più di 200 milioni del fondo per la fascia 0-20 g/Km di CO2 si è dimostrato insufficiente per coprire tutte le richieste dei clienti, una situazione che si riflette oggi sulle acquisizioni di nuovi ordini, sostanzialmente in stallo. Pertanto, ci aspettiamo che i 240 milioni di fondi residui già stanziati per gli incentivi, possano prontamente essere resi disponibili dal Governo, al fine di favorire la transizione energetica e ridurre il perdurante gap con i mercati più evoluti.

SERVE UNA STRATEGIA

Massimo Artusi, presidente di Federauto, chiede che venga predisposta urgentemente una strategia per supportare le tecnologie più pulite. Per Artusi ci sono ancora troppo incognite che pesano sulla transizione ecologica.

Nel corso di un recente incontro tenutosi al MIMIT, abbiamo chiesto, oltre ad un rifinanziamento della fascia con più basse emissioni limitata ai cittadini, un approfondimento su quanto accaduto il 3 giugno scorso, il giorno di apertura della piattaforma per l'inserimento delle prenotazioni, per comprendere un fenomeno quanto mai insolito per il mercato italiano, soprattutto alla luce delle dinamiche finora osservate. Vedremo l'impatto di questa nuova edizione degli incentivi statali nelle immatricolazioni che verranno registrate nei prossimi mesi e fino a marzo 2025 ma è chiaro che senza una condivisione della strategia di come supportare le tecnologie più pulite, anche considerando gli effetti negativi sui prezzi determinati dall'incremento aggiuntivo dei dazi sulle auto elettriche importate dalla Cina, gli interrogativi che gravano pesantemente sulla transizione ecologica, rimangono insoluti.

Anche il presidente di Motus-E, **Fabio Pressi**, sollecita il Governo affinché pianifichi tutti gli strumenti necessari volti ad incentivare la diffusione delle auto elettriche.

L'effetto degli ordini realizzati con il nuovo Ecobonus si dispiegherà a pieno con le consegne dei prossimi mesi, ma per l'intero anno ormai non possiamo aspettarci risultati troppo dissimili dal 2023 in termini di immatricolazioni full electric. In ogni caso, il successo degli incentivi testimonia che l'Italia può recuperare terreno rispetto agli altri big europei nella curva di adozione dell'auto elettrica. L'imminente introduzione di molti nuovi modelli entry level, inoltre, potrà favorire l'adozione dell'elettrico su larga scala, come avviene già in alcuni mercati. Per riportare stabilmente l'Italia al centro del mercato automotive europeo sarà determinante un'efficace pianificazione degli strumenti volti a incentivare la domanda di veicoli elettrici, a

partire dalla revisione della fiscalità sulle flotte aziendali, per consentire a cittadini e aziende di programmare le proprie scelte in un contesto chiaro, prevedibile e ben definito.

Più negativo, invece, il commento del Centro Studi Promotor:

Le prospettive per i prossimi mesi non sono certo positive. Dall'inchiesta congiunturale sul mercato dell'automobile condotta dal Centro Studi Promotor negli ultimi giorni di giugno emerge che per il 53% dei concessionari il livello degli ordini è basso, mentre l'affluenza di visitatori nelle show room è bassa per il 56% e che per il 31% degli interpellati il mercato nei prossimi mesi è atteso in calo. E' del tutto evidente che il mercato dell'auto in questa fase deve fare i conti con due esigenze. La prima è sfruttare correttamente la leva degli incentivi e la seconda è adottare misure strutturali per il rilancio della domanda. Non è infatti ulteriormente tollerabile che le immatricolazioni si mantengano su livelli inferiori di 1/5 rispetto al 2019 con la conseguenza di non assicurare la normale sostituzione del parco circolante che continua infatti ad invecchiare con conseguenze pesanti sia sull'ambiente che, soprattutto, sulla sicurezza della circolazione.



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

online

IL MERCATO DELL'AUTO RITROVA IL SEGNO PIÙ

Grazie all'effetto-incentivi, a giugno immatricolazioni in aumento del 15,02% rispetto allo stesso mese di un anno fa. In frazionale aumento anche ii trasferimenti di proprietà (+0,85%).



1 luglio 2024

Dopo la frenata del mese precedente, a giugno torna a crescere il mercato automobilistico italiano, con le **immatricolazioni** che si sono attestate a quota 160.046 contro le 139.150 dello stesso mese del 2023, in **rialzo del 15,02%**. Un risultato che porta il totale dei primi sei mesi dell'anno a 886.386 immatricolazioni contro le 841.573 dello stesso periodo del 2023, con un incremento del 5,32%.

I **trasferimenti di proprietà** sono stati 420.804 contro i 417.251 registrati a giugno 2023, con un **aumento dello 0,85%**. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 580.850, ha dunque interessato per il 27,55% vetture nuove e per il 72,45% vetture usate.

Federauto: “tante incognite sulla transizione ecologica”

“Il repentino esaurimento dei 201 milioni stanziati per la fascia emissiva ecobonus 0-20 g/km di Co2 ha destato molta sorpresa tra i concessionari, in quanto solo un ristretto numero (l'8% secondo un'indagine interna alla Federazione) ha potuto soddisfare integralmente gli ordini di auto elettriche in portafoglio, mentre mediamente circa il 33% degli acquirenti interessati all'acquisto di un'auto BEV è rimasto senza incentivi”: così **Massimo Artusi**, presidente di **Federauto**, la Federazione dei concessionari auto aderente a Confcommercio.

“Nel corso di un recente incontro tenutosi al Mimit, abbiamo chiesto, oltre ad un rifinanziamento della fascia con più basse emissioni limitata ai cittadini, un approfondimento su quanto accaduto il 3 giugno scorso, il giorno di apertura della piattaforma per l’inserimento delle prenotazioni, per comprendere un fenomeno quanto mai insolito per il mercato italiano, soprattutto alla luce delle dinamiche finora osservate. Vedremo l’impatto di questa nuova edizione degli incentivi statali nelle immatricolazioni che verranno registrate nei prossimi mesi e fino a marzo 2025 ma è chiaro – prosegue Artusi - che senza una condivisione della strategia di come supportare le tecnologie più pulite, anche considerando gli effetti negativi sui prezzi determinati dall’incremento aggiuntivo dei dazi sulle auto elettriche importate dalla Cina, gli interrogativi che gravano pesantemente sulla transizione ecologica, rimangono insoluti”.

“Per offrire un quadro di azione virtuoso, stimolare in modo strutturale la domanda interna e accelerare sullo svecchiamento e sulla sicurezza del parco circolante, evitare una disparità delle condizioni di mercato per effetto di incentivazioni che funzionano a singhiozzo e una perdita di competitività lungo la filiera, serve un segnale chiaro da parte del Governo. Come opportunamente evidenziato nelle raccomandazioni della Commissione europea (pubblicate lo scorso 19 giugno) sulle politiche di bilancio specifiche per l’Italia - conclude Artusi - occorre intervenire sul sistema fiscale italiano allineando la tassazione per le auto aziendali”.

Unrae: "il Governo indichi quale strada vuole percorrere"

*“Con l’apertura della piattaforma per la prenotazione degli incentivi il 3 giugno scorso il mercato ha avuto una buona accelerazione. Purtroppo, essendo questi terminati in sole nove ore, moltissimi acquirenti interessati non hanno potuto usufruirne. Lo stanziamento di poco più di 200 milioni del fondo per la fascia 0-20 g/Km di Co2 si è dimostrato insufficiente per coprire tutte le richieste dei clienti, una situazione che si riflette oggi sulle acquisizioni di nuovi ordini, sostanzialmente in stallo. Pertanto, ci aspettiamo che i 240 milioni di fondi residui già stanziati per gli incentivi, possano prontamente essere resi disponibili dal Governo, al fine di favorire la transizione energetica e ridurre il perdurante gap con i mercati più evoluti”: è il commento del presidente dell’Unrae, **Michele Crisci**, per il quale “è urgente che il Governo indichi quanto prima quale direzione vuole percorrere per favorire il percorso di transizione, sia per il necessario e attuale rifinanziamento del fondo, sia sulla strategia da seguire nei prossimi 2-3 anni”.*

Unrae, inoltre, “auspica che vengano convocati al più presto i tavoli interministeriali dedicati alla fiscalità, al fine di rivedere il regime tributario delle vetture aziendali. Da tempo chiediamo che tale revisione venga inclusa quanto prima nei decreti attuativi della delega fiscale. Ciò è fondamentale per rilanciare la competitività delle imprese del settore automotive, nonché per valorizzare il contributo che le stesse - grazie al veloce ricambio dei veicoli aziendali - possono fornire per accelerare il rinnovo del parco circolante, contribuendo alla sostenibilità ambientale e alla sicurezza stradale”.

AUTO ITALIA: FEDERAUTO, BOOM VENDITE ELETTRICO, INCOGNITE DA RAPIDO ESAURIMENTO ECOBONUS

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 01 lug - In giugno le immatricolazioni di auto in Italia sono aumentate del 15% e "dopo il click day del 3 giugno, si assiste a un boom di immatricolato per le auto elettriche, a conferma dell'effetto atteso che un prematuro annuncio di incentivi ha creato, che hanno superato i 10.000 pezzi nel mese (+115%), con una quota di mercato salita a 8,3% (+3,8 punti percentuali rispetto a giugno 2023)". Così Federauto commenta i dati sulle immatricolazioni di giugno, sottolineando, tuttavia, "il veloce esaurimento delle risorse Ecobonus destinate ai Bev e la proposta di dazi doganali sulle auto elettriche provenienti dalla Cina, tante le incognite che pesano sulla transizione ecologica". Il presidente della Federazione dei concessionari auto, Massimo Artusi, ha sottolineato che "il repentino esaurimento dei 201 milioni di euro stanziati per la fascia emissiva Ecobonus 0-20 g/km di CO2 ha destato molta sorpresa tra i concessionari, in quanto solo un ristretto numero (l'8% secondo un'indagine interna alla Federazione) ha potuto soddisfare integralmente gli ordini di auto elettriche in portafoglio, mentre mediamente circa il 33% degli acquirenti interessati all'acquisto di un'auto Bev e' rimasto senza incentivi". Nel corso di un recente incontro al Mimit, Federauto ha chiesto, oltre a un rifinanziamento della fascia con piu' basse emissioni limitata ai cittadini, un approfondimento su quanto accaduto il 3 giugno scorso, il giorno di apertura della piattaforma per l'inserimento delle prenotazioni, "per comprendere un fenomeno quanto mai insolito per il mercato italiano". Secondo Artusi, bisognerà ora vedere "l'impatto di questa nuova edizione degli incentivi statali nelle immatricolazioni che verranno registrate nei prossimi mesi e fino a marzo 2025 ma e' chiaro che senza una condivisione della strategia di come supportare le tecnologie piu' pulite, anche considerando gli effetti negativi sui prezzi determinati dall'incremento aggiuntivo dei dazi sulle auto elettriche importate dalla Cina, gli interrogativi che gravano pesantemente sulla transizione ecologica, rimangono insoluti".

RIPRESA DEL MERCATO AUTO ITALIANO



Il mercato delle automobili in Italia sta vivendo una ripresa significativa grazie agli incentivi governativi, con le immatricolazioni che hanno registrato un aumento del 15% a giugno rispetto all'anno precedente. Secondo i dati del ministero dei Trasporti, nei primi sei mesi dell'anno sono state immatricolate complessivamente 886.386 vetture, segnando un incremento del 5,3% rispetto allo stesso periodo del 2023. Nonostante questi segnali positivi, i volumi complessivi sono ancora inferiori rispetto ai livelli pre-pandemia del 2019.

Un attore che ha contribuito in modo significativo a questa crescita è Stellantis, il quale ha visto un aumento dell'11,3% nelle immatricolazioni a giugno, con un totale di 48.254 veicoli venduti sul mercato italiano. Nonostante ciò, la quota di mercato del gruppo è scesa leggermente, passando dal 31,1% al 30,1%, evidenziando una competizione sempre più intensa nel settore.

Un dato particolarmente incoraggiante è la crescita delle immatricolazioni di veicoli elettrici, che hanno raddoppiato la loro quota di mercato, arrivando al 9% del totale delle vendite. Questo trend positivo è stato alimentato dagli incentivi governativi generosi, che possono raggiungere fino a 13.750 euro per veicoli elettrici, superando il 50% del prezzo di alcune delle opzioni più accessibili sul mercato italiano.

Tuttavia, nonostante il successo degli incentivi per le auto elettriche, ci sono ancora risorse significative disponibili per le auto ibride e tradizionali con emissioni moderate di CO₂. Secondo il Centro Studi Promotor, il 23% dei fondi per le auto ibride e il 45% per le auto tradizionali rimane ancora inutilizzato, con la proposta di riallocare questi fondi per sostenere ulteriormente il settore delle auto elettriche.

Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, sottolinea l'importanza di utilizzare efficacemente gli incentivi per stimolare la domanda e affrontare la necessità di rinnovare il parco

circolante delle auto, criticando la persistente stagnazione delle immatricolazioni rispetto ai livelli pre-pandemia del 2019.

Michele Crisci, presidente dell'Unrae, e Massimo Artusi, presidente di Federauto, concordano sull'urgenza di rendere disponibili rapidamente i fondi residui per gli incentivi, per sostenere la transizione verso veicoli più ecologici e ridurre il divario con i mercati automobilistici più avanzati.

In conclusione, mentre il mercato dell'auto italiano mostra segni di ripresa grazie agli incentivi governativi, la sfida rimane quella di mantenere il momentum positivo nei prossimi mesi e promuovere una diffusione sempre maggiore delle tecnologie green. Questo non solo favorirà l'ambiente, ma contribuirà anche a migliorare la sicurezza stradale e a modernizzare il parco veicolare nazionale.

Artusi sui dazi alla Cina: “Mela avvelenata di una reazione a catena”

05/07/2024

«I dazi alle auto elettriche cinesi non sono una risposta efficace alla penetrazione dell'industria automobilistica di Pechino sui mercati europei soprattutto perché non avvantaggeranno i cittadini. Questi saranno costretti ad acquistare a prezzi più alti prodotti con i quali l'industria europea (che ha ancora scarsità di modelli e a costi elevati) per ora non riesce a competere, arricchendo le casse dei paesi importatori e incoraggiando il trasferimento della produzione di autoveicoli cinesi verso paesi dove i limiti burocratici e infrastrutturali sono inferiori a quelli italiani». Lo ha affermato **Massimo Artusi**, **Presidente di Federauto**, l'associazione dei concessionari nazionali, in merito alle recenti decisioni della Commissione europea di introdurre tariffe doganali aggiuntive per le importazioni di autovetture elettriche di fabbricazione cinese.

«Peraltro», ha continuato Artusi, «l'effetto più rilevante dei dazi si avrà proprio in Cina, dove essi contribuiranno ad accelerare il consolidamento e il rafforzamento dei marchi cinesi, attivando un processo di successo-insuccesso e di accorpamento che porterà entro pochi anni ad avere sul mercato un minor numero di marchi automobilistici cinesi, ma con maggiore capacità di aggredire i mercati internazionali».

«In realtà», ha detto ancora Artusi, «la **scelta dei dazi è l'ultima mela avvelenata di una reazione a catena** innescata dalla scelta miope della trazione elettrica come unica tecnologia in grado di assicurare la sostenibilità, perché l'indirizzo imposto in suo favore, oltre a risultare poco incisivo sui target ambientali, non piace e non fa bene al mercato. Il primo segnale è arrivato quando ci si è resi conto che i numeri dell'immatricolato seguono un andamento incompatibile con gli obiettivi di legge, il che ha indotto molti costruttori a rivedere i piani di investimento. Eclatante per l'Italia, il **rinvio dello sviluppo del battery plant di Termoli**, con il trasferimento delle risorse allo sviluppo dei motori ibridi di ultima generazione. Successivamente, ci si è accorti che una normativa tutta basata sul calcolo delle emissioni al terminale di scarico (che ignora le emissioni precedenti e successive sul carbon footprint del prodotto e dei vettori energetici) serve a poco o nulla per decarbonizzare il sistema, rilanciando di fatto (e ci auguriamo presto anche normativamente) le virtù dei carburanti a zero impronta di carbonio, come l'HVO e i biocarburanti».



«Adesso», ha detto ancora il Presidente di Federauto, «ci si accorge che l'opzione electric-only espone il mercato europeo all'invasione dei prodotti elettrici cinesi. Ed ecco quindi che si cerca di correre ai ripari con dazi aggiuntivi che non tengono conto, ahinoi, degli investimenti già effettuati dai concessionari italiani (come ci dovremo comportare con le auto vendute in attesa di consegna? Cosa diremo ai nostri clienti che hanno ordinato a un prezzo ancora senza dazio?) per essere presenti

tempestivamente con una tipologia di prodotto che la stessa Unione Europea sostiene fortemente in nome della lotta ai climalteranti, ma solo se proveniente dall'industria locale». Peraltro, essendo i dazi limitati alle auto elettriche non incidono sulle importazioni in Europa di autoveicoli cinesi ad alimentazione tradizionale che stanno colmando quote significative di un mercato che resta legato ai carburanti fossili soprattutto nella fascia bassa dalla quale i nostri costruttori, fuorviati dalla normativa, sono ormai praticamente assenti.

«Probabilmente», ha continuato Artusi, «la difesa del mercato europeo otterrebbe risultati più efficaci attraverso un riequilibrio del rapporto tra case e concessionari, il cui ruolo di raccordo fra costruttori e clienti è fondamentale per orientare la produzione verso i modelli di cui l'utilizzatore ha necessità e trae soddisfazione. È nei fatti che in questo momento i concessionari stiano assorbendo i costi di una transizione energetica tutta incentrata sui veicoli elettrici, con auto-immatricolazioni e stock invenduto che non trovano adeguate risposte».

«È chiaro», ha continuato il presidente di Federauto, «che il mercato europeo deve difendersi da condizioni incomparabili, create da un sistema di sussidi di Stato che la Cina assicura alle proprie Case automobilistiche, ma inasprire i dazi significa indurre Pechino a fare ritorsioni, esacerbando i rapporti commerciali e geopolitici, con evidenti ricadute per l'intera filiera dell'automotive che con la Cina ha legami sia come cliente (per i componenti) che come fornitore». «Andranno anche valutati», ha detto ancora Artusi, «i fattori distorsivi interni all'Unione europea, dal momento che i tre quarti dei dazi saranno incassati dal bilancio comunitario, ma del restante quarto beneficeranno i paesi di approdo dei prodotti importati (ad esempio, l'Olanda, il Belgio, la Germania e, solo in minima parte, la stessa Italia), nonostante questi vengano distribuiti sull'intero territorio comunitario». «Alla fine», ha concluso il presidente di Federauto, «molti costruttori cinesi sceglieranno di pagare le tariffe per espandere la loro quota di mercato in Europa; altri sceglieranno di produrre al di fuori della Cina ed evitare così misure punitive. Più che i dazi, perciò, quel che potrebbe rafforzare l'industria automotive europea sembra un approccio bottom up che parta dal cliente e dalle sue necessità, da soddisfare attraverso una valorizzazione del ruolo della rete distributiva, un'industria attenta alla domanda, una normativa coerente con le esigenze di tutta la filiera».

Mercato auto: a giugno +15%, boom di immatricolato per le auto elettriche



Publicato il: 05/07/2024

Massimo Artusi, Presidente di Federauto: «Dopo il veloce esaurimento delle risorse Ecobonus destinate ai BEV e la proposta di dazi doganali sulle auto elettriche provenienti dalla Cina, tante le incognite che pesano sulla transizione ecologica».

Secondo i dati comunicati dal **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, a giugno sono state immatricolate in Italia 160.046 autovetture, a fronte delle 139.150 targhe registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un aumento del +15%. Nel primo semestre 2024 il mercato raggiunge le 886.386 unità rispetto alle 841.573 del pari periodo 2023, con un incremento del +5,3% (-18,3% rispetto al 2019).

«Il repentino esaurimento dei 201 milioni stanziati per la fascia emissiva Ecobonus 0-20 g/km di CO2 ha destato molta sorpresa tra i concessionari, in quanto solo un ristretto numero (l'8% secondo un'indagine interna alla Federazione) ha potuto soddisfare integralmente gli ordini di auto elettriche in portafoglio, mentre mediamente circa il 33% degli acquirenti interessati all'acquisto di un'auto BEV è rimasto senza incentivi», ha **dichiarato Massimo Artusi, il Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.**

«Nel corso di un recente incontro tenutosi al MIMIT, abbiamo chiesto, oltre ad un rifinanziamento della fascia con più basse emissioni limitata ai cittadini, un approfondimento

su quanto accaduto il 3 giugno scorso, il giorno di apertura della piattaforma per l'inserimento delle prenotazioni, per comprendere un fenomeno quanto mai insolito per il mercato italiano, soprattutto alla luce delle dinamiche finora osservate».

«Vedremo l'impatto di questa nuova edizione degli incentivi statali nelle immatricolazioni che verranno registrate nei prossimi mesi e fino a marzo 2025 ma è chiaro che senza una condivisione della strategia di come supportare le tecnologie più pulite, anche considerando gli effetti negativi sui prezzi determinati dall'incremento aggiuntivo dei dazi sulle auto elettriche importate dalla Cina, gli interrogativi che gravano pesantemente sulla transizione ecologica, rimangono insoluti».

«Per offrire un quadro di azione virtuoso, stimolare in modo strutturale la domanda interna e accelerare sullo svecchiamento e sulla sicurezza del parco circolante, evitare una disparità delle condizioni di mercato per effetto di incentivazioni che funzionano a singhiozzo e una perdita di competitività lungo la filiera, serve un segnale chiaro da parte del Governo. Come opportunamente evidenziato nelle raccomandazioni della Commissione europea (pubblicate lo scorso 19 giugno) sulle politiche di bilancio specifiche per l'Italia», conclude Artusi «occorre intervenire sul sistema fiscale italiano allineando la tassazione per le auto aziendali».

Osservando le alimentazioni, dopo il click day del 3 giugno, si assiste ad un boom di immatricolato per le auto elettriche, a conferma dell'“effetto attesa” che un prematuro annuncio di incentivi ha creato, che **hanno superato i 10.000 pezzi nel mese (+115%)**, con una quota di mercato salita a 8,3% (+3,8 p.p. rispetto a giugno 2023); nel cumulato da inizio anno le BEV crescono del +5,6% e si attestano al 3,9% di quota, in linea con lo scorso anno, e che ci porta a sostenere lo scarso impatto di agevolazioni basate su bonus. Mentre a giugno continuano a perdere le plug-in, che crollano del -29% registrando una rappresentatività del 3,3% (-2 p.p. su giugno 2023), nel cumulato segnano -26,4% e quota al 3,2% (che conferma la validità di tale soluzione tecnica come specifica nicchia di mercato). Le vetture ibride (mild e full) ottengono un incremento del +28,1% e quota 38,6%; nel periodo gennaio-giugno la crescita è del +15,7% (quota 38,8%). Positiva la performance di benzina e Gpl che crescono rispettivamente del +7,1% (quota 26,7%) e +37,1% (quota 10,1%). Il diesel cala del -18,9% (quota 13%) e nel primo semestre la flessione si attesta a -20,9% con una rappresentatività al 14,5%.

Analizzando il mercato sul fronte dei canali di vendita, a giugno i privati hanno archiviato un aumento del +25,4% (quota 59,8%), grazie agli incentivi statali; le società, invece, soprattutto per la continua pressione delle case costruttrici sui concessionari in termini di KM zero, sono in crescita del +57,1% (quota 17,6%); il noleggio registra un andamento negativo pari a -19,7% (quota 22,6%). Nell'arco del primo semestre: privati +7,6% (quota 55,4%), società +22,2% (quota 15,5%) e noleggio -5,9% (quota 29,1%).

AUTO**FEDERAUTO: MERCATO AUTO GIUGNO + 15%**

Secondo i dati comunicati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a giugno sono state immatricolate in Italia 160.046 autovetture, a fronte delle 139.150 targhe registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un aumento del +15%. Nel primo semestre 2024 il mercato raggiunge le 886.386 unità rispetto alle 841.573 del pari periodo 2023, con un incremento del +5,3% (-18,3% rispetto al 2019).

«Il repentino esaurimento dei 201 milioni stanziati per la fascia emissiva Ecobonus 0-20 g/km di CO2 ha destato molta sorpresa tra i concessionari, in quanto solo un ristretto numero (l'8% secondo un'indagine interna alla Federazione) ha potuto soddisfare integralmente gli ordini di auto elettriche in portafoglio, mentre mediamente circa il 33% degli acquirenti interessati all'acquisto di un'auto BEV è rimasto senza incentivi», dichiara Massimo Artusi, il Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

Osservando le alimentazioni, dopo il click day del 3 giugno, si assiste ad un boom di immatricolato per le auto elettriche, a conferma dell'“effetto attesa” che un prematuro annuncio di incentivi ha creato, che hanno superato i 10.000 pezzi nel mese (+115%), con una quota di mercato salita a 8,3% (+3,8 p.p. rispetto a giugno 2023); nel cumulato da inizio anno le BEV crescono del +5,6% e si attestano al 3,9% di quota, in linea con lo scorso anno, e che ci porta a sostenere lo scarso impatto di agevolazioni basate su bonus.

Mentre a giugno continuano a perdere le plug-in, che crollano del -29% registrando una rappresentatività del 3,3% (-2 p.p. su giugno 2023), nel cumulato segnano -26,4% e quota al 3,2% (che conferma la validità di tale soluzione tecnica come specifica nicchia di mercato). Le vetture ibride (mild e full) ottengono un incremento del +28,1% e quota 38,6%; nel periodo gennaio-giugno la crescita è del +15,7% (quota 38,8%). Positiva la performance di benzina e Gpl che crescono rispettivamente del +7,1%

(quota 26,7%) e +37,1% (quota 10,1%). Il diesel cala del -18,9% (quota 13%) e nel primo semestre la flessione si attesta a -20,9% con una rappresentatività al 14,5%.

Analizzando il mercato sul fronte dei canali di vendita, a giugno i privati hanno archiviato un aumento del +25,4% (quota 59,8%), grazie agli incentivi statali; le società, invece, soprattutto per la continua pressione delle case costruttrici sui concessionari in termini di KM zero, sono in crescita del +57,1% (quota 17,6%); il noleggio registra un andamento negativo pari a -19,7% (quota 22,6%). Nell'arco del primo semestre: privati +7,6% (quota 55,4%), società +22,2% (quota 15,5%) e noleggio -5,9% (quota 29,1%).

Negli ultimi tre giorni di giugno è stato immatricolato circa il 41% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio) – secondo le elaborazioni Federauto sui dati Dataforce – hanno rappresentato il 13,6% dei volumi di vendita mensili con la preminenza di auto endotermiche e ibride elettriche (HEV), ed un incremento del +87,4% rispetto a giugno 2023.

IL GIORNALE D'ITALIA

Il Quotidiano Indipendente

Mercato auto, crescono le immatricolazioni a 160.046 unità (+15%) a giugno; +5,3% nel primo semestre 2024

Artusi: "Dopo il veloce esaurimento delle risorse Ecobonus tante le incognite che pesano sulla transizione ecologica"

01 Luglio 2024



Crescono a giugno le **immatricolazioni di auto in Italia** con **160.046 autovetture**, a fronte delle 139.150 targhe registrate nello stesso mese dell'anno precedente, **pari ad un aumento del +15%**. **Nel primo semestre 2024 il mercato raggiunge le 886.386 unità** rispetto alle 841.573 del pari periodo 2023, con un incremento del **+5,3%** (-18,3% rispetto al 2019).

Questi i dati comunicati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

I dati nel dettaglio

Osservando le **alimentazioni**, dopo il click day del 3 giugno, si assiste ad un boom di immatricolato per le auto elettriche, a conferma dell'“effetto attesa” che un prematuro annuncio di incentivi ha creato, che hanno superato i 10.000 pezzi nel mese (+115%), con una quota di mercato salita a 8,3% (+3,8 p.p. rispetto a giugno 2023); nel cumulato da inizio anno le BEV crescono del +5,6% e si attestano al 3,9% di quota, in linea con lo scorso anno, e che ci porta a sostenere lo scarso impatto di agevolazioni basate su bonus. Mentre a giugno

continuano a perdere le plug-in, che crollano del -29% registrando una rappresentatività del 3,3% (-2 p.p. su giugno 2023), nel cumulato segnano -26,4% e quota al 3,2% (che conferma la validità di tale soluzione tecnica come specifica nicchia di mercato). Le vetture ibride (mild e full) ottengono un incremento del +28,1% e quota 38,6%; nel periodo gennaio-giugno la crescita è del +15,7% (quota 38,8%). Positiva la performance di benzina e Gpl che crescono rispettivamente del +7,1% (quota 26,7%) e +37,1% (quota 10,1%). Il diesel cala del -18,9% (quota 13%) e nel primo semestre la flessione si attesta a -20,9% con una rappresentatività al 14,5%.

Analizzando il mercato sul fronte dei **canali di vendita**, a giugno i privati hanno archiviato un aumento del +25,4% (quota 59,8%), grazie agli incentivi statali; le società, invece, soprattutto per la continua pressione delle case costruttrici sui concessionari in termini di KM zero, sono in crescita del +57,1% (quota 17,6%); il noleggio registra un andamento negativo pari a -19,7% (quota 22,6%). Nell'arco del primo semestre: privati +7,6% (quota 55,4%), società +22,2% (quota 15,5%) e noleggio -5,9% (quota 29,1%).

Negli ultimi tre giorni di giugno è stato immatricolato circa il 41% del totale mercato, mentre le autoimmatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio) - secondo le elaborazioni Federauto sui dati Dataforce - hanno rappresentato il 13,6% dei volumi di vendita mensili con la preminenza di auto endotermiche e ibride elettriche (HEV), ed un incremento del +87,4% rispetto a giugno 2023.

Le parole di Massimo Artusi, Presidente di Federauto

«Il repentino esaurimento dei 201 milioni stanziati per la fascia emissiva Ecobonus 0-20 g/km di CO2 ha destato molta sorpresa tra i concessionari, in quanto solo un ristretto numero (l'8% secondo un'indagine interna alla Federazione) ha potuto soddisfare integralmente gli ordini di auto elettriche in portafoglio, mentre mediamente circa il 33% degli acquirenti interessati all'acquisto di un'auto BEV è rimasto senza incentivi», dichiara **Massimo Artusi, il Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.**

«Nel corso di un recente incontro tenutosi al MIMIT, abbiamo chiesto, oltre ad un rifinanziamento della fascia con più basse emissioni limitata ai cittadini, un approfondimento su quanto accaduto il 3 giugno scorso, il giorno di apertura della piattaforma per l'inserimento delle prenotazioni, per comprendere un fenomeno quanto

mai insolito per il mercato italiano, soprattutto alla luce delle dinamiche finora osservate».

«Vedremo l'impatto di questa nuova edizione degli incentivi statali nelle immatricolazioni che verranno registrate nei prossimi mesi e fino a marzo 2025 ma è chiaro che senza una condivisione della strategia di come supportare le tecnologie più pulite, anche considerando gli effetti negativi sui prezzi determinati dall'incremento aggiuntivo dei dazi sulle auto elettriche importate dalla Cina, gli interrogativi che gravano pesantemente sulla transizione ecologica, rimangono insoluti».

«Per offrire un quadro di azione virtuoso, stimolare in modo strutturale la domanda interna e accelerare sullo svecchiamento e sulla sicurezza del parco circolante, evitare una disparità delle condizioni di mercato per effetto di incentivazioni che funzionano a singhiozzo e una perdita di competitività lungo la filiera, serve un segnale chiaro da parte del Governo. Come opportunamente evidenziato nelle raccomandazioni della Commissione europea (pubblicate lo scorso 19 giugno) sulle politiche di bilancio specifiche per l'Italia», conclude Artusi «occorre intervenire sul sistema fiscale italiano allineando la tassazione per le auto aziendali».

QN Motori

Mercato auto a giugno 2024, aumento del +15%, ma ...

Mercato auto di corsa a giugno 2024, con un **+15%** che fa ben sperare. Il motivo? **È arrivato l'effetto incentivi**. In giugno sono state immatricolate **160.046 autovetture** con un aumento del 15% rispetto allo stesso mese del 2023, mentre il consuntivo gennaio-giugno, con 886.386 auto immatricolate, ha fatto registrare **un incremento del 5,3% sul gennaio-giugno del 2023**, ma accusa ancora un calo del 18,2% sui livelli ante-pandemia, cioè sul 2019.

Il buon risultato di giugno è dovuto **esclusivamente alle immatricolazioni di auto elettriche** grazie ai generosi incentivi varati dal Governo e messi a disposizione del pubblico a partire dal 3 giugno. Questi incentivi alle elettriche sono risultati particolarmente graditi dal pubblico, anche perché arrivano infatti fino ad un massimo di 13.750 euro, che è una cifra superiore alla metà del prezzo delle auto elettriche più economiche attualmente offerte sul mercato italiano.

Fin da gennaio molti concessionari hanno raccolto ordini per l'acquisto di auto elettriche condizionati alla effettiva possibilità di prenotare gli incentivi da lungo tempo annunciati.

Come è noto, questa possibilità si è verificata dal 3 giugno e ha **determinato l'esaurimento in quel giorno** dell'intero stanziamento previsto per le auto elettriche, fatto questo assolutamente eccezionale perché in passato gli stanziamenti per incentivi all'auto elettrica si erano dimostrati sempre del tutto esuberanti, mentre in brevissimo tempo si esaurivano gli stanziamenti per incentivi alle auto tradizionali con emissioni di CO2 comprese tra 61 e 135 grammi di CO2 al chilometro.

L'eccezionale successo degli incentivi all'auto elettrica ha ribaltato la situazione perché, a fronte dell'esaurimento in un solo giorno dei fondi per incentivi alle elettriche, a distanza di un mese è ancora disponibile il 23% dello stanziamento per le auto ibride e il 45% dello stanziamento per le auto tradizionali con emissioni da 61 a 135 grammi di CO2 al chilometro per un totale di 247 milioni.

Mercato auto, esiste una domanda per le elettriche

La vicenda di giugno, che ha visto la quota delle elettriche sulle immatricolazioni salire al 9%, **dimostra che esiste una domanda per l'auto elettrica**, ma occorre che sia agevolata da incentivi significativi. E a questo proposito va segnalato che sarebbe opportuno dirottare gli stanziamenti residui per le auto ibride e tradizionali con emissioni di CO2

contenute, che non risultano oggi particolarmente graditi, per rifinanziare gli incentivi per le auto elettriche. Questa soluzione sarebbe opportuna anche per ridare fiato al mercato dell'auto nel suo complesso che ha ancora molto terreno da recuperare per ritornare ai livelli ante-pandemia, cioè ai livelli del 2019.

Tra l'altro, al di là degli incentivi, le prospettive per i prossimi mesi non sono certo positive. Dall'inchiesta congiunturale sul mercato dell'automobile condotta dal **Centro Studi Promotor** negli ultimi giorni di giugno emerge che per il 53% dei concessionari il livello degli ordini è basso, mentre l'affluenza di visitatori nelle show room è bassa per il 56% e che per il 31% degli interpellati il mercato nei prossimi mesi è atteso in calo.

Mercato auto, le parole di Massimo Artusi, il Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto

«Il repentino esaurimento dei 201 milioni stanziati per la fascia emissiva Ecobonus 0-20 g/km di CO2 ha destato molta sorpresa tra i concessionari, in quanto solo un ristretto numero (l'8% secondo un'indagine interna alla Federazione) ha potuto soddisfare integralmente gli ordini di auto elettriche in portafoglio, mentre mediamente circa il 33% degli acquirenti interessati all'acquisto di un'auto BEV è rimasto senza incentivi»

«Per offrire un quadro di azione virtuoso, stimolare in modo strutturale la domanda interna e accelerare sullo svecchiamento e sulla sicurezza del parco circolante, evitare una disparità delle condizioni di mercato per effetto di incentivazioni che funzionano a singhiozzo e una perdita di competitività lungo la filiera, serve un segnale chiaro da parte del Governo. Come opportunamente evidenziato nelle raccomandazioni della Commissione europea (pubblicate lo scorso 19 giugno) sulle politiche di bilancio specifiche per l'Italia», conclude Artusi «occorre intervenire sul sistema fiscale italiano allineando la tassazione per le auto aziendali».

E' del tutto evidente, secondo **Gian Primo Quagliano**, presidente del Centro Studi Promotor, che il mercato dell'auto in questa fase deve fare i conti con due esigenze. **La prima è sfruttare correttamente la leva degli incentivi** e la seconda è adottare misure strutturali per il rilancio della domanda.

Non è infatti ulteriormente tollerabile che le immatricolazioni si mantengano su livelli inferiori di 1/5 rispetto al 2019 con la conseguenza di non assicurare la normale sostituzione del parco circolante che continua infatti ad invecchiare con conseguenze pesanti sia sull'ambiente che, soprattutto, sulla sicurezza della circolazione.

QNECONOMIA

Auto, effetto incentivi sul mercato. Immatricolazioni +15% a giugno

Nei primi sei mesi dell'anno l'incremento è del 5,3%. Le full elettriche raddoppiano al 9% la loro quota

Roma, 1 luglio 2024 – Gli **incentivi** mettono il turbo all'asfittico mercato italiano dell'**auto**. E così, a giugno, dopo un mese di agevolazioni, sono state **immatricolate** 160.046 vetture con un **aumento del 15%** rispetto allo stesso mese del 2023, con le **full elettriche** che raddoppiano al **9%** la loro quota. Una ripresa sostenuta, dunque, delle vendite di autoveicoli, che dà una spinta rilevante ai numeri dei primi sei mesi, durante i quali – secondo i dati del ministero dei Trasporti – le immatricolazioni sono state 886.386 con un incremento del 5,3% sull'analogo periodo dell'anno scorso. Anche se i volumi sono però lontani da quelli del 2019.

In crescita **Stellantis** che ha immatricolato a giugno in Italia – secondo le elaborazioni Dataforce – 48.254 auto, l'11,3% in più dello stesso mese del 2023. La quota di mercato è in calo dal 31,1% al 30,1%. Nei sei mesi le auto vendute dal gruppo sono 283.642, in crescita dell'1,5% sullo stesso periodo dell'anno scorso. La quota è pari al 31,9% a fronte del 33,2% del 2023. Jeep Avenger, disegnato a Torino, è il suv più venduto in Italia nella prima metà dell'anno.

"Il buon risultato di giugno – spiegano dal *Centro Studi Promotor* – è dovuto esclusivamente alle **immatricolazioni di auto elettriche** grazie ai **generosi incentivi** varati dal governo, graditi dal pubblico anche perché arrivano fino a un massimo di 13.750 euro, cifra superiore alla metà del prezzo delle auto elettriche più economiche offerte sul mercato italiano".

Dal Csp sottolineano anche che "è ancora disponibile il 23% dello stanziamento per le **auto ibride** e il 45% dello stanziamento per le **auto tradizionali** con emissioni da 61 a 135 grammi di CO2 al chilometro per un totale di 247 milioni" e fanno sapere che queste risorse "dovrebbero essere utilizzate per rifinanziare gli incentivi per le auto elettriche". Questo anche perché le prospettive per i prossimi mesi "non sono positive". Anche il presidente dell'*Unrae* Michele Crisci si aspetta che "i 240 milioni di

fondi residui già stanziati per gli incentivi, possano prontamente essere resi disponibili dal governo, per favorire la transizione energetica e ridurre il gap con i mercati più evoluti".

"Circa il 33% degli acquirenti interessati all'acquisto di un'auto elettrica Bev è rimasto senza incentivi" spiega Massimo Artusi, il presidente di *Federauto*, la federazione dei concessionari. "Ci auguriamo che l'andamento delle vendite possa mantenersi positivo anche nei prossimi mesi, così da controbilanciare la fisiologica riduzione dei volumi tipica dei mesi estivi, e che possa contribuire, soprattutto, a una crescente diffusione delle nuove tecnologie green e una più rapida sostituzione dei vecchi veicoli in circolazione" avvisa, a sua volta, Roberto Vavassori, presidente dell'*Anfia*.

03 Luglio 2024

Federauto: mercato auto giugno **+15%**



Secondo i dati comunicati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a giugno sono state immatricolate in Italia 160.046 autovetture, a fronte delle 139.150 targhe registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un aumento del +15%. Nel primo semestre 2024 – rileva la Federazione dei concessionari auto, Federauto - il mercato raggiunge le 886.386 unità rispetto alle 841.573 del pari periodo 2023, con un incremento del +5,3% (-18,3% rispetto al 2019).

«Il repentino esaurimento dei 201 milioni stanziati per la fascia emissiva Ecobonus 0-20 g/km di CO2 ha destato molta sorpresa tra i concessionari, in quanto solo un ristretto numero (l'8% secondo un'indagine interna alla Federazione)

ha potuto soddisfare integralmente gli ordini di auto elettriche in portafoglio, mentre mediamente circa il 33% degli acquirenti interessati all'acquisto di un'auto BEV è rimasto senza incentivi», dichiara Massimo Artusi, il Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

Osservando le alimentazioni, dopo il click day del 3 giugno, si assiste ad un boom di immatricolato per le auto elettriche, a conferma dell'“effetto attesa” che un prematuro annuncio di incentivi ha creato, che hanno superato i 10.000 pezzi nel mese (+115%), con una quota di mercato salita a 8,3% (+3,8 p.p. rispetto a giugno 2023); nel cumulato da inizio anno le BEV crescono del +5,6% e si attestano al 3,9% di quota, in linea con lo scorso anno, e che ci porta a sostenere lo scarso impatto di agevolazioni basate su bonus. Mentre a giugno continuano a perdere le plug-in, che crollano del -29% registrando una rappresentatività del 3,3% (-2 p.p. su giugno 2023), nel cumulato segnano -26,4% e quota al 3,2% (che conferma la validità di tale soluzione tecnica come specifica nicchia di mercato). Le vetture ibride (mild e full) ottengono un incremento del +28,1% e quota 38,6%; nel periodo gennaio-giugno la crescita è del +15,7% (quota 38,8%). Positiva la performance di benzina e Gpl che crescono rispettivamente del +7,1% (quota 26,7%) e +37,1% (quota 10,1%). Il diesel cala del -18,9% (quota 13%) e nel primo semestre la flessione si attesta a -20,9% con una rappresentatività al 14,5%.

Analizzando il mercato sul fronte dei canali di vendita, a giugno i privati hanno archiviato un aumento del +25,4% (quota 59,8%), grazie agli incentivi statali; le società, invece, soprattutto per la continua pressione delle case costruttrici sui concessionari in termini di KM zero, sono in crescita del +57,1% (quota 17,6%); il noleggio registra un andamento negativo pari a -19,7% (quota 22,6%). Nell'arco del primo semestre: privati +7,6% (quota 55,4%), società +22,2% (quota 15,5%) e noleggio -5,9% (quota 29,1%).

I concessionari auto italiane: dazi elettriche cinesi, tre catastrofi per l'Italia

5 Luglio 2024

Massimo Artusi, presidente di Federauto (l'associazione dei concessionari nazionali), sferra l'attacco ai dazi alle auto elettriche cinesi imposti dall'Ue. Tre catastrofi.



Massimo Artusi, presidente di Federauto (l'associazione dei concessionari nazionali), sferra l'attacco ai [dazi](#) alle auto elettriche cinesi imposti dall'Ue. Tre catastrofi.

- 1) I dazi alle elettriche cinesi vanno **contro i cittadini italiani**. Questi saranno costretti ad acquistare a prezzi più alti prodotti con i quali l'industria europea (che ha ancora scarsità di modelli e a costi elevati) per ora non riesce a competere.
- 2) I dazi arricchiranno le casse dei Paesi importatori. E incoraggeranno il trasferimento della produzione di veicoli cinesi verso Paesi dove i limiti burocratici e infrastrutturali sono inferiori a quelli italiani.
- 3) L'effetto più rilevante dei dazi si avrà proprio in Cina: contribuiranno ad accelerare il consolidamento e il rafforzamento dei marchi cinesi, attivando un processo di accorpamento. Entro pochi anni, meno marchi automobilistici cinesi, ma **con maggiore capacità di aggredire** i mercati internazionali.

Selezione artificiale darwiniana: boomerang in faccia all'Ue

Coi dazi, moriranno le Case auto cinesi deboli. Sopravvivranno le Case cinesi forti. **L'esercito orientale di macchine diverrà ancora più terribile**: questa selezione artificiale darwiniana è un boomerang in faccia all'Ue.

La sconfitta arriva dal passato. Anni fa, la scelta miope della trazione elettrica come unica tecnologia in grado di assicurare la sostenibilità: **poco incisiva** sui target ambientali, non piace e non fa bene al mercato. La prova? I numeri dell'immatricolato seguono un andamento incompatibile con gli obiettivi di legge, il che ha indotto molti costruttori a rivedere i piani di investimento.

Gigafactory di Termoli momentaneo ko

Eclatante per l'Italia, dice Federauto, il rinvio dello sviluppo della gigafactory (o meglio battery plant) di Termoli, con il trasferimento delle risorse allo sviluppo dei motori ibridi di ultima generazione. La normativa tutta basata sul calcolo delle emissioni al terminale di scarico ignora le emissioni precedenti e successive. **Serve a poco o nulla per decarbonizzare il sistema**. Nell'angolino, le virtù dei carburanti a zero impronta di carbonio, come biocarburanti e Hvo: carburante sintetico prodotto da materie prime sostenibili che permette elevate prestazioni grazie ad un alto numero di cetano.

I quattro guai dei dazi in generale

1) Adesso ci si accorge che l'opzione electric-only espone il mercato europeo all'invasione dei prodotti elettrici cinesi: si corre ai ripari con dazi aggiuntivi che non tengono conto degli investimenti già effettuati dai concessionari italiani. Peraltro, essendo i dazi limitati alle auto elettriche, non incidono sulle importazioni in Europa di veicoli cinesi ad alimentazione **tradizionale**: stanno colmando quote significative di un mercato che resta legato ai carburanti fossili soprattutto nella fascia bassa dalla quale i nostri costruttori, fuorviati dalla normativa, sono ormai praticamente assenti, dice Federauto.

2) I concessionari stanno assorbendo i costi di una transizione energetica tutta incentrata sui veicoli elettrici, con auto-immatricolazioni e **stock** invenduto che non trovano adeguate risposte.

3) Inasprire i dazi significa indurre Pechino a fare **ritorsioni**, esacerbando i rapporti commerciali e geopolitici, con evidenti ricadute per l'intera filiera dell'automotive che con la Cina ha legami sia come cliente (per i componenti) sia come fornitore.

4) I tre quarti dei dazi saranno incassati dal bilancio comunitario, ma del restante quarto beneficeranno i Paesi di approdo dei prodotti importati (a esempio, l'Olanda, il Belgio, la Germania e, solo in minima parte, la stessa Italia).

Hai prenotato l'auto elettrica cinese? Fregatura dazi Ue: pagherai molto di più



[Ippolito Visconti](#)

5 Luglio 2024

Fra i boomerang in faccia al cittadino dovuti ai dazi Ue contro le auto elettriche cinesi, c'è quello per l'italiano che ha prenotato in concessionaria la vettura cinese prima dei dazi.

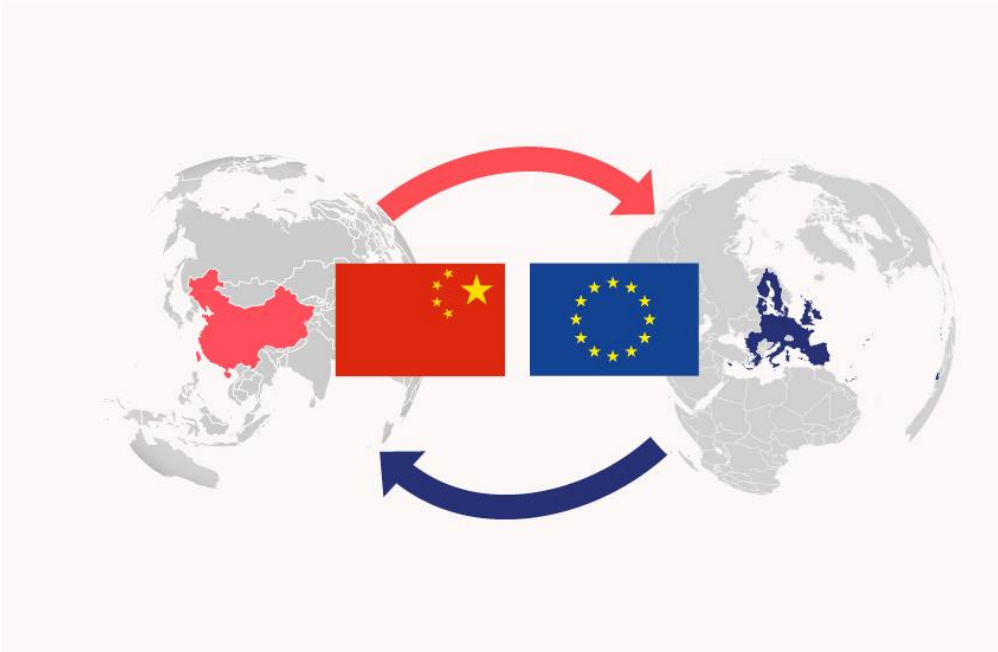
Fra i numerosi e pesanti boomerang in faccia al cittadino dovuti ai [dazi Ue contro le auto elettriche cinesi](#), c'è quello per **l'italiano che ha prenotato in concessionaria** la vettura cinese prima dei dazi. All'epoca, costava per esempio **20 mila** euro. Il venditore ha fatto l'ordine. Il 4 luglio 2024, sono arrivate le **tariffe** di Bruxelles contro Pechino. Se la macchina verrà esportata dalla Cina in Italia dal 5 luglio, allora scatta il dazio. Così il veicolo costa molto di più. Quanto di più? Dipende dalla Casa cinese: a ognuna l'Ue ha riservato un extra dazio differente, che si somma alla tariffa previgente. Diciamo attorno a **30 mila** euro. Ossia 10 mila euro in più. L'Unione europea ti rifila una fregatura: pagherai molto di più.

Non solo. Hai scelto la cinese a 20 mila. Non la vuoi a 30 mila. Valuti altre auto occidentali che, a parità di caratteristiche, costano 30 mila o **35 mila**. Ecco perché avevi puntato sulla macchina del Dragone. Quindi **sei in un vicolo cieco**: l'Ue prima ti ha detto di comprare elettrico, poi ti fa pagare le vetture a batteria carissime come il demonio sulla Terra. Allora, ci sarebbe la termica a benzina o diesel nuova usata, che è proprio l'auto contro cui l'Ue si è battuta, con le amministrazioni locali che la osteggiano. Non si capisce più niente: è caos totale.

L'urlo di dolore di Federauto

Massimo Artusi, presidente di Federauto, l'associazione delle concessionari nazionali in Italia ha detto, testuale:

- 1) "Ed ecco quindi che si cerca di **correre ai ripari** con dazi aggiuntivi che non tengono conto, ahinoi, degli investimenti già effettuati dai concessionari italiani.
- 2) Come ci dovremo comportare con le **auto vendute in attesa di consegna?**
- 3) Cosa diremo ai nostri clienti che hanno **ordinato a un prezzo ancora senza dazio?**"



La differenza fra ordine e arrivo

Ballano 10 mila euro fra il prezzo di ordine e il prezzo di arrivo. Morale: strappate il contratto di acquisto, se non vi sta bene. È un vostro diritto di legge, da Codice del consumo: ci mancherebbe, il patto riguardava la macchina per 20 mila, non per 30 mila.

Sia chiaro: **il venditore non c'entra proprio nulla**. Subisce le decisioni dell'Ue e non può scavalcarle. Anche se il contratto dell'ordine parlava di 20 mila euro. Concessionaria innocente, sia il titolare sia l'addetto. È vittima, esattamente come voi, e come tutti gli italiani. Volendo, potreste andare a bussare a Bruxelles per chiedere spiegazioni: difficile però trovare audizione, in quanto lì saranno presi a fare le norme Ue sui **tappi appiccicati alle bottiglie** di plastica e sulla **circonferenza legale delle cozze**.



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

Federauto: Artusi su dazi alla Cina, ultimo tra costi imposti ad automobilista italiano e a nostro Paese

(FERPRESS) – Roma, 5 LUG – “I dazi alle auto elettriche cinesi non sono una risposta efficace alla penetrazione dell’industria automobilistica di Pechino sui mercati europei soprattutto perché non avvantaggeranno i cittadini. Questi saranno costretti ad acquistare a prezzi più alti prodotti con i quali l’industria europea (che ha ancora scarsità di modelli e a costi elevati) per ora non riesce a competere, arricchendo le casse dei paesi importatori e incoraggiando il trasferimento della produzione di autoveicoli cinesi verso paesi dove i limiti burocratici e infrastrutturali sono inferiori a quelli italiani”.

Lo ha affermato Massimo Artusi, Presidente di Federauto, l’associazione dei concessionari nazionali, in merito alle recenti decisioni della Commissione europea di introdurre tariffe doganali aggiuntive per le importazioni di autovetture elettriche di fabbricazione cinese.

«Peraltro», ha continuato Artusi, «l’effetto più rilevante dei dazi si avrà proprio in Cina, dove essi contribuiranno ad accelerare il consolidamento e il rafforzamento dei marchi cinesi, attivando un processo di successo-insuccesso e di accorpamento che porterà entro pochi anni ad avere sul mercato un minor numero di marchi automobilistici cinesi, ma con maggiore capacità di aggredire i mercati internazionali».

«In realtà», ha detto ancora Artusi, «la scelta dei dazi è l’ultima mela avvelenata di una reazione a catena innescata dalla scelta miope della trazione elettrica come unica tecnologia in grado di assicurare la sostenibilità, perché l’indirizzo imposto in suo favore, oltre a risultare poco incisivo sui target ambientali, non piace e non fa bene al mercato. Il primo segnale è arrivato quando ci si è resi conto che i numeri dell’immatricolato seguono un andamento incompatibile con gli obiettivi di legge, il che ha indotto molti costruttori a rivedere i piani di investimento. Eclatante per l’Italia, il rinvio dello sviluppo del battery plant di Termoli, con il trasferimento delle risorse allo sviluppo dei motori ibridi di ultima generazione. Successivamente, ci si è accorti che una normativa tutta

basata sul calcolo delle emissioni al terminale di scarico (che ignora le emissioni precedenti e successive sul carbon footprint del prodotto e dei vettori energetici) serve a poco o nulla per decarbonizzare il sistema, rilanciando di fatto (e ci auguriamo presto anche normativamente) le virtù dei carburanti a zero impronta di carbonio, come l'HVO e i biocarburanti».

«Adesso», ha detto ancora il Presidente di Federauto, «ci si accorge che l'opzione electric-only espone il mercato europeo all'invasione dei prodotti elettrici cinesi. Ed ecco quindi che si cerca di correre ai ripari con dazi aggiuntivi che non tengono conto, ahinoi, degli investimenti già effettuati dai concessionari italiani (come ci dovremo comportare con le auto vendute in attesa di consegna? Cosa diremo ai nostri clienti che hanno ordinato a un prezzo ancora senza dazio?) per essere presenti tempestivamente con una tipologia di prodotto che la stessa Unione Europea sostiene fortemente in nome della lotta ai climalteranti, ma solo se proveniente dall'industria locale».

Peraltro, essendo i dazi limitati alle auto elettriche non incidono sulle importazioni in Europa di autoveicoli cinesi ad alimentazione tradizionale che stanno colmando quote significative di un mercato che resta legato ai carburanti fossili soprattutto nella fascia bassa dalla quale i nostri costruttori, fuorviati dalla normativa, sono ormai praticamente assenti.

«Probabilmente», ha continuato Artusi, «la difesa del mercato europeo otterrebbe risultati più efficaci attraverso un riequilibrio del rapporto tra case e concessionari, il cui ruolo di raccordo fra costruttori e clienti è fondamentale per orientare la produzione verso i modelli di cui l'utilizzatore ha necessità e trae soddisfazione. È nei fatti che in questo momento i concessionari stiano assorbendo i costi di una transizione energetica tutta incentrata sui veicoli elettrici, con auto-immatricolazioni e stock invenduto che non trovano adeguate risposte».

«È chiaro», ha continuato il presidente di Federauto, «che il mercato europeo deve difendersi da condizioni incomparabili, create da un sistema di sussidi di Stato che la Cina assicura alle proprie Case automobilistiche, ma inasprire i dazi significa indurre Pechino a fare ritorsioni, esacerbando i rapporti commerciali e geopolitici, con evidenti ricadute per l'intera filiera dell'automotive che con la Cina ha legami sia come cliente (per i componenti) che come fornitore».

«Andranno anche valutati», ha detto ancora Artusi, «i fattori distorsivi interni all'Unione europea, dal momento che i tre quarti dei dazi saranno incassati dal bilancio comunitario, ma del restante quarto beneficeranno i paesi di approdo dei prodotti importati (ad esempio, l'Olanda, il Belgio, la

Germania e, solo in minima parte, la stessa Italia), nonostante questi vengano distribuiti sull'intero territorio comunitario».

«Alla fine», ha concluso il presidente di Federauto, «molti costruttori cinesi sceglieranno di pagare le tariffe per espandere la loro quota di mercato in Europa; altri sceglieranno di produrre al di fuori della Cina ed evitare così misure punitive. Più che i dazi, perciò, quel che potrebbe rafforzare l'industria automotive europea sembra un approccio bottom up che parta dal cliente e dalle sue necessità, da soddisfare attraverso una valorizzazione del ruolo della rete distributiva, un'industria attenta alla domanda, una normativa coerente con le esigenze di tutta la filiera».

Sabato, 6 luglio 2024

Dazi sulle auto BEV cinesi: costi aggiuntivi per gli automobilisti italiani

Artusi (Federauto) critica i dazi UE sulle auto elettriche cinesi, evidenziando i costi aggiuntivi per i consumatori e per l'industria automobilistica



Massimo Artusi, Presidente di Federauto, ha espresso critiche ai dazi imposti dalla Commissione europea sulle auto elettriche di fabbricazione cinese.

Secondo Artusi, queste misure non rappresentano una risposta efficace alla crescente presenza

dell'industria automobilistica cinese sul mercato europeo e, anzi, rischiano di avere effetti negativi sui consumatori italiani e sull'intera filiera dell'automotive.

Un Costo per gli Automobilisti

Artusi sottolinea che i dazi renderanno le auto elettriche più costose per i cittadini, che già affrontano prezzi elevati a causa della scarsa disponibilità di modelli europei competitivi. Questo aumenterà i costi per gli automobilisti italiani, costringendoli a pagare di più per prodotti che l'industria europea non è ancora in grado di offrire a prezzi competitivi. "I cittadini saranno costretti ad acquistare a prezzi più alti prodotti con i quali l'industria europea non riesce a competere," ha affermato Artusi.

Effetti Sul Mercato Cinese

Secondo Artusi, i dazi potrebbero avere l'effetto contrario a quello desiderato, accelerando il consolidamento dei marchi automobilistici cinesi. Questo processo potrebbe portare a una maggiore

forza competitiva di pochi grandi marchi cinesi, capaci di aggredire i mercati internazionali con maggiore efficacia. "L'effetto più rilevante dei dazi si avrà proprio in Cina," ha dichiarato Artusi.

Critica alla Politica dell'Elettrico

Artusi critica anche la scelta della trazione elettrica come unica soluzione per la sostenibilità. A suo avviso, questa scelta ha portato a un calo delle immatricolazioni e ha costretto molti costruttori a rivedere i loro piani di investimento. Un esempio significativo è il rinvio dello sviluppo del battery plant di Termoli in Italia, con un focus invece sui motori ibridi di ultima generazione.

Inoltre, Artusi evidenzia che una normativa basata solo sulle emissioni al terminale di scarico non è sufficiente per una reale decarbonizzazione. Sostiene la necessità di considerare le emissioni totali, comprese quelle legate alla produzione e al consumo dei vettori energetici. "Una normativa che ignora le emissioni precedenti e successive serve a poco o nulla per decarbonizzare il sistema," ha detto.

Il Ruolo dei Concessionari

Artusi propone un approccio diverso per proteggere il mercato europeo, suggerendo un riequilibrio del rapporto tra case automobilistiche e concessionari. I concessionari svolgono un ruolo fondamentale come raccordo tra costruttori e clienti, orientando la produzione verso i modelli richiesti dal mercato. Attualmente, i concessionari stanno assorbendo i costi della transizione energetica, con stock invenduti e auto-immatricolazioni.

Conseguenze Geopolitiche

Un altro aspetto critico dei dazi è il rischio di ritorsioni commerciali da parte della Cina. Secondo Artusi, tali ritorsioni potrebbero avere ripercussioni negative su tutta la filiera dell'automotive, che ha stretti legami con la Cina sia come cliente che come fornitore di componenti. "Inasprire i dazi significa indurre Pechino a fare ritorsioni, esacerbando i rapporti commerciali e geopolitici," ha avvertito Artusi.

Effetti Interni all'UE

I dazi avranno anche effetti distorsivi all'interno dell'Unione Europea, poiché i proventi saranno distribuiti in modo non equo tra i paesi membri. Solo una minima parte dei proventi sarà destinata all'Italia, mentre la maggior parte andrà a paesi come Olanda, Belgio e Germania.

La Strada da Seguire

In conclusione, Artusi sostiene che l'industria automobilistica europea potrebbe trarre maggior beneficio da un approccio che parta dalle necessità del cliente e valorizzi il ruolo della rete distributiva. Questo approccio bottom-up dovrebbe orientare la produzione verso modelli richiesti dal mercato e promuovere una normativa coerente con le esigenze di tutta la filiera.

Molti costruttori cinesi potrebbero scegliere di pagare i dazi per espandere la loro quota di mercato in Europa, mentre altri potrebbero trasferire la produzione fuori dalla Cina per evitare misure punitive. "Quel che potrebbe rafforzare l'industria automotive europea sembra un approccio che parta dal cliente e dalle sue necessità," ha concluso Artusi.

Federauto, Artusi: “I dazi alle auto cinesi ennesimo costo per gli automobilisti italiani”

I dazi alle auto elettriche cinesi non sono una risposta efficace secondo il Presidente di Federauto

6 Luglio, 2024



Secondo il Presidente di Federauto **Massimo Artusi** [i dazi alle auto cinesi](#) non porteranno vantaggi agli automobilisti italiani, ma anzi saranno l’ennesimo costo che i cittadini dovranno affrontare in questo ultimo periodo. Secondo Artusi i dazi non fermeranno l’assalto delle case cinesi al mercato europeo ma finiranno semplicemente per far aumentare i prezzi delle auto.

Per il presidente di Federauto Artusi i dazi ai cinesi finiranno per danneggiare gli italiani

Il Presidente di Federauto ha poi continuato dicendo: “Il più significativo impatto dei dazi si manifesterà proprio in Cina, dove essi contribuiranno ad accelerare il consolidamento e il rafforzamento dei marchi locali. Questo processo, caratterizzato da successi e insuccessi e da accorpamenti, porterà entro pochi anni a una riduzione del numero di marchi automobilistici cinesi sul mercato, ma con una maggiore capacità di penetrare i mercati internazionali.”

Artusi ha anche aggiunto: “Una difesa più efficace del mercato europeo si otterrebbe riequilibrando il rapporto tra **case automobilistiche e concessionari**. I concessionari svolgono un ruolo cruciale come intermediari tra costruttori e clienti, orientando la produzione verso i modelli che rispondono alle esigenze e soddisfano gli utilizzatori. Al

momento, i concessionari stanno sostenendo i costi della transizione energetica, focalizzata principalmente sui veicoli elettrici, con auto-immatricolazioni e stock invenduti che non trovano una soluzione adeguata.”

“Inasprire i dazi significa spingere Pechino a fare ritorsioni, esacerbando i rapporti commerciali e geopolitici, con conseguenze evidenti per l’intera filiera dell’automotive. **La Cina**, infatti, è sia cliente (per i componenti) sia fornitore per questo settore.” Insomma per il presidente di Federauto non è quella dei dazi la strada giusta da intraprendere qui in Europa per migliorare la situazione attuale del mercato auto europeo che di certo non vive un periodo particolarmente brillante.

TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

Federauto: «Von Der Leyen: su automotive programma sommario >>

«Complimenti e auguri a Ursula Von Der Leyen per la sua rielezione alla presidenza della Commissione europea che, però, sembra essersi materializzata sotto cattivi auspici per il processo di decarbonizzazione dei trasporti, che la rinnovata leader dell'Unione, proclama invece di voler sostenere». Lo ha dichiarato il presidente di FEDERAUTO, **Massimo Artusi**, commentando il [voto per il Presidente della Commissione UE](#).

«Nell'ambito di dichiarazioni programmatiche che in materia di Green Deal Automotive sono apparse sommarie e nelle quali, si noti bene, il trasporto merci e la logistica sono del tutto assenti (nemmeno un vago accenno)», ha continuato Artusi, *«vengono prima riconfermati gli irrealistici target per lo stop ai motori endotermici e viene poi limitata ai carburanti sintetici (gli [E-Fuel](#), va ricordato, graditi dai tedeschi) la timida apertura alla neutralità tecnologica concessa per le autovetture, nonostante sia ormai acclarato che l'unica strada per ottenere realisticamente una decarbonizzazione completa ed effettiva del trasporto richiede l'impiego di tutti i vettori rinnovabili, a partire dai biocarburanti (riguardo ai quali l'Italia è all'avanguardia, tecnica e produttiva, e che ci consentirebbero l'indipendenza energetica). I biocarburanti, pur esprimendo l'esempio più virtuoso di economia circolare, "miglior pratica" giustamente richiamata nel programma del Presidente, vengono inspiegabilmente del tutto ignorati».*

«Temiamo che questo slalom ideologico tra i paletti del realismo», ha detto ancora Artusi, *«abbiamo avuto l'unica volontà di sollecitare i voti che le servivano per conservare l'ambito ruolo al vertice dell'Unione, vanificando in pratica il principio della "neutralità tecnologica" enunciato nel suo stesso programma».*

«Si tratta di un approccio che genera nei fatti scelte non funzionali per l'economia europea», ha continuato Artusi. *«Per parte nostra siamo decisi a insistere con tutte le nostre forze e in tutte le sedi, nazionali e internazionali, affinché la Commissione europea non perseveri nell'errore di una continuità ideologica che*

non aiuta la decarbonizzazione, danneggia i cittadini, deprime l'industria e infine distrugge posti di lavoro».

«Ci auguriamo, naturalmente, che nel proseguimento dell'azione della Commissione, Ursula Von Der Leyen ci smentisca con i fatti», ha concluso Artusi. «Già l'anno prossimo la Commissione sarà chiamata a produrre opportune proposte per promuovere i carburanti rinnovabili (tutti!) per il trasporto pesante. Ci auguriamo che, per quella data, le forze politiche più sensibili a una decarbonizzazione pragmatica e non ideologica, riescano a "raddrizzare il volante" in tempo "rimettendoci in carreggiata" da una traiettoria mal orientata. In questo avranno il nostro pieno, costante, incessante sostegno».

QUATTORRUOTE

Artusi (Federauto)

"Da von der Leyen un programma sommario sull'auto"



Artusi (Federauto) - "Da von der Leyen un programma sommario sull'auto"

Massimo Artusi, presidente di Federauto, non accoglie con favore la [rielezione di Ursula von der Leyen](#) alla Commissione europea. "Nell'ambito di dichiarazioni programmatiche che in materia di Green Deal Automotive sono apparse sommarie e nelle quali, si noti bene, il trasporto merci e la logistica sono del tutto assenti (nemmeno un vago accenno)", afferma Artusi. "Vengono prima riconfermati gli irrealistici target per lo stop ai motori endotermici e viene poi limitata ai carburanti sintetici (gli e-fuel graditi dai tedeschi) la timida apertura alla neutralità tecnologica concessa per le autovetture. Eppure, è ormai acclarato che l'unica strada per ottenere realisticamente una decarbonizzazione completa ed effettiva del trasporto richiede l'impiego di tutti i vettori rinnovabili, a partire dai biocarburanti (riguardo ai quali l'Italia è all'avanguardia, tecnica e produttiva, e che ci consentirebbero l'indipendenza energetica). I biocarburanti, pur esprimendo l'esempio più virtuoso di economia circolare, vengono inspiegabilmente e del tutto ignorati".

Solo ideologie. "Temiamo che questo slalom ideologico tra i paletti del realismo, abbiano avuto l'unica volontà di sollecitare i voti che le servivano per conservare l'ambito ruolo al vertice dell'Unione, vanificando in pratica il principio della 'neutralità tecnologica' enunciato nel suo stesso programma", aggiunge il numero uno dei concessionari italiani. "Si tratta di un approccio che genera nei fatti scelte non funzionali per l'economia europea. Per parte nostra, siamo decisi a insistere con tutte le nostre forze e in tutte le sedi, nazionali e internazionali, affinché la Commissione europea non perseveri nell'errore di una continuità ideologica che non aiuta la decarbonizzazione, danneggia i cittadini, deprime l'industria e infine distrugge posti di lavoro".

Artusi (Federauto): «Il programma della Von der Leyen trascura trasporto merci e logistica»

«Tra generiche dichiarazioni programmatiche – spiega il presidente dell'associazione – si riconfermano gli irrealistici target di stop ai motori endotermici e si limita ai carburanti sintetici la timida apertura alla neutralità tecnologica, senza citare in alcun modo i biocarburanti»



Massimo Artusi, presidente di **Federauto**, accoglie con perplessità le dichiarazioni sul settore automotive della neorieletta presidente della Commissione europea, **Ursula Von Der Leyen**.

«Le affermazioni programmatiche in materia di ‘green deal automotive’ della presidente – spiega Artusi in una nota stampa – sono apparse sommarie e in esse sono **del tutto assenti il trasporto merci e la logistica**. Inoltre vengono **riconfermati gli irrealistici target per lo stop ai motori endotermici e**

viene **limitata ai carburanti sintetici (gli E-Fuel**, che va ricordato sono graditi ai tedeschi) la timida apertura alla neutralità tecnologica concessa per le autovetture».

E questo aggiunge Artusi, «nonostante sia ormai acclarato che l'unica strada per ottenere realisticamente una decarbonizzazione completa ed effettiva del trasporto richiede l'impiego di tutti i vettori rinnovabili, a partire dai biocarburanti, riguardo ai quali l'Italia è all'avanguardia, tecnica e produttiva e che ci consentirebbero l'indipendenza energetica. **Biocarburanti che invece vengono inspiegabilmente ignorati**».

«Temiamo che questo slalom ideologico tra i paletti del realismo – ha aggiunto Artusi – abbiano avuto l'unica volontà di sollecitare i voti che le servivano per conservare l'ambito ruolo al vertice dell'Unione, vanificando in pratica il principio della neutralità tecnologica enunciato nel suo stesso programma».

«Per parte nostra siamo decisi a insistere con tutte le nostre forze e in tutte le sedi, nazionali e internazionali, affinché la Commissione europea non perseveri nell'errore di una continuità ideologica che non aiuta la decarbonizzazione, danneggia i cittadini, deprime l'industria e infine distrugge posti di lavoro – continua il presidente – Ci auguriamo, naturalmente, che nel proseguimento dell'azione della Commissione, Ursula Von Der Leyen ci smentisca con i fatti. Già l'anno prossimo la Commissione sarà infatti chiamata a produrre **opportune proposte per promuovere i carburanti rinnovabili per il trasporto pesante**. Ci auguriamo che, per quella data, le forze politiche più sensibili a una decarbonizzazione pragmatica e non ideologica riescano a 'raddrizzare il volante' in tempo, rimettendoci in carreggiata da una traiettoria mal orientata».

IL NORDEST QUOTIDIANO

Automotive europeo e il von der Leyen Bis: i punti oscuri

Artusi: «la presidente ha presentato un programma sommario ed incompleto, oltre di attuazione praticamente impossibile».

22 Luglio 2024



Il presidente di Federauto, Massimo Artusi.

Mentre la **riconfermata presidente** della **Commissione europea** **trascorre** qualche **giorno** di **ferie** dopo l'**indefessa** e **cinica trattativa politica** che **ha buttato** allo **strame** ogni **residua coerenza** e **credibilità** agli **occhi** degli **elettori** che l'**hanno votata** su un **programma decisamente diverso** **rispetto** ai **principi** **enunciati** in **sede** di **votazione**, **iniziano** ed **emergere** i **primi seri dubbi** circa l'**effettiva praticabilità** del suo **programma di legislatura**, **dove c'è dentro di tutto** e il **suo contrario**, a **partire** dall'**automotive europeo**.

Nel campo del **settore automotive europeo**, interviene il **presidente** di **Federauto**, **Massimo Artusi**, secondo cui «la sua **rielezione** alla **presidenza** della **Commissione europea** **sembra essersi materializzata sotto cattivi auspici** per il **processo** di **decarbonizzazione** dei **trasporti**, che la rinnovata **leader dell'Unione**, **proclama** invece di **voler sostenere**».

Per **Artusi** «nell'ambito di **dichiarazioni programmatiche** che in materia di "**Green Deal Automotive**" sono **apparse sommarie** e nelle quali, si noti bene,

il **trasporto merci** e la **logistica sono del tutto assenti** (nemmeno un vago accenno)», nonostante la loro importanza strategica, «**vengono prima riconfermati gli irrealistici obiettivi** per lo **stop ai motori endotermici** e viene poi **limitata ai carburanti sintetici** (gli "E-Fuel", va ricordato, graditi dai tedeschi) la **timida apertura alla neutralità tecnologica concessa** per le **autovetture**, nonostante sia **ormai acclarato** che **l'unica strada per ottenere realisticamente una decarbonizzazione completa ed effettiva del trasporto richiede l'impiego di tutti i vettori rinnovabili, a partire dai biocarburanti** (riguardo ai quali l'Italia è all'avanguardia, tecnica e produttiva, e che ci consentirebbero l'indipendenza energetica). I **biocarburanti – ribadisce Artusi –**, pur esprimendo **l'esempio più virtuoso di economia circolare, "miglior pratica"** giustamente **richiamata nel programma del Presidente, vengono inspiegabilmente del tutto ignorati**».

«Temiamo che questo **slalom ideologico** tra i **paletti del realismo** – ha detto ancora **Artusi** -abbiano avuto **l'unica volontà di sollecitare i voti** che le **servivano per conservare l'ambito ruolo al vertice dell'Unione, vanificando in pratica il principio della "neutralità tecnologica" enunciato nel suo stesso programma**».

«Si tratta di un **approccio** che **genera nei fatti scelte non funzionali** per **l'economia europea** -ha continuato **Artusi** -. Per parte nostra siamo **decisi a insistere** con tutte le **nostre forze** e in **tutte le sedi, nazionali e internazionali**, affinché la **Commissione europea non perseveri nell'errore di una continuità ideologica che non aiuta la decarbonizzazione, danneggia i cittadini, deprime l'industria e infine distrugge posti di lavoro**». Ben 2 milioni di posti diretti e una decina circa nell'indotto.

«Ci auguriamo, naturalmente, che nel **proseguimento dell'azione della Commissione, Ursula Von Der Leyen ci smentisca con i fatti**», ha concluso **Artusi**, conscio del fatto che **più volte il riconfermato presidente ha navigato tra vigorose strambate nei marosi della politica comunitaria**. «Già **l'anno prossimo la Commissione sarà chiamata a produrre opportune proposte per promuovere i carburanti rinnovabili (tutti!) per il trasporto pesante**. Ci auguriamo che, per quella data, le **forze politiche più sensibili a una decarbonizzazione pragmatica e non ideologica, riescano a "raddrizzare il volante" in tempo "rimettendoci in carreggiata" da una traiettoria mal orientata**. In questo avranno il nostro pieno, costante, incessante sostegno».

Altrimenti, ancora una **volta a brindare saranno i produttori cinesi, ben contenti di fornire batterie, materie prime e pure automobili bell'e finite per arrivare rapidamente a dominare il mercato automotive europeo grazie all'ignavia della politica politicante di Ursula von der Leyen e della sua eterogenea ed improvvisata maggioranza**.

QN Motori

Artusi, Federauto “Programma sommario di Von Der Leyen sull’auto”

Di [Francesco Forni](#)

23 Luglio 2024

Federauto, ovvero la **Federazione Italiana Concessionari Auto**, e il suo presidente **Massimo Artusi** hanno espresso perplessità riguardo le parole della presidente della Commissione europea **Ursula von der Leyen** dedicate al settore.

“Complimenti e auguri a Ursula Von Der Leyen per la sua rielezione alla presidenza della Commissione europea che, però, sembra essersi materializzata sotto cattivi auspici per il processo di decarbonizzazione dei trasporti, che la rinnovata leader dell’Unione, proclama invece di voler sostenere”.



Ursula von der Leyen

I dubbi di Federauto

“Nell’ambito di dichiarazioni programmatiche che in materia di Green Deal Automotive sono apparse sommarie e nelle quali il trasporto merci e la logistica sono del tutto assenti. Vengono prima riconfermati gli irrealistici target per lo stop ai motori endotermici e viene poi limitata ai carburanti sintetici (gli E-Fuel, va ricordato, graditi dai tedeschi) la timida apertura alla neutralità tecnologica concessa per le autovetture, nonostante sia ormai acclarato che l’unica

strada per ottenere realisticamente una decarbonizzazione completa ed effettiva del trasporto richiede l’impiego di tutti i vettori rinnovabili”

“A partire dai biocarburanti (riguardo ai quali l’Italia è all’avanguardia, tecnica e produttiva, e che ci consentirebbero l’indipendenza energetica). I biocarburanti, pur esprimendo l’esempio più virtuoso di economia circolare, “miglior pratica” giustamente richiamata nel programma del Presidente, vengono inspiegabilmente del tutto ignorati”.

Artusi di Federatuto spera prevalga la logica: “Temiamo che questo slalom ideologico tra i paletti del realismo. abbiano avuto l’unica volontà di sollecitare i voti che le servivano per

conservare l'ambito ruolo al vertice dell'Unione, vanificando in pratica il principio della "neutralità tecnologica" enunciato nel suo stesso programma".

Biocarburanti per auto storiche, **test ASI con Lancia Stratos**

La conclusione del presidente di Federauto è tesa: "Si tratta di un approccio che genera nei fatti scelte non funzionali per l'economia europea», ha continuato Artusi. «Per parte nostra siamo decisi a insistere con tutte le nostre forze e in tutte le sedi, nazionali e internazionali, affinché la Commissione europea **non perseveri nell'errore di una continuità ideologica che non aiuta la decarbonizzazione, danneggia i cittadini, deprime l'industria e infine distrugge posti di lavoro**".

Artusi (Federauto): “Il programma sull’auto di von der Leyen è piuttosto sommario”

Il presidente di Federauto, Massimo Artusi non è contento della rielezione di Ursula von der Leyen

di [Andrea Senatore](#) 22 Luglio, 2024



Il presidente di Federauto, **Massimo Artusi**, ha commentato il voto per il Presidente della Commissione UE esprimendo: “Complimenti e auguri a **Ursula von der Leyen** per la sua rielezione. Tuttavia, questa rielezione sembra avvenire in un contesto sfavorevole per il processo di decarbonizzazione dei trasporti, nonostante la nuova presidente dell’Unione si dichiari impegnata a sostenerlo”.

Ecco le dichiarazioni del presidente di Federauto Artusi sulla rielezione di Ursula von der Leyen

Il numero uno di Federauto ha proseguito, dicendo: «Nel contesto delle dichiarazioni programmatiche sul **Green Deal Automotive**, che appaiono piuttosto sommarie e ignorano completamente **il trasporto merci e la logistica**, è del tutto assente qualsiasi riferimento a questi settori. Viene confermato l’irrealistico obiettivo di eliminare i motori a combustione interna, mentre l’apertura alla neutralità tecnologica concessa per le auto viene limitata solo ai carburanti sintetici (E-Fuel), che sono particolarmente graditi dai tedeschi”.

“Tuttavia, è ormai chiaro che per raggiungere una decarbonizzazione completa ed efficace del trasporto è essenziale utilizzare tutti i vettori rinnovabili, inclusi i biocarburanti, nei quali l’Italia è leader sia a livello tecnico che produttivo e che potrebbero garantirci indipendenza energetica.» Artusi ha aggiunto: «Temiamo che questo tentativo di equilibrismo ideologico abbia avuto come unico scopo quello di ottenere i voti necessari per mantenere il suo ruolo

di **leader dell'Unione**, compromettendo così il principio di “neutralità tecnologica” che era stato dichiarato nel suo stesso programma».

Il Presidente di Federauto ha concluso dicendo: «Ci aspettiamo che, nel proseguimento del suo lavoro, Ursula von der Leyen dimostri con azioni concrete il contrario di quanto temiamo. Già l'anno prossimo, la **Commissione** sarà chiamata a presentare proposte per favorire **l'uso di carburanti rinnovabili** per il trasporto pesante. Speriamo che, entro quel momento, le forze politiche più orientate verso una decarbonizzazione pragmatica e non ideologica riusciranno a correggere la rotta e rimettere in carreggiata una traiettoria attualmente mal indirizzata. In questo impegno, riceveranno il nostro pieno, continuo e costante sostegno.»

Artusi (Federauto) su Ursula von der Leyen: sull'automotive il programma è sommario

Massimo Artusi, presidente di Federauto, ha commentato così la rielezione di Ursula von der Leyen: “Vengono riconfermati gli irrealistici target per lo stop ai motori endotermici e viene poi limitata ai carburanti sintetici la timida apertura alla neutralità tecnologica concessa per le autovetture”.

07/23/2024 di Redazione



Il presidente di [Federauto](#), Massimo Artusi, ha commentato così la rielezione: “Complimenti e auguri a Ursula von der Leyen per la sua rielezione alla presidenza della Commissione europea che, però, sembra essersi materializzata sotto cattivi auspici per il processo di decarbonizzazione dei trasporti, che la rinnovata leader dell’Unione, proclama invece di voler sostenere”.

“Nell’ambito di dichiarazioni programmatiche che in materia di Green Deal Automotive sono apparse sommarie e nelle quali, si noti bene, il trasporto merci e la logistica sono del tutto assenti (nemmeno un vago accenno)”, ha continuato Artusi, **vengono prima riconfermati gli irrealistici target per lo stop ai motori endotermici e viene poi limitata ai carburanti sintetici (gli e-fuel, va ricordato, graditi dai tedeschi) la timida apertura alla neutralità tecnologica concessa per le autovetture**, nonostante sia ormai acclarato che l’unica strada per ottenere realisticamente una decarbonizzazione completa ed effettiva del trasporto richiede l’impiego di tutti i vettori rinnovabili, a partire dai biocarburanti (riguardo ai quali l’Italia è

all'avanguardia, tecnica e produttiva, e che ci consentirebbero l'indipendenza energetica). I biocarburanti, pur esprimendo l'esempio più virtuoso di economia circolare, 'miglior pratica' giustamente richiamata nel programma del Presidente, vengono inaspettabilmente del tutto ignorati".

"Temiamo che questo slalom ideologico tra i paletti del realismo", ha detto ancora Artusi, "abbia avuto l'unica volontà di sollecitare i voti che le servivano per conservare l'ambito ruolo al vertice dell'Unione, vanificando in pratica il principio della neutralità tecnologica enunciato nel suo stesso programma".

"Si tratta di un approccio che genera nei fatti scelte non funzionali per l'economia europea", ha continuato Artusi. "Per parte nostra siamo decisi a insistere con tutte le nostre forze e in tutte le sedi, nazionali e internazionali, affinché **la Commissione europea non perseveri nell'errore di una continuità ideologica che non aiuta la decarbonizzazione**, danneggia i cittadini, deprime l'industria e infine distrugge posti di lavoro".

"Ci auguriamo, naturalmente, che nel proseguimento dell'azione della Commissione, Ursula von der Leyen ci smentisca con i fatti", ha concluso Artusi. "Già l'anno prossimo la Commissione sarà chiamata a produrre opportune proposte per promuovere i carburanti rinnovabili (tutti!) per il trasporto pesante. Ci auguriamo che, per quella data, le forze politiche più sensibili a una decarbonizzazione pragmatica e non ideologica, riescano a 'raddrizzare il volante' in tempo 'rimettendoci in carreggiata' da una traiettoria mal orientata. In questo avranno il nostro pieno, costante, incessante sostegno".



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

TRUCK
Cartaceo

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Rubrica			
	Federauto			
12/17	Professione Camionista	01/07/2024	<i>On the road</i>	2
18/21	Vado e Torno	01/06/2024	<i>Il tortuoso percorso verso il trasporto sostenibile (F.Dalle Nogare)</i>	8

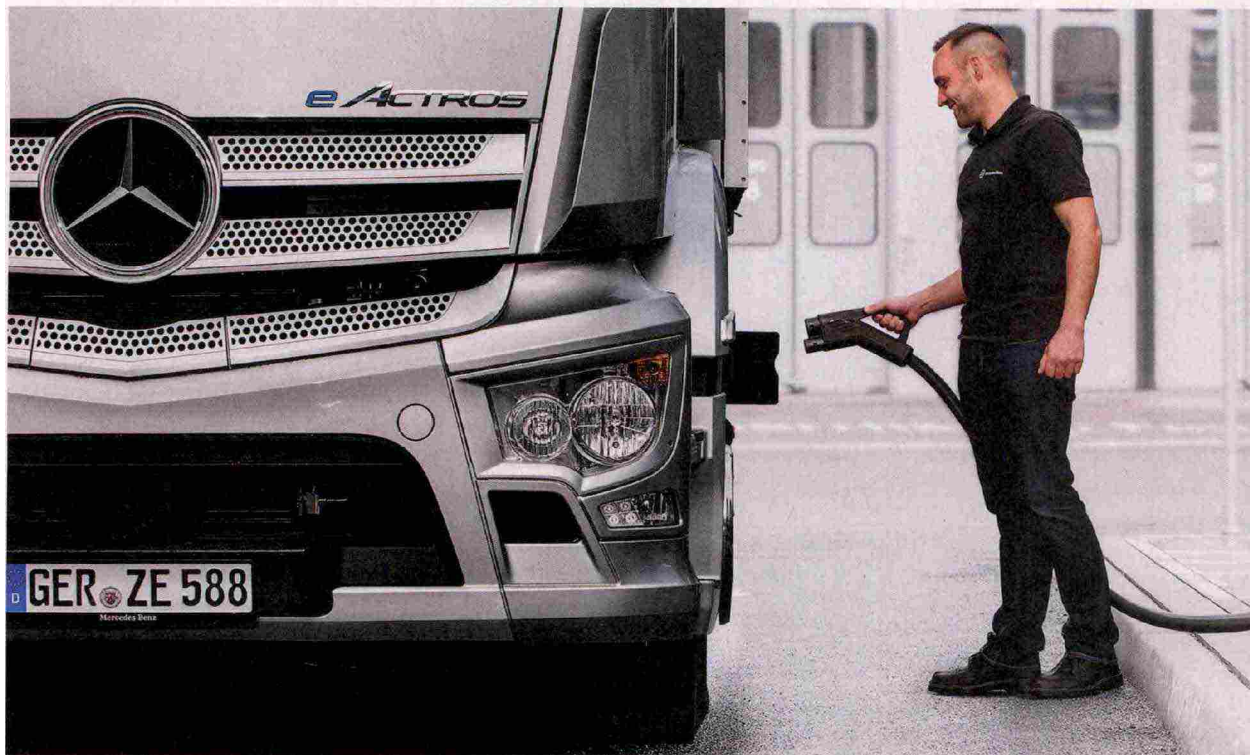


ON THE ROAD

NOVITÀ IN ITALIA

MERCEDES: DAI VEICOLI ALLA RICARICA

Il pacchetto è completo! Mercedes-Benz Trucks amplia i servizi legati all'elettromobilità e mette in vendita anche le stazioni di ricarica per i suoi camion elettrici



Il passaggio alla mobilità elettrica da parte delle aziende specializzate in logistica e trasporto è sempre accompagnato da particolari necessità strutturali. La prima e più importante è l'esigenza di assicurare una ricarica ottimale dei veicoli all'interno dei propri depositi. Per facilitare la conversione dei suoi clienti all'elettromobilità, Mercedes-Benz Trucks ha da poco introdotto un nuovo pacchetto di servizi, chiamato "Ricarica in deposito", che offre sia servizi di eConsulting sia la gestione di vendita, montag-

gio e manutenzione delle stazioni di ricarica rapida per camion elettrici.

L'ECONSULTING

Il servizio di consulenza copre ogni aspetto del processo di "elettrificazione" delle flotte aziendali, dalla scelta dei veicoli più adatti in base alle esigenze del cliente, fino alla progettazione delle infrastrutture di ricarica. L'eConsulting di Mercedes-Benz non è una novità, perché è attivo già da qualche anno, ma la sua recente associazione con la vendita e l'installazione



diretta degli impianti di ricarica dovrebbe rendere molto più semplice e rapido tutto il processo di conversione all'elettrico, garantendo al contempo una riduzione dei costi e delle attese.

LE STAZIONI DI RICARICA

Per quanto riguarda le stazioni di ricarica, la loro installazione e la loro manutenzione, Mercedes-Benz ha scelto come partner strategico Alpitronic, azienda italiana con sede in Alto Adige. Le stazioni per la ricarica rapida in corrente continua offerte da questa azienda, denominate "Hypercharger", sono caratterizzate da un'elevata densità di potenza e da un design modulare che rende più semplice sia l'installazione che la manutenzione degli impianti. Considerati affidabili e potenti, i prodotti Alpitronic hanno già acquistato una notevole diffusione nel mercato europeo, specie nel campo delle infrastrutture pubbliche per la ricarica rapida, e rappresentano perciò un elemento importante del nuovo piano di Mercedes-Benz sulla strada di una mobilità davvero ecosostenibile, anche per le aziende. ▶

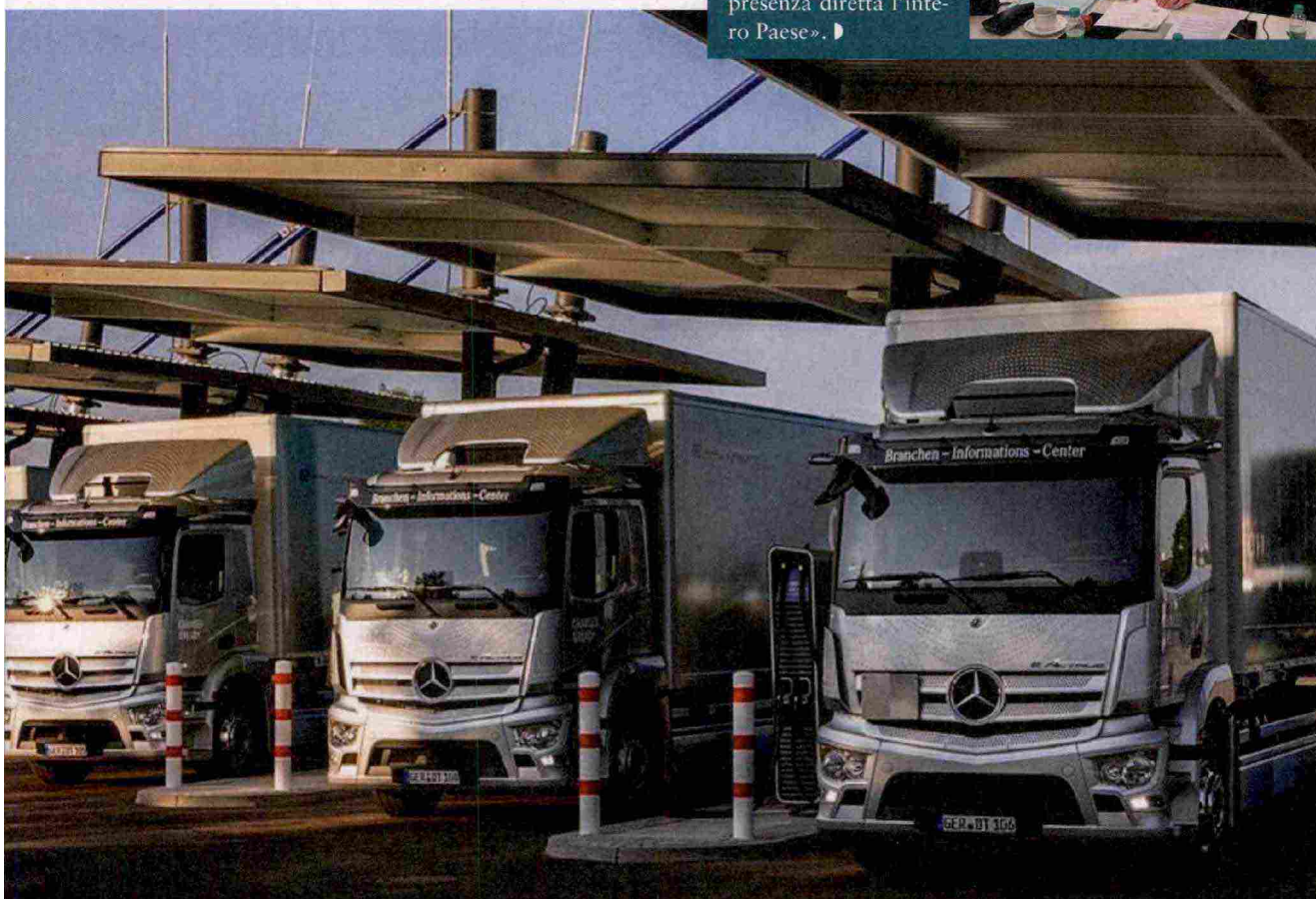


Oltre ai veicoli elettrici a batteria, Mercedes-Benz Trucks offre ai suoi clienti anche la possibilità di acquistare le stazioni di ricarica.

DAL MONDO

APRE LA PRIMA SEDE FERCAM IN INDIA

Il colosso altoatesino FERCAM, operante nel settore della logistica e dei trasporti sin dagli anni Cinquanta, ha fatto il suo ingresso a New Delhi, in India, con una nuovissima sede operativa. Il mercato indiano, in rapida crescita, ha sviluppato una domanda sempre più alta in ambito logistico e per questo offre numerose possibilità alle aziende che operano nel settore. FERCAM, che in Europa è vicina a numerosi clienti legati alla logistica, punta a seguire questo trend e ad aumentare il proprio coinvolgimento nell'economia del subcontinente indiano. In linea con questa strategia, l'azienda ha in programma di aprire, nel breve/medio termine, anche altre sedi a Mumbai, Calcutta, e Chennai. Come dichiarato dal Responsabile Air & Ocean di FERCAM, Jury Michelozzi, queste altre filiali, insieme a quella di Nuova Delhi, «permetteranno di coprire con la nostra presenza diretta l'intero Paese». ▶



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ON THE ROAD

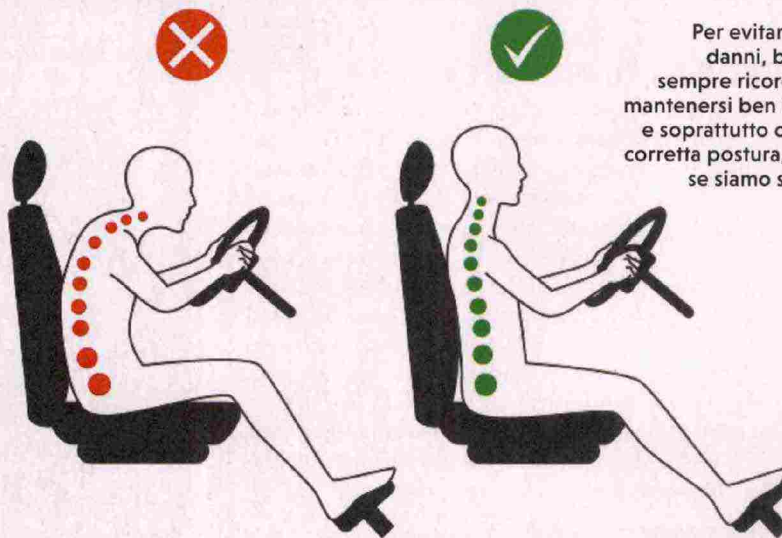
PROMEMORIA

LA SALUTE È IMPORTANTE!

Come sa fin troppo bene chi sta al volante tutto il giorno, il trasporto su ruote è un lavoro faticoso. Le ore passate al volante, giorno dopo giorno, possono avere un impatto severo sulle condizioni fisiche dei guidatori e sono piuttosto frequenti i casi di camionisti che sviluppano dolori cronici o disturbi dell'apparato muscolo-scheletrico, come ernie e discopatie. Per diminuire i rischi per la salute e mantenersi efficienti nel lavoro, è fondamentale che gli autotrasportatori prestino più attenzione alle loro condizioni fisiche, mantenendo sempre un buon equilibrio fra le necessità imposte dalla professione e la cura del proprio corpo.

QUALCHE CONSIGLIO

Da questo punto di vista, dedicare un po' di tempo ogni giorno per fare esercizio fisico può essere di grande aiuto per prevenire la comparsa dei dolori cronici o per alleviarne la gravità. Dato che



Per evitare gravi danni, bisogna sempre ricordare di mantenersi ben idratati e soprattutto con una corretta postura, anche se siamo stanchi!

le parti del corpo che subiscono di più i danni del lavoro al volante sono gli arti, la schiena e il collo, gli esercizi più utili sono: l'inclinazione della testa in tutte le direzioni, l'estensione di braccia e gambe, la flessione laterale del busto o la rotazione delle spalle. Anche se svolti per pochi minuti al giorno, possono tutti contribuire a rilassare le zone più sotto

sforzo e a scioglierne l'irrigidimento. Questi piccoli movimenti, eseguiti con costanza, possono dare un grande contributo per mantenersi in buona salute. Il resto lo fanno la giusta postura, le pause nei tragitti e soprattutto, il meritato riposo! Magari non c'è sempre tempo per fare tutto, ma fare qualche esercizio può aiutare davvero. ▶

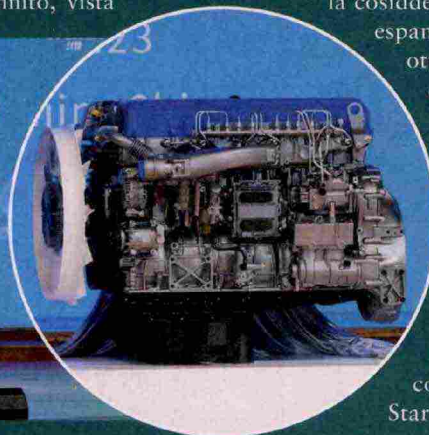
VERO O FALSO?

DALLA CINA, IL DIESEL CHE NON INQUINA

A quanto pare in Cina sanno fare proprio tutto, cioè: loro dicono così. Insomma, dopo l'elettrico cinese, ecco che l'azienda Weichai presenta un mo-

tore diesel che sfida le norme restrittive dell'Unione Europea, grazie a un livello di efficienza energetica mai visto prima. Eppure in molti considerano il diesel oramai finito, vista

la scelta dell'UE di eliminare completamente i nuovi motori a combustione dal 2035. Il cuore tecnologico di questa nuova produzione dovrebbe essere la cosiddetta combustione "ad alta espansione", che promette di ottimizzare le potenze riducendo sia i costi operativi che le emissioni di CO₂. Per dirla tutta, a credere ancora nei motori diesel c'è anche Toyota. Sarà dunque l'Oriente a soddisfare le future richieste di motori a combustione in un mercato liberato dalla concorrenza occidentale? Staremo a vedere. ▶



MERCATO

LE SOLUZIONI BRIST Axle

L'italiana BRIST Axle, azienda specializzata nella produzione di assali, sospensioni indipendenti e cambi per veicoli elettrici, con sede a Montichiari, vicino Brescia, ha di recente ampliato la sua offerta con l'introduzione di una nuova trasmissione a due velocità e di una gamma di assali per i veicoli di media portata.

I NUOVI PRODOTTI

La trasmissione a due velocità, basata su un meccanismo di cambio rapido tramite sincronizzatore, può sostenere fino a 400 kW di potenza e consente di arrivare ad un picco di 12.000 giri al minuto e a una coppia massima di 460 Nm. Questa soluzione, per furgoni, camion e autobus elettrici di medio carico, è pensata per aumentare la durata della batteria nei motori elettrici e per ottimizzare le prestazioni



BRIST

BRIST vanta un portafoglio completo di soluzioni rivolte al segmento dei veicoli commerciali medi, come per esempio i van con massa totale a terra fino a 14 tonnellate.

completive del mezzo, e può essere installata su diversi modelli già presenti sul mercato.

I nuovi assali proposti da BRIST comprendono sia modelli con sospensioni indipendenti (ICEN 45, con un carico massimo per asse di 4,5 ton), che con sospensioni rigide (RCEN 45, con

carico massimo per asse di 8 ton). Entrambe le varianti sono offerte sia nella misura da 17,5 pollici che in quella da 19,5 pollici e possono essere integrate con la trasmissione a due velocità offerta dalla stessa azienda, per migliorare ulteriormente l'efficienza dell'intero sistema. ▶

RIMORCHI E SEMIRIMORCHI

L'UNRAE PARLA CHIARO: È UNA DISCESA LENTA

Secondo l'UNRAE, un impulso alla ripresa del mercato potrebbe arrivare anche dall'adozione di tecnologie innovative, che consentano soluzioni di trasporto più efficienti.



Continua il calo del settore del trainato, che va avanti da qualche mese in modo doloroso. Ma bisogna sottolineare che, dalla recente stima dell'UNRAE fatta sulla base dei dati di registrazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), sembra che il trend stia rallentando. Ad aprile 2024, in confronto allo stesso mese dello scorso anno, risulta un calo del -1,3%. Michele Mastagni, Coordinatore del Gruppo Rimorchi, Semirimorchi e Allestimenti di UNRAE, sottolinea con forza la necessità da parte dello Stato di sostenere il rinnovamento delle flotte con leggi restrittive sull'utilizzo di rimorchi ormai obsoleti. Sollecita anche l'impiego di nuove tecnologie, che migliorerebbero non solo l'efficienza della logistica, ma anche la sicurezza sulle strade. Siamo certamente d'accordo sul "sostenere", molto meno sul "vietare". A meno che i sostegni statali non siano davvero in grado di aiutare tutti, non solo le grandi aziende, a marciare verso la modernità. ▶

WWW.PROFESSIONECAMIONISTA.IT [15]

ON THE ROAD

GREEN DRIVE

IDROGENO VOLVO: ARRIVANO I TEST SU STRADA

La spinta verso la decarbonizzazione dei trasporti ha visto, nel tempo, l'introduzione di diverse strategie, dai motori elettrici a quelli alimentati con carburanti rinnovabili, come il biogas e l'HVO. Volvo Trucks, da anni impegnata in questo ambito e già dotata di una consistente offerta di veicoli ecosostenibili, si prepara adesso a fare un ulteriore passo in avanti, con l'introduzione di camion dotati di motori a combustione alimentati a idrogeno.

I camion alimentati a idrogeno ecologico rappresentano un passo importante per Volvo nel raggiungimento dell'obiettivo "zero emissioni" e per supportare gli autotrasportatori nel processo di decarbonizzazione.



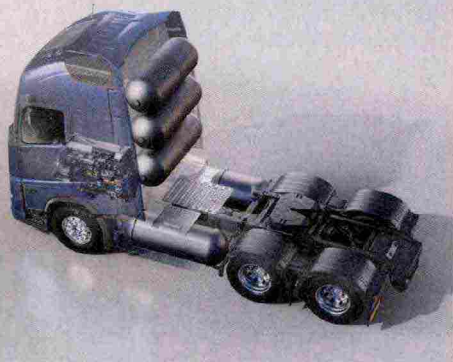
I VANTAGGI

Questo genere di motori consente emissioni nette di CO₂ virtualmente nulle (soprattutto quando l'accensione viene affidata all'utilizzo di HVO), per questo motivo promettono una drastica riduzione dell'impronta ecologica dei trasporti su gomma, a fronte di prestazioni comparabili a quelle dei classici motori termici. I veicoli Volvo di questo tipo, inoltre, sono dotati di un sistema di iniezione diretta ad alta pressione, sviluppato da Westport Fuel Systems, che permette l'accensione del

motore anche con quantità minime di carburante (iniettato, appunto, ad alta pressione) e assicura così un'ulteriore riduzione dei consumi ed una maggiore potenza erogata.

I PROSSIMI PASSI

I test sui veicoli con motore alimentato a idrogeno sono già in corso nei laboratori di Volvo Trucks e raggiungeranno la fase di sperimentazione su strada nel 2026. La messa in produzione e l'arrivo sul mercato, invece, dovrebbe avvenire entro la fine di questo decennio. ▶



VISIONI DEL FUTURO

NON SOLO L'ELETTRICO!



Da sinistra, il direttore generale di AECDCR Friedrich Trosse, il presidente Gerardo Pérez Giménez, il presidente di FEDERAUTO Massimo Artusi e il vicepresidente Andrea Cappella.

L'Associazione europea dei Concessionari di autoveicoli (AECDCR) ha svolto il suo General Meeting a Roma, ospite della sua associata italiana, FEDERAUTO, che ha approvato un Memorandum di indirizzo in vista del rinnovo del Parlamento e delle istituzioni europee. Le richieste dei Concessionari sono chiare: la transizione energetica dev'essere frutto della pluralità tecnologica, perché - come ha detto il presidente di AECDCR Gerardo Pérez Giménez - «Il mercato mostra di gradire una scelta più ampia tra le alimentazioni carbon neutral, dando a ciascuna il proprio posto a seconda del lavoro da svolgere». E il presidente di Federauto, Massimo Artusi, è stato ancora più deciso, parlando di «decarbonizzazione e di sostenibilità ambientale, economica e sociale, superando le visioni ideologiche basate sulla sola tecnologia elettrica». ▶

CONCEPT TRUCK

IL FUTURO SECONDO KENWORTH

Tra le presentazioni più interessanti all'ACT Expo 2024 di Las Vegas, merita una menzione speciale quella del SuperTruck 2, il concept truck di Kenworth. Il trattore è parte di un programma, sponsorizzato dal Dipartimento dell'Energia americano, nato per stimolare la produzione di camion ad alta tecnologia ed elevata efficienza.

SUPERTRUCK 2: INNOVATIVO E FUTURISTICO

L'aspetto che più colpisce del veicolo è la sua forma: la cabina arrotondata e affusolata, con il sedile del guidatore al centro della plancia, mostra chiaramente l'importanza che riveste l'aerodinamica del veicolo. Anche la collocazione dei gradini all'interno della porta conducente, il parabrezza parabolico, le sospensioni ad altezza variabile e l'uso di "specchietti digitali" sono tutti accorgimenti mirati ad aumentare l'aerodinamica e quindi ridurre la resistenza dell'aria e, di conseguenza, il consumo di carburante. Come ali-



Kenworth ha presentato il suo concept SuperTruck 2 ad alta efficienza all'ACT Expo 2024 di Las Vegas.

mentazione, il camion utilizza un sistema "mild hybrid", con motore diesel Paccar MX-11 e generatore elettrico da 48 V, ricaricato dall'energia di frenata. Sottoposto a "test bench" (o banco prova), il sistema ha rivelato ottime performance sul fronte dell'efficienza energetica, ulteriormente migliorate con l'associazione a un rimorchio su misura, progettato per essere molto più leggero dei suoi analoghi "convenzionali".

Il SuperTruck 2, per adesso, è solo un prototipo dimostrativo, ma è probabile che alcune delle novità introdotte nella sua costruzione verranno presto inserite nei nuovi modelli dell'azienda. ▶



Il sedile del conducente è al centro della cabina e utilizza un sistema di telecamere e specchi digitali per la retrovisione.

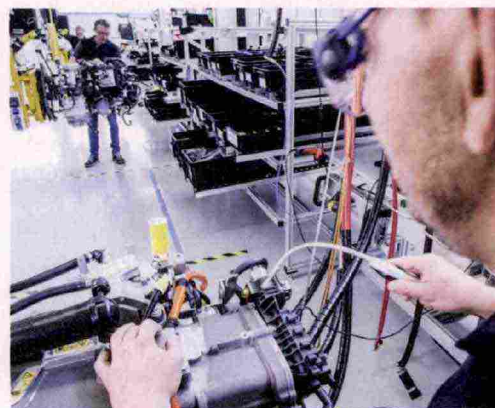
MERCATO

DAIMLER E VOLVO: NUOVA COLLABORAZIONE

Idue colossi automobilistici Daimler Truck e Volvo hanno appena formato una joint venture con l'idea di creare una piattaforma software condivisa e dedicata al trasporto su gomma. Come dichiarato dai CEO delle due compagnie, Martin Daum (Daimler) e Martin Lundstedt (Volvo), lo scopo del progetto è quello di accelerare l'evoluzione digitale del settore: sempre più "programmabili", camion e autobus potranno offrire un numero crescente di servizi e strumenti informatici, offrendo al contempo una vasta gamma di personalizzazioni e adattamen-

ti sulla base delle specifiche esigenze dei clienti. La piattaforma software, pensata per essere applicata in primo luogo ai veicoli prodotti dai due gruppi, sarà in seguito venduta anche alle altre case di produzione e, grazie alla forza dei due partner strategici, potrebbe divenire in breve tempo lo standard per l'intero settore. ▶

Questa infrastruttura tecnica permetterà a Volvo Group e Daimler Truck, e anche ad altri partner, di offrire funzionalità digitali innovative per i loro prodotti, migliorando così l'efficienza e l'esperienza del cliente.



DAIMLER
TRUCK

VOLVO

Al Transpotec il SUT 2024 raddoppia

IL TORTUOSO PERCORSO VERSO IL TRASPORTO SOSTENIBILE

Due gli appuntamenti con il Sustainable Tour al Transpotec. Sul piatto le sfide, oltreché le spine, della transizione energetica: dal ripensamento degli spazi e della mobilità nelle moderne città fino alle modalità e ai parametri che stanno indirizzando la transizione nell'autotrasporto

Lo scorso mese di maggio, il mondo dell'autotrasporto e della logistica in Italia si è ritrovato a Milano per l'atteso appuntamento col Transpotec. Appuntamento che non ha tradito le attese. E eventT ne ha approfittato per stimolare ancora una volta il dibattito sul presente e, soprattutto, sul futuro prossimo dell'autotrasporto in Italia organizzando non uno, ma ben due dibattiti. Due tavole rotonde, per meglio dire, che hanno contribuito a una riflessione su due aspetti diversi della transizione energetica: l'impatto sulle città, a loro volta in continuo cambiamento

negli ultimi decenni e non solo, e quindi l'approccio che l'Italia, sulla scorta di quanto si sta decidendo in Europa, ha adottato in tema di transizione energetica, appunto.

Il primo dei due focus promossi da eventT al Transpotec-Logitec verteva sulla mobilità urbana, col titolo significativo di 'Ultimo miglio. Nel labirinto delle 100 città'. Altrettanto esplicativo il titolo del secondo, "Transizione energetica: obiettivo giusto, approccio sbagliato". A condurre l'evento il direttore di Trasportare Oggi in Europa, Luca Barassi, col direttore di *Vado e Torno*, Maurizio Cervetto.



**L'INSOSTENIBILE LEGGEREZZA
DEL TRASPORTO**

Il costo che nessuno vuole pagare. Titolo evocativo, sottotitolo molto chiaro per il primo appuntamento del Sustainable Tour 2024, andato in scena nel contesto di Letexpo a Verona. Alla tavola rotonda hanno partecipato: Luca Barassi, direttore di Trasportare Oggi in Europa, Nicolò Berghinz di Alis, Nicolò Calabrese di Cargo On, Maurizio Cervetto, direttore di Vado e Torno, Cinzia Franchini, presidente di Ruotelibere, Luca Girelli, presidente di Girelli Logistic group, Paolo Volta (Event) e Rudi Zinetti (Gruppo Manni).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il professor Paolo Volta, coordinatore didattico di evenT e Logistico dell'anno 2019, ha alimentato il dibattito con i suoi spunti di riflessione.

Nel corso del tempo, le città sono cambiate moltissimo. È la crescita impetuosa dell'e-commerce impone ulteriori cambiamenti, col ripensamento degli spazi, che devono essere ben divisi tra tutti i soggetti e le attività che si svolgono in città.

Dobbiamo riconsiderare lo spazio nelle città

Il tutto, senza penalizzare la logistica: è il pensiero di Massimo Marciani, presidente del Freight leader council, convinto anche delle potenzialità del sistema Italia. «Noi abbiamo un patrimonio urbano e urbanistico particolare. Dobbiamo tornare a interessarci dello spazio delle città, del modo in cui viene gestito e organizzato», ha detto nella sua relazione introduttiva. Presente al dibattito anche

IL DIBATTITO È APERTO
A destra, la seconda tavola rotonda promossa da evenT al Transpotec, con focus sull'approccio alla transizione energetica. In basso, il grafico con le proiezioni di compatibilità tra carburanti e modalità di trasporto, molto contestato soprattutto dalla presidente di Ngv, Mariaros Baroni. Più a destra, lo schema proposto da Massimo Marciani il giorno prima.



Carburante	Materie prime	Modo di trasporto e raggio							
		Aereo		Marittimo		Pesante su strada		Leggero su strada	
		Corto	Lungo	Corto	Lungo	Corto	Lungo	Corto	Lungo
Biocarburanti	Biochimico, liquido	Convenzionali							
	Biochimico, metano	Avanzate							
	Oleochimico	Convenzionali							
		Avanzate							
RFNBO	Termochimico, liquido	Avanzate							
	Termochimico, metano	Avanzate							
	H ₂ (gassificazione della biomassa)	Avanzate							
Altri	H ₂ rinnovabile								
	Idrocarburi di sintesi								
	Metano di sintesi								
	Ammoniaca di sintesi								
Elettrolisi diretta	H ₂ fossile con sequestro del carbonio								
	H ₂ nucleare								
	RCF (sostituti diretti dei carburanti liquidi)								

Legenda: Priorità Probabile Possibile Sfide Bassa priorità

« Occorrono progressi alla espansione della tecnologia »



Stefano Riazzola, capo della Direzione mobilità del Comune di Milano. «Il tema dello spazio è fondamentale, e talvolta siamo chiamati a stabilire quale utente della strada deve essere privilegiato nelle scelte che facciamo. Sentiamo l'esigenza di lavorare dal punto di vista normativo: stiamo anche provando a creare degli spazi da condividere nei casi in cui il codice lo consente».

Centrale il ruolo dei veicoli e delle tecnologie di trazione che si utilizzano.

La sicurezza come esigenza primaria

E qui entrano in gioco i concetti di sostenibilità e sicurezza, al centro dei pensieri di Francesco Turati, future mobility and product manager di Man Truck&Bus Italia, «La sicurezza deve essere

un'esigenza primaria anche in ambito cittadino, dunque non soltanto per i veicoli pesanti», e di Elena Rebesco, responsabile sviluppo e assistenza tecnica fuel di Enilive, che ha insistito sulla necessità di esplorare più strade. La strategia di Enilive, infatti, abbraccia lo sviluppo della mobilità elettrica, le sperimentazioni sull'idrogeno e la produzione e distribuzione di Hvo, «un

drop-in fuel oggi distribuito su tutto il territorio dalla nostra rete». Presente anche la voce dell'autotrasporto, con il presidente della rete di imprese Green planet logistics, Claudio Fraconti.

E se fosse soltanto una questione di approccio?

La transizione energetica, oggi più concreta e attuale che mai, presenta però le sue

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

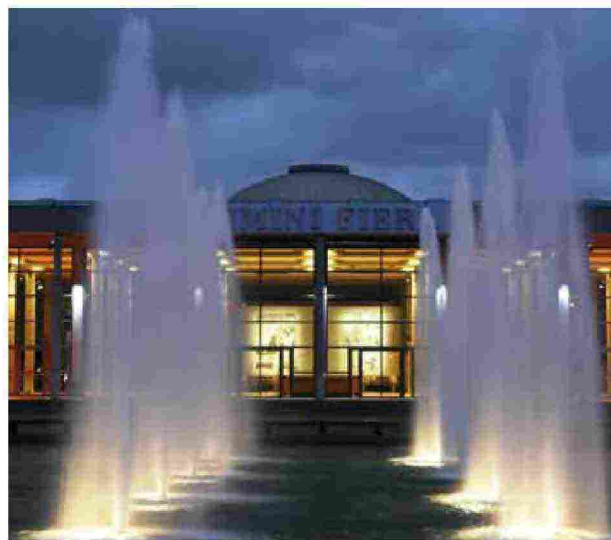
I prossimi appuntamenti con il SUT 2024



Il percorso delineato da event per il 2024 non si ferma certo con il doppio appuntamento milanese. Dopo la pausa estiva, il Sustainable Tour, che quest'anno si svolgerà interamente in concomitanza con le principali fiere di settore a livello nazionale, sbarcherà per la prima volta in Sicilia. A Catania, esattamente dal 4 al 6 ottobre, è prevista Medmove, il salone della logistica mediterranea che si propone come punto di riferimento per l'area del Sud Italia e del Mediterraneo. Il programma dell'incontro siciliano del Sustainable Tour sarà comunicato sul sito www.eventiforma.com, aggiornato in tempo reale. Nel mese di novembre, esattamente il 9, è invece prevista l'ultima

tappa stagionale. Ancora in occasione di una fiera, con l'appuntamento che chiude tradizionalmente la stagione fieristica italiana, Ecomondo di Rimini. Focus sulla mobilità elettrica con la tavola rotonda dal titolo 'Elettrico: il rifiuto delle multiutility'. Ci si chiede, insomma, se le grandi multiutility dell'energia operanti sul territorio nazionale

siano effettivamente interessate a un'evoluzione del proprio parco veicolare verso le emissioni zero, e in particolare la mobilità elettrica. Partendo dal presupposto che, in linea teorica, proprio questo tipo di imprese potrebbero rappresentare l'applicazione ideale per alcuni tipi di veicoli elettrici.



Il miglior

RICARICA DIOSSALINA

- CENTRI E NODI LOGISTICI
- Ricarica in DC durante sosta tecnico e scarico
- 50 - 100 kW per PDR
- Potenza impianto dimensionato su flotta BEV/ib
- OPEX medio

RICARICA DIOSSALINA

- LONG HAUL
- Ricarica in DC riposa obbligatorio
- 0,3 - 1 MW / PDR
- Adeguamento aree di sosta integrativo
- Reteu AT e HT su autostrade
- OPEX alto

ULTIMO MIGLIO: NEL LABIRINTO DELLE 100 CITTÀ

alla decarbonizzazione, ma sono disorientati di fronte alla soluzione unica, la mobilità elettrica, che oggi non convince per tutte le applicazioni», ha detto Giorgio Berettini, chief sales officer di Le3, azienda di trasporti umbra all'avanguardia nell'approccio alle

trazioni alternative. «Noi crediamo nell'approccio multi tecnologico: l'elettrico è già oggi una realtà per alcune applicazioni, soprattutto urbane e con ricarica notturna in deposito», ha aggiunto il direttore generale mercato Italia di Iveco, Massimiliano Perri, convinto che si debba considerare come un vettore viene prodotto, e l'e-

nergia elettrica è in larga parte ancora prodotta con petrolio e carbone (senza considerare il nucleare), per misurarne la portata in termini di sostenibilità.

Transizione reale, non solo sulla carta

Sul tavolo del dibattito anche lo scenario immaginato dall'Ue. Secondo l'amministratore delegato di Daf, Paolo Starace, quello delineato dall'Europa è un percorso «che può sembrare di lungo periodo, ma i costruttori sono chiamati già oggi a fare investimenti importanti in prospettiva. E oggi le soluzioni concretamente disponibili per azzerare le emissioni allo scarico non sono molte, anzi».

«La transizione deve essere vera, non soltanto sulla carta.

Il problema dell'elettrico, ma anche dell'idrogeno, è che se si considera il ciclo complessivo si tratta di soluzioni non così a basso impatto ambientale». Questo il pensiero di Massimo Artusi, presidente di Federauto, che ha parlato anche della centrale questione dei costi. «Il contributo proveniente dal Fondo investimento autotrasporto sull'elettrico in Italia dovrebbe essere di 25 mila euro. Diverse associazioni hanno proposto di elevare questo contributo a una cifra vicina agli 80 mila euro. Lo stesso andrà fatto con le altre tecnologie, a partire dal biometano (fortemente sponsorizzato dalla presidente di Ngv, Mariarosa Baroni), se si vuole agevolare la transizione».

Fabrizio Dalle Nogare

criticità. Se, dunque, l'obiettivo di fondo è ineludibile e perfino indiscutibile, c'è da ripensare alle modalità con cui perseguirlo. 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.

«Ci troviamo davanti a clienti disposti a contribuire



TRUCK

Web

Federauto- Artusi: «Von Der Leyen: su automotive programma sommario»

Riportiamo le dichiarazioni del Presidente di FEDERAUTO Massimo Artusi in merito al Green Deal Automotive sostenuto dalla rieletta Presidente della Commissione europea Ursula Von...



Riportiamo le dichiarazioni del Presidente di FEDERAUTO Massimo Artusi in merito al Green Deal Automotive sostenuto dalla rieletta Presidente della Commissione europea Ursula Von Del Leyen:

«Complimenti e auguri a Ursula Von Der Leyen per la sua rielezione alla presidenza della Commissione europea che, però, sembra essersi materializzata sotto cattivi auspici per il processo di decarbonizzazione dei trasporti, che la rinnovata leader dell'Unione, proclama invece di voler sostenere». Lo ha dichiarato il presidente di FEDERAUTO, Massimo Artusi, commentando il voto per il Presidente della Commissione UE.

«Nell'ambito di dichiarazioni programmatiche che in materia di Green Deal Automotive sono apparse sommarie e nelle quali, si noti bene, il trasporto merci e la logistica sono del tutto assenti (nemmeno un vago accenno)», ha continuato Artusi, «vengono prima riconfermati gli irrealistici target per lo stop ai motori endotermici e viene poi limitata ai

carburanti sintetici (gli E-Fuel, va ricordato, graditi dai tedeschi) la timida apertura alla neutralità tecnologica concessa per le autovetture, nonostante sia ormai acclarato che l'unica strada per ottenere realisticamente una decarbonizzazione completa ed effettiva del trasporto richiede l'impiego di tutti i vettori rinnovabili, a partire dai biocarburanti (riguardo ai quali l'Italia è all'avanguardia, tecnica e produttiva, e che ci consentirebbero l'indipendenza energetica). I biocarburanti, pur esprimendo l'esempio più virtuoso di economia circolare, "miglior pratica" giustamente richiamata nel programma del Presidente, vengono inspiegabilmente del tutto ignorati».

«Temiamo che questo slalom ideologico tra i paletti del realismo», ha detto ancora Artusi, «abbiano avuto l'unica volontà di sollecitare i voti che le servivano per conservare l'ambito ruolo al vertice dell'Unione, vanificando in pratica il principio della "neutralità tecnologica" enunciato nel suo stesso programma».

«Si tratta di un approccio che genera nei fatti scelte non funzionali per l'economia europea», ha continuato Artusi. «Per parte nostra siamo decisi a insistere con tutte le nostre forze e in tutte le sedi, nazionali e internazionali, affinché la Commissione europea non perseveri nell'errore di una continuità ideologica che non aiuta la decarbonizzazione, danneggia i cittadini, deprime l'industria e infine distrugge posti di lavoro».

«Ci auguriamo, naturalmente, che nel proseguimento dell'azione della Commissione, Ursula Von Der Leyen ci smentisca con i fatti», ha concluso Artusi. «Già l'anno prossimo la Commissione sarà chiamata a produrre opportune proposte per promuovere i carburanti rinnovabili (tutti!) per il trasporto pesante. Ci auguriamo che, per quella data, le forze politiche più sensibili a una decarbonizzazione pragmatica e non ideologica, riescano a "raddrizzare il volante" in tempo "rimettendoci in carreggiata" da una traiettoria mal orientata. In questo avranno il nostro pieno, costante, incessante sostegno».



EVENTI

- **11 luglio Live Webinar h 15.00 – Indicata Italia**

Partecipazione Artusi, presidente Federauto. Impatto degli eco-incentivi sui valori, attuali e residui, dell'usato.