



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Agosto 2024



Sommario Rassegna Stampa

Auto

Cartaceo.....	2
Web	12
Eventi.....	45



AUTO
Cartaceo

Immatricolazioni, Toyota (più Lexus) supera Fiat

Le vendite

A luglio vendite in aumento del 4,7%, si riduce la quota dell'elettrico al 3,4%

Dopo il forte rialzo di giugno, vendite avanti piano per l'auto il mese scorso, frena l'effetto incentivi. A luglio, secondo il Mit, sono state immatricolate 124.806 vetture (+4,7% su luglio 2023). A giugno l'aumento delle vendite era stato del 15,02%. Nei primi sette mesi 2024 immatricolazioni a quota 1,011 milioni (+5,25%). Ancora lontani i livelli 2019 pre-covid (-18,2%).

Il gruppo Stellantis ha immatricolato in Italia a luglio - secondo Dataforce - 34.995 auto, l'8,7% in meno dello stesso mese del 2023. La quota di mercato è pari al 28,1% a fronte del 32,1%. Nei sette mesi le immatricolazioni del gruppo sono pari a 318.707, lo 0,3% in più del 2023, con la quota in calo dal 33% al 31,5%. In particolare,

l'aggregato tra Toyota e Lexus (8,3% con 10.361 vetture) ha superato la quota di Fiat (8,2% e 10.226 vetture).

«L'incremento del 4,7% delle immatricolazioni a luglio non è un dato rassicurante in un mercato che deve ancora recuperare i livelli pre Covid, nella piattaforma per gli incentivi varata il 3 giugno restano ancora fondi da utilizzare per il 69,8% dello stanziamento per auto ibride con emissioni da 21 a 60 grammi di CO2 al chilometro e il 41,4% dello stanziamento per le auto tradizionali» sottolinea il Centro Studi Promotor. «Pronti a confrontarci con il Governo» ha detto Michele Crisci, presidente Unrae, ricordando il Tavolo auto del 7 agosto. «La quota - ha rilevato Roberto Vavassori, presidente Anfia - di mercato delle auto elettriche, salita all'8,4% a giugno, a luglio è del 3,4%». «Purtroppo, l'Ecobonus, anche nella versione rimodulata - osserva Massimo Artusi, presidente Federauto - non è in grado di influire sul rinnovo del parco circolante, gli ordini sono tornati in affanno».

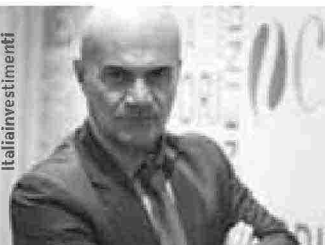
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Tavolo auto il 7 agosto: cresce tra gli operatori la richiesta al Governo di migliorare gli incentivi




IL SALVAGENTE | OSSERVATORIO SUGLI AIUTI PUBBLICI PER L'AUTOTRASPORTO

di Massimo Santori
founder M5
ItaliaInvestimenti


TUTTE LE ANOMALIE DELL'ECOBONUS

Come mai le risorse dell'Ecobonus per i veicoli commerciali leggeri elettrici si sono esauriti così rapidamente, mentre quelli per le alimentazioni termiche sono state utilizzate solo per metà?

Francesco C. Bari

Con la pubblicazione del DPCM 20/05/2024 «Rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni inquinanti» e la relativa attivazione della Piattaforma di prenotazione gestita da Invitalia, a partire dal 3 giugno è finalmente in funzione l'Ecobonus 2024, il dispositivo di incentivazione per il rinnovo del parco N1 e N2 fino a 7,2 ton (oltre che per le auto e i motocicli) dedicato alle PMI in conto terzi e in conto proprio, con una disponibilità pari a 53 milioni di euro, di cui circa 13,5 milioni (25%) riservato ai veicoli elettrici BEV. Come anticipato in precedenti articoli della nostra rubrica, il nuovo Ecobonus supera in larga misura le controversie attuative del precedente Ecobonus N1/N2, prevedendo un incentivo (con rottamazione obbligatoria di veicoli «Euro 4/IV» anche per i veicoli commerciali termici di ultima generazione (benzina/diesel, ibridi, CNG e GPL) e consentendo l'accesso alle agevolazioni anche alle persone giuridiche che svolgono attività di noleggio, seppur limitatamente ai veicoli commerciali elettrici. Avevamo facilmente previsto che con tale nuova configurazione – abbinata a un incremento consistente delle intensità di aiuto – l'appetibilità per investimenti sui veicoli commerciali elettrici BEV sarebbe aumentata considerevolmente. E così è stato...

Ma sarebbe stato troppo bello mettere a disposizione del mercato un dispositivo chiaramente fruibile e non predisposto ad abusi e fenomeni di accaparramento indesiderato. I problemi si sono infatti manifestati già dopo poche ore dall'avvio della Piattaforma Ecobonus 2024, gestito da Invitalia, con un anomalo repentino esaurimento delle risorse riservate ai veicoli BEV, le uniche accessibili dalle società di noleggio. Queste ultime sono state indicate da tutti coloro che conoscono bene il comparto come le «persone

giuridiche» che hanno fatto man bassa delle risorse disponibili, approfittando di una sostanziale anomalia del dispositivo, che non prevede di inserire obbligatoriamente il contratto stipulato con la PMI beneficiaria del bonus già in fase di prenotazione, consentendo alle società di noleggio di prenotare le risorse (per un BEV N1 da 3,5 ton l'incentivo unitario è di 14mila euro, senza rottamazione, quasi il doppio del precedente Ecobonus) senza indicare il beneficiario, ripromettendosi di ultimare in qualche modo il processo entro i 270 giorni previsti per la rendicontazione finale.

Da quanto abbiamo appreso dalle Associazioni Federauto e Anfia, il Ministero del Made-in-Italy – MIMIT – su questa criticità intenderebbe correre ai ripari, rendendosi conto dell'anomalia che viola la «ratio» stessa che è alla base del provvedimento, finalizzato a sostenere le PMI nel processo di transizione ecologica del parco. Infatti, il MIMIT ha dato disposizioni ad Invitalia di trasmettere una PEC a tutte le persone giuridiche che hanno effettuato la prenotazione per investire sugli N1 (e N2 fino a 7,2 ton) ad alimentazione elettrica, dando tempo alcune settimane per trasmettere i relativi contratti con le PMI beneficiarie. Al momento della redazione dell'articolo, questo passaggio non risulta ancora effettuato. Si tratta in ogni caso di un atto dovuto ed essenziale per correggere una grave anomalia del nuovo Ecobonus 2024, che rischia di incentivare – sulla categoria più innovativa, ossia sull'elettrico – chi non ne ha bisogno (le società di rent), anziché i soggetti a cui è destinato (le PMI).

Un'altra anomalia che sta condizionando l'andamento delle prenotazioni è certamente rappresentata dalle residue limitazioni ereditate dall'Ecobonus 2022-23 relativamente alle categorie termiche, il cui fondo dedicato, pari a

39 milioni circa, non è accessibile per le grandi imprese, richiedono inoltre la rottamazione obbligatoria di un veicolo commerciale di classe uguale o inferiore a Euro 4/IV ed esclude le società di noleggio. Si tratta di limitazioni che – messe tutte insieme – stanno rendendo non agevole l'accesso agli incentivi per chi vuole modernizzare il parco acquistando un veicolo commerciale diesel o CNG di ultima generazione (si ricorda, ad esempio, che l'agevolazione è pari a 3500 euro per un N1 diesel Euro 5/E da 3,5 ton). E anche su questa anomalia, il MIMIT ha provato a metterci la caratteristica «pezza», consentendo di utilizzare le risorse residue su indicate anche per l'acquisto di veicoli commerciali BEV (noleggiatori inclusi), nella speranza che sia davvero verificabile e verificata la stipula di contratti con le PMI beneficiarie.

Che fare per il futuro al fine di evitare i soliti pasticci «all'italiana»? Basterebbe clusterizzare le risorse disponibili su più categorie di beneficiari, con plafond separati e distinti: ad esempio, prevedendo un riparto adeguato delle risorse per il rinnovo dei veicoli commerciali – con intensità d'aiuto differenziati in base alle tecnologie – tra le grandi imprese, le PMI e le società di noleggio. In questo modo, il supporto per la transizione ecologica dei veicoli N1/N2 sarebbe a più ampio spettro, generando benefici in tutti gli ambiti della nostra economia, senza correre il rischio di promuovere una competizione tra «persone giuridiche» che non serve a nessuno, tanto meno alla sostenibilità del sistema dei trasporti.



Scrivete a Massimo Santori:

ilsalvagente@uominietrasporti.it



agosto/settembre 2024 | 37



LUGLIO POSITIVO PER L'AUTOMOTIVE **+4,66% SUL 2023**

Salgono le immatricolazioni, ma Ecobonus
non è sufficiente in chiave sostenibile

➤ Passo in avanti per l'automotive. Il mese di luglio conferma l'andamento positivo del mercato automobilistico italiano, con un aumento delle immatricolazioni del 4,66%, e 124.806 nuove auto, a fronte delle 119.247 registrate a luglio dello scorso anno. Il totale delle immatricolazioni nei primi sette mesi segna una crescita del 5,2% sullo stesso periodo del 2023, anche se il dato rispetto all'ultimo anno pre pandemico, il 2019, è del -18,2%. I trasferimenti di proprietà sono stati 480.488 contro i 498.970 passaggi registrati a luglio 2023, con una diminuzione del 3,7%. Massimo Artusi, presidente di Federauto, ha commentato i dati:

"L'Ecobonus, anche nella versione recentemente rimodulata, non è in grado di spingere stabilmente le alimentazioni a bassissime emissioni e influire sul rinnovo del parco circolante più vetusto, con il risultato che dopo l'esaurimento flash delle risorse sulla fascia 0-20 g/km di CO2, gli ordini sono tornati in evidente affanno. Senza gli adeguati stimoli, questa tipologia di propulsori fatica ad affermarsi su larga scala sul nostro mercato e la debolezza del mercato dell'elettrico è acclarata a livello globale con una domanda inferiore alle previsioni che ha indotto molte case a ritoccare i propri volumi".



«Ecobonus da rivedere Ha effetti modesti»



Plinio Vanini

Automotive

«Il Tavolo automotive va nella direzione che più parti della filiera italiana auspicano, sia per quanto riguarda il metodo, sia per le tematiche al centro del confronto. Nella definizione delle future politiche legate all'auto, riteniamo sia vincente investire in maniera strutturale sulla riforma della fiscalità dell'auto aziendale, anche riducendo i fondi attualmente impegnati per l'Ecobonus». Parole di Plinio Vanini, vicepresidente di Federauto e presidente di Autotorino, per il quale «l'Ecobonus, sebbene rimodulato, ha effetti modesti sul mercato delle alimentazioni green e sullo svecchiamento del parco più vetusto, insicuro e inquinante».

«Attendiamo la convocazione dei tavoli tecnici a settembre così da avviare i lavori e definire un set chiaro di misure, in grado di garantire certezza a imprese e cittadini, nell'ambito della transizione energetica» ha aggiunto Vanini.



LE RASSICURAZIONI DI ROBERTI, MA L'ELETTRICO È IN CRISI

L'INCOGNITA GIGAFACTORY A TERMOLI

L'effetto degli incentivi è finito: le vendite di auto a luglio sono state 124.806, il 4,7% in più dello stesso mese del 2023, un incremento molto inferiore a quello del 15% di giugno trainato dagli Ecobonus varati dal governo. A pagare di più sono proprio le auto elettriche che - come sottolinea l'Anfia - tornano a una quota di mercato del 3,4% dopo l'8,4% del mese scorso. Registra un calo dell'8,7% Stellantis con 34.995 immatricolazioni e una quota di mercato dell'8,19% rispetto al 12,03% dello stesso periodo dell'anno scorso. Toyota/Lexus supera il brand Fiat, mentre Jeep Avenger è

il suv più venduto nei sette mesi tenendo conto di ogni motorizzazione. Gli sguardi sono tutti puntati sul tavolo automotive convocato per il 7 agosto dal ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso con Stellantis, le associazioni di filiera, i sindacati e le Regioni. "Il ministro parla di un piano triennale sugli incentivi auto e la presidente del consiglio è andata in Cina anche per favorire la produzione di auto nel nostro Paese. Sono iniziative lodevoli, ma per il ritorno alla normalità occorrono iniziative specifiche e concrete che consentano alle famiglie di cambiare le auto" osserva Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor. "Abbiamo le idee chiare e siamo pronti a confrontarci in modo costruttivo con il Mimit portando proposte puntuali per garantire al nostro Paese un percorso strategico e strutturato di transizione. Serve chiarezza e stabilità per consentire ai costruttori di programmare gli investimenti e ai consumatori di prendere le loro decisioni di acquisto" afferma il presidente dell'Unrae, Michele Crisci. L'Unrae ha rivisto al ribasso le stime e prevede 1.620.000 auto immatricolate, in crescita del 3,4%, ma ancora in calo del 15% rispetto al 2019. "Purtroppo, l'Ecobonus, anche nella versione recentemente rimodulata non è in grado di spingere stabilmente le alimentazioni a bassissime emissioni e influire sul rinnovo del parco circolante più vetusto", sottolinea Massimo Artusi, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari



auto. Secondo i dati comunicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono state immatricolate nei primi sette mesi dell'anno 1.011.259 auto, in rialzo del 5,25% rispetto allo stesso periodo del 2023.

Questo scenario non depone bene per la realizzazione della gigafactory di Termoli, inviata proprio per la scarsa penetrazione delle auto elettriche a cui sono destinate le batterie che dovrebbero essere prodotte in Molise. Il Presidente della Giunta Regionale del Molise, Francesco Roberti, e l'Assessore alle Attività Produttive, Andrea Di Lucente, hanno incontrato

venerdì scorso nella Sala Giunta di Palazzo Vitale, i rappresentanti della FIM, UILM, FIOM, FISMIC e UGLM, per un confronto sulla realizzazione della Gigafactory di Termoli da parte di ACC. Il confronto è stato utile, in vista della riunione plenaria del Tavolo Automotive, convocata dal Ministro Adolfo Urso a Palazzo Piacentini, mercoledì 7 agosto 2024, con le imprese del settore, organizzazioni della filiera e sindacati. Il Presidente Francesco Roberti ha ribadito, ancora una volta, come l'attenzione della Regione Molise, di concerto col MIMIT, sia massima, poiché entrambe le strutture hanno fatto quanto necessario per le autorizzazioni e dal punto di vista economico, al fine di agevolare la realizzazione del progetto, in parte finanziato con fondi PNRR. "Sono emersi motivi di spunto e riflessione durante l'incontro, dal quale abbiamo convenuto come sia fondamentale restare nella stessa direzione, perché è volontà comune preservare, in qualsiasi modo, il settore industriale dell'automotive a Termoli - il commento del Presidente Francesco Roberti - Ci siamo confrontati su diverse tematiche che saranno al centro dell'incontro del 7 agosto a Roma, in vista del quale prepareremo un documento redatto di comune intesa. Dobbiamo esser fermi su due fondamentali punti: ACC e Stellantis devono decidere cosa fare e il nostro obiettivo, tutti insieme, è quello di preservare l'industria automobilistica di Termoli con tutto l'indotto".





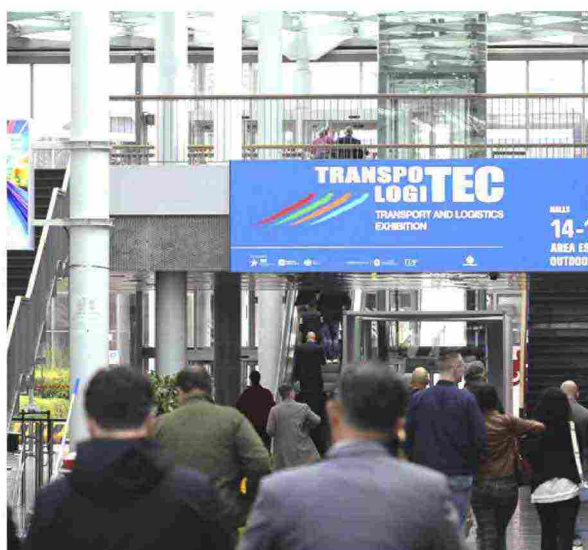
Trucks

LA TRANSIZIONE ENERGETICA AL TRANSPOTEC LOGITEC 2024

Per il rinnovo del parco elettrico ma non solo

di Paolo Benevolo

Procede nell'Unione Europea il processo di decarbonizzazione del trasporto stradale, ma non senza evidenti criticità, tanto per le profonde differenze emergenti tra i Paesi membri nella diffusione dei veicoli elettrici, quanto in merito alle diverse politiche nazionali messe in campo per favorire la sostituzione del vecchio parco circolante con i più moderni mezzi ad emissioni zero. Un quadro generale che coinvolge tutti i segmenti della mobilità stradale su gomma e che trova riscontro, in modo eclatante, nel comparto dei veicoli pesanti destinati al trasporto delle merci, soprattutto sulle lunghe percorrenze. Criticità rilevate da tempo che hanno spinto i costruttori di truck e le associazioni di settore ad appellarsi al principio di neutralità tecnologica per chiedere una revisione del rigido programma di rinnovo delle flotte stabilito dalle istituzioni UE, per lasciare più spazio, almeno nel breve e medio termine, alle tante alternative "green" già ampiamente disponibili e sperimentate, quali in primis i biocarburanti. Ultimi, in ordine di tempo, i concessionari europei rappresentati dall'AECDR, che a fine maggio si sono riuniti a Roma, ospiti dell'associata italiana Federauto, per stilare un Memorandum di indirizzo rivolto ai



Evento leader in Italia per le aziende di autotrasporto, il Transpotec 2024 ha messo in mostra le diverse tecnologie oggi disponibili per un futuro "green".

nuovi europarlamentari, imperniato sulla richiesta di un'azione più equilibrata all'insegna della pluralità tecnologica nella transizione verso la neutralità carbonica. "L'unico modo, ma anche il migliore", come ha spiegato il presidente di AECDR, Gerardo Pérez Giménez, "per rispondere a un mercato che, nella consapevolezza della necessità di risolvere il problema climatico, mostra con chiarezza di gradire una scelta più ampia tra le alimentazioni carbon neutrali, collocando ciascuna nelle mission che le è propria".

Particolarmente critica, in questo contesto, la situazione italiana, che vede ancora in circolazione sulle strade un numero eccessivo di truck con anzianità molto elevata rispetto alla media degli altri Paesi europei. Veicoli pesanti poco sicuri e con seri impatti negativi sull'ambiente, mentre per altro verso le immatricolazioni 2023, in base ai dati elaborati dall'ANFIA, documentano una scarsa propensione delle aziende di autotrasporto italiane per l'alternativa elettrica a batteria, soprattutto in riferimento ai

veicoli oltre le 3,5 tonnellate, laddove la quota di mercato pur cresciuta di oltre il 300% rispetto al 2022 resta oggi del tutto marginale (0,3%).

UNA VETRINA PLURITECNOLOGICA

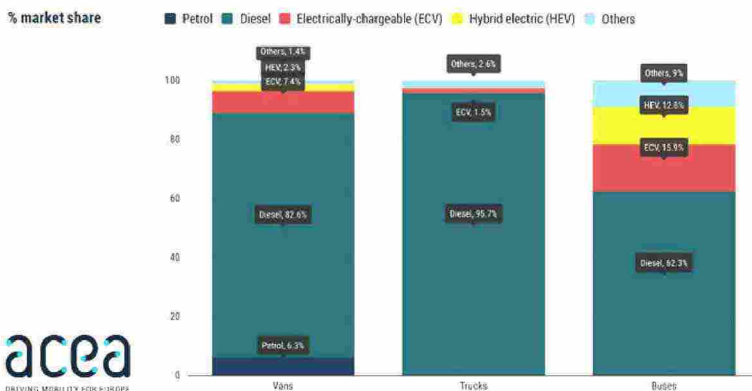
Una controprova delle effettive esigenze del mercato dei veicoli commerciali è stata fornita lo scorso maggio a Milano dall'edizione 2024 del Transpotec Logitec, evento leader in Italia per l'autotrasporto e la logistica, che si è svolto quest'anno in contemporanea con il salone NME-Next Mobility Exhibition, interamente dedicato ai veicoli per la mobilità collettiva. Con una partecipazione di oltre 400 aziende provenienti da 22 Paesi del mondo, dislocate in 6 padiglioni di Fiera Milano, le due manifestazioni hanno presentato agli operatori di settore le ultime novità di prodotto, con particolare attenzione al mercato italiano. Servizi e veicoli di ultima generazione, sviluppati nel pieno rispetto degli ambiziosi obiettivi UE di riduzione delle emissioni climalteranti, ma non per questo allineati esclusivamente alle potenzialità della trazione elettrica. La vetrina milanese ha dato infatti modo di valutare con maggiore attenzione i risultati raggiunti dai costruttori nel rendere i propri veicoli sempre più

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Trucks



Nuovi veicoli commerciali per alimentazione (UE 2023)



efficienti, sostenibili e a basso consumo energetico, con conseguenti vantaggi economici per i clienti in termini di TCO e ambientali per la collettività, spaziando dalle tecnologie elettriche ai biocarburanti avanzati, senza tralasciare i progressi compiuti nel campo dei motori diesel, scelta primaria delle aziende italiane di autotrasporto come attestano i dati ANFIA sulle nuove immatricolazioni 2023 (quasi l'80% la quota di mercato dei veicoli diesel fino a 3,5 tonnellate, con un incremento del 27,7% rispetto al 2022, e una quota del 97% per quelli oltre le 3,5 tonnellate, in crescita del 12,3%).

Significative, da questo punto di vista, le scelte operate dagli otto principali costruttori europei attivi in Italia e presenti al Transpotec (DAF, Daimler Truck, Ford Trucks, Iveco, MAN, Renault Trucks, Scania e Volvo Trucks), che hanno esposto a Fiera Milano una ragionata selezione della propria gamma di prodotto, dimostrando nei fatti come la transizione "green" possa beneficiare dell'apporto di una lunga serie di tecnologie, favorendo un rapido svecchiamento dell'attuale parco circolante.

LA SFIDA ELETTRICA SECONDO MAN

Le difficoltà incontrate dal settore truck nel procedere sulla strada dell'elettrificazione sono state ben rappresentate da uno dei costruttori europei maggiormente concentrato sull'obiettivo "emissioni zero": l'azienda tedesca MAN Truck & Bus.

Leader di mercato nel 2023 in Europa nel settore degli autobus elettrici e impegnata con determinazione nello sviluppo di efficaci opzioni elettriche anche nel segmento dei veicoli più pesanti, la Casa del Leone ha infatti preso parte alla kermesse italiana non solo con il lancio internazionale del nuovo furgone TGE Next Level e la presentazione in Italia del primo eTruck di serie per il trasporto pesante, ma anche proponendo un interessante incontro stampa con i propri vertici aziendali che ha dato modo a Friedrich Baumann, CSO di MAN Truck & Bus SE, di fare il punto sulle prospettive del mercato europeo dei truck elettrici.

"Se siamo tutti convinti che entro il 2030 il 50% dei veicoli che metteremo su strada dovrà essere a zero emissioni", ha affermato

Baumann, "avremo certamente bisogno di 50.000 punti di ricarica dedicati per questi veicoli. Non si tratta di colonnine normali, con cui si ricaricano le automobili, ma di sistemi completamente diversi, come le stazioni di ricarica con standard MCS (Mega Charging System), che devono supportare quelle che sono le peculiari esigenze di ricarica dei veicoli pesanti".

"Le nostre previsioni come MAN", ha proseguito, "sono quelle di avere entro il 2030

la metà dei nostri veicoli consegnati ai clienti come veicoli a zero emissioni", ma ha anche aggiunto: "Il problema è che non si tratta solo di avere le tecnologie giuste dal punto di vista dei prodotti, dobbiamo anche pensare a quelli che sono gli altri ingredienti di questa transizione. Quindi parliamo sicuramente di disponibilità di prodotto, ma anche di infrastrutture per poter far viaggiare questi nuovi prodotti e di fonti di energia rinnovabili da utilizzare nelle infrastrutture di ricarica. Tutto questo, inoltre, deve avere senso per i nostri clienti, che prendono decisioni in modo assolutamente razionale, e pertanto dobbiamo considerare attentamente il costo totale di proprietà (TCO), che deve risultare più favorevole rispetto alle altre soluzioni oggi disponibili".

"Quattro ingredienti della transizione energetica strettamente connessi tra loro", ha concluso Baumann, "perché se uno di questi difetta l'intero processo di trasformazione ovviamente poi non funziona e il risultato finale diventa zero".

Nuovi VCL ≤ 3,5 t per alimentazione (Italia 2023)

Alimentazione	2023	Quota	2022	Quota	Var% 23/22
DIESEL	155.728	79,6%	121.920	76,4%	27,7%
IBRIDA BE	9.037	4,6%	10.440	6,5%	-13,4%
BENZINA	8.399	4,3%	8.690	5,4%	-3,3%
IBRIDA GE	7.235	3,7%	6.892	4,3%	5,0%
ELETTRICA	6.116	3,1%	4.235	2,7%	44,4%
BZ+GPL	6.055	3,1%	4.805	3,0%	26,0%
BIODIESEL	1.612	0,8%		0,0%	
PHEV	1.108	0,6%	754	0,5%	46,9%
BZ+METANO	328	0,2%	1.920	1,2%	-82,9%
Totale	195.618	100,0%	159.656	100,0%	22,5%

Nuovi autocarri > 3,5 t per alimentazione (Italia 2023)

Alimentazione	2023	Quota	2022	Quota	Var% 23/22
DIESEL	27.750	97,0%	24.714	96,2%	12,3%
ELETTRICO	72	0,3%	17	0,1%	323,5%
GNL	232	0,8%	668	2,6%	-65,3%
IBRIDO GASOLIO/ELETTRICO	252	0,9%	12	0,0%	2000,0%
METANO	317	1,1%	278	1,1%	14,0%
Totale	28.623	100,0%	25.689	100,0%	11,4%

Fonte: ANFIA



Trucks

Le proposte dei costruttori leader in Europa



Iveco. Approccio “multi-energetico” a 360° per l’ultima generazione di leggeri, medi e pesanti presentata a Milano: dal best-seller Daily (diesel - compatibile con HVO -, CNG, Bio-CNG ed elettrico a batteria) fino ai rinnovati pesanti Iveco WAY, con nuovo motore XCursor 13 e compatibili 100% con HVO, tra i quali hanno trovato posto anche le più avanzate versioni elettriche e un efficientissimo S-WAY CNG/LNG. Per il comparto dei medi presente invece la versione più avanzata Eurocargo, disponibile anche con Tector 7 CNG (220 CV, 250 CV e 280 CV) ed alimentazioni HVO e Bio-CNG.



MAN. Anteprima mondiale per il nuovo van TGE Next Level (dotato di 11 nuovi sistemi di assistenza e disponibile di serie con tre livelli di potenza: 140 CV, 163 CV e 177 CV) e debutto italiano per l’eTruck del Leone che, grazie alla predisposizione alla ricarica con standard MCS (Mega Charging System), è in grado di garantire percorrenze giornaliere tra i 600 e gli 800 km. Esposti anche un TGS 41.540 8x4 e un TGM 18.320 4x2 a telaio. Protagonisti nell’area esterna due TGX che hanno permesso di testare la funzionalità del sistema di telecamere introdotto in sostituzione dei tradizionali specchi.



Scania. Due edizioni speciali (un V8 “Fire Edition” con nuova interfaccia digitale per l’autista Smart Dash, personalizzato dal leggendario “Svempra” Bergendhal e dal suo chief designer Jan Richter, e un V8 da 660 CV dedicato a celebrare i 50 anni di attività Scania in Italia) hanno dato lustro all’ampio schieramento proposto dalla casa svedese, che ha presentato le sue numerose soluzioni per una progressiva decarbonizzazione del settore dei trasporti: dai veicoli endotermici ad alta efficienza termica, con ridotte emissioni di CO₂ e compatibili con l’HVO, all’elettrico.

Trucks



Le proposte dei costruttori leader in Europa



Renault Trucks. Anteprima in Italia per due pesanti elettrici con massa consentita fino a 44 t specifici per trasporto regionale (E-Tech T) e per edilizia urbana (E-Tech C), disponibili con motori elettrici (da 2 a 3) con potenza combinata fino a 490 kW e pacchi batteria Li-Ion (da 4 a 6) con capacità da 390 a 540 kWh, in grado di percorrere fino a 300 km con carica completa e fino a 500 km con ricarica rapida intermedia (250 kW) di un'ora (per veicolo dotato di 6 pacchi batteria). Da segnalare tra i leggeri: il nuovo Master Red Edition e il Traffic E-Tech Electric.



Daimler Truck. Protagonista il Nuovo eActros 600 Mercedes-Benz per il lungo raggio: elevata capacità della batteria (oltre 600 kWh) e nuovo assale elettrico con due motori elettrici, inverter e trasmissione a quattro rapporti, consentono autonomia fino a 500 km senza ricarica intermedia.



DAF. Ampliamento gamma autocarri e predisposizione in fabbrica per l'allestimento (Plug & Play) le novità annunciate. Nello stand la nuova generazione XF e XG+ "Efficiency Champions": bassi consumi e limitato impatto ambientale grazie a ridotte emissioni di CO₂ e compatibilità 100% con HVO.



Volvo Trucks. Transizione energetica, ma non solo in elettrico. A rappresentare la nuova gamma Aero un trattore diesel/biocarburanti (HVO incluso) da 500 CV con I-Save e un trattore FH Electric con 490 kW di potenza continua e 6 pacchi batteria, per un totale di 540 kWh, con autonomia fino a 350 km.



Ford Trucks. Gamma in costante espansione per coprire con inedite versioni nuovi segmenti. In esposizione il nuovo trattore F-LINE 1845T con cabina compatta, la motrice F-LINE 1833 DC con allestimento scarrabile e il best seller F-MAX in esclusiva versione limitata F-MAX Select.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



AUTO Web

Federauto: Ecobonus non basta, rivedere tassazione auto aziendali

Artusi: al tavolo automotive ribadiremo centralità concessionari

AGO 1, 2024 **Auto**



Milano, 1 ago. (askanews) – “Mercato dell’auto complessivamente positivo a luglio sull’onda degli incentivi di giugno anche se con un tasso di crescita più contenuto rispetto al mese precedente, con l’elettrico in sostanziale parità e plug-in sempre in arretramento”, dichiara Massimo Artusi, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

“Purtroppo – prosegue Artusi – l’Ecobonus, anche nella versione recentemente rimodulata, non è in grado di spingere stabilmente le alimentazioni a bassissime. Senza gli adeguati stimoli, questa tipologia di propulsori fatica ad affermarsi su larga scala sul nostro mercato e la debolezza del mercato dell’elettrico è acclarata anche a livello globale con una domanda inferiore alle previsioni che ha indotto molte Case automobilistiche a ritoccare i propri volumi produttivi”.

Per facilitare e velocizzare lo svecchiamento del parco circolante e imprimere una crescita costante ai veicoli elettrificati Bev e Phev, Federauto ribadisce la priorità nell’ambito dei lavori della legge delega sulla riforma fiscale, di rivedere la tassazione che grava sull’auto aziendale. Al tavolo Automotive convocato al Mimit per il 7 agosto “non mancheremo di ribadire la centralità dei concessionari per il buon funzionamento del mercato in termini di concorrenza e sicurezza e il peso in termini occupazionali e contributivi che garantiamo”, spiega il presidente di Federauto.

In ambito europeo conclude Artusi, “dopo l’insediamento della nuova Commissione europea, l’auspicio è che si possa ridiscutere tempi e contenuti del Green Deal Automotive”.

IL GIORNALE D'ITALIA

Il Quotidiano Indipendente

Mercato auto, a luglio crescono le immatricolazioni; a 124.806 (+4,7%), Artusi: "Andamento positivo"

Secondo i dati comunicati, luglio registra 124.806 immatricolazioni di autovetture contro le 119.247 unità consuntivate nell'analogo mese dell'anno scorso

01 Agosto 2024



Secondo i dati comunicati dal **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, luglio registra **124.806 immatricolazioni** di autovetture contro le **119.247** unità consuntivate nell'analogo mese dell'anno scorso, con un **incremento del +4,7%**. Nei primi sette mesi del 2024, il totale immatricolato ammonta a **1.011.259** unità rispetto alle **960.820 del 2023**, con un tasso di crescita del **+5,2%** (**-18,3%** rispetto al 2019) e un avanzo di poco più di **50.000 pezzi** in termini di volumi.

Quali canali di vendita sono cresciuti maggiormente

Dal punto di vista dei canali di vendita, quello dei privati, che segna un **incremento delle immatricolazioni (+14,1%), al 62,3% di quota (+5,3 p.p.)** e porta i primi sette mesi dell'anno ad una rappresentatività del **56,3% (+1,7 p.p.)**, insieme a quello delle auto-immatricolazioni (+16,7%) contribuiscono alla chiusura positiva del mese. **Il canale flotte** archivia il mese con **+0,5% (quota 5,3%)**; **il noleggio** nella sua interezza (ovvero considerando il breve e lungo termine) si presenta in affanno, con un calo mensile del **-22,7%** e un posizionamento al **19,6% (quota cumulata al 27,9% in calo di 3,8 p.p.)**. Sul lato delle **alimentazioni**, a luglio le **auto elettriche**, dopo il balzo del mese precedente, non hanno registrato un **incremento di rilievo (+0,4%)** restando in sostanziale parità sui volumi dello scorso anno e una **quota del 3,3%** in linea con quella cumulata (3,8%). **Le auto plug-in non mostrano spiragli di crescita**, chiudendo il mese a **-14,1% (quota 3,7%)** e anche su base annua la **perdita cumulata è forte (-24,9%)** con la rappresentatività al **3,3%**. Al contrario, **l'ibrido elettrico** consegue un **accrescimento mensile del +17,9%** e una rappresentatività al **40,2% (38,9% su base annua, come nel mese precedente)**.

Sempre **negativa la performance del diesel (-25%)** la cui quota si assottiglia arrivando a **segnare 12,8% (14,2% nel periodo gennaio-luglio)**. Le **autovetture a benzina** sono **sempre attive**, crescendo nel mese del **+3,5%**, con una quota di mercato del **28,7%** (nel progressivo annuo **la crescita è del +12,7% e quota 30,2%**). Infine, **il Gpl** registra ancora una buona performance (**+21,3%**) che porta il mese a chiudere con una **quota dell'11,4%** (9,3% quella nel progressivo da inizio anno), mentre si rileva l'ennesima **discesa in picchiata del metano (-87,6%)**.

Le parole di Massimo Artusi, Presidente di Federauto

«Mercato complessivamente positivo sull'onda degli incentivi statali operativi dagli inizi di giugno anche se con un tasso di crescita più contenuto rispetto al mese precedente, con l'elettrico in sostanziale parità e plug-in sempre in arretramento. Purtroppo, l'Ecobonus, anche nella versione recentemente rimodulata, non è in grado di spingere stabilmente le alimentazioni a bassissime emissioni e influire sul rinnovo del parco circolante più vetusto, con il risultato che dopo l'esaurimento flash delle risorse sulla fascia 0-20 g/km di CO₂, gli

ordini sono tornati in evidente affanno. Senza gli adeguati stimoli, questa tipologia di propulsori fatica ad affermarsi su larga scala sul nostro mercato e la debolezza del mercato dell'elettrico è acclarata anche a livello globale con una domanda inferiore alle previsioni che ha indotto molte Case automobilistiche a ritoccare i propri volumi produttivi.

*La prossima settimana è in programma il **Tavolo Automotive** convocato dal **Ministro Adolfo Urso** dopo quello tenutosi a febbraio scorso. Sarà l'occasione per esprimere la nostra posizione sul contesto generale delle politiche sulla transizione, sui risultati delle attuali politiche governative per l'automotive e sull'approccio che il **Governo** deve portare avanti per il prossimo futuro, sia a livello nazionale che europeo, per sostenere imprese e cittadini, nell'ambito della transizione. Non mancheremo di ribadire la centralità dei concessionari per il buon funzionamento del mercato in termini di concorrenza e sicurezza e il peso in termini occupazionali e contributivi che garantiamo.*

***Per facilitare e velocizzare lo svecchiamento del parco circolante** prescindendo dalla tecnologia di propulsione e **imprimere una crescita costante ai veicoli elettrificati BEV e PHEV**, anche considerando il divieto europeo alla vendita di **veicoli endotermici dal 2035**, ribadiamo la priorità nonché l'opportunità, nell'ambito dei lavori della legge delega sulla riforma fiscale, di rivedere la tassazione che grava sull'auto aziendale: l'unica leva in grado di garantire continuità, certezza e sviluppo delle nuove alimentazioni secondo una strategia di medio-lungo periodo. Mentre, **in ambito europeo**, dopo l'insediamento della nuova **Commissione europea**, l'auspicio è che si possa ridiscutere tempi e contenuti del **Green Deal Automotive**. Le dichiarazioni preliminari sulle politiche di decarbonizzazione, da parte della **neo rieletta Presidente della Commissione, Ursula von der Leyen**, infatti, sono state piuttosto sintetiche e deludenti».*

Rallentano le vendite di auto, finito l'effetto incentivi

Le elettriche calano al 3,4%. Stellantis giù dell'8,4%



Cresce il mercato auto europeo, in Italia raddoppiano elettriche

Redazione Ansa TORINO - Agosto 01, 2024 -

L'effetto degli incentivi è finito: le vendite di auto a luglio sono state 124.806, il 4,7% in più dello stesso mese del 2023, un incremento molto inferiore a quello del 15% di giugno trainato dagli Ecobonus varati dal governo. A pagare di più sono proprio le auto elettriche che - come sottolinea l'Anfia - tornano a una quota di mercato del 3,4% dopo l'8,4% del mese scorso. Registra un calo dell'8,7% Stellantis con 34.995 immatricolazioni e una quota di mercato dell'8,19% rispetto al 12,03% dello stesso periodo dell'anno scorso.

Toyota/Lexus supera il brand Fiat, mentre Jeep Avenger è il SUV più venduto nei sette mesi tenendo conto di ogni motorizzazione. Gli sguardi sono tutti puntati sul tavolo automotive convocato per il 7 agosto dal ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso con Stellantis, le associazioni di filiera, i sindacati e le Regioni. "Il ministro parla di un piano triennale sugli incentivi auto e la presidente del consiglio è andata in Cina anche per favorire la produzione di auto nel nostro

Paese. Sono iniziative lodevoli, ma per il ritorno alla normalità occorrono iniziative specifiche e concrete che consentano alle famiglie di cambiare le auto" osserva Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor. "Abbiamo le idee chiare e siamo pronti a confrontarci in modo costruttivo con il Mimit portando proposte puntuali per garantire al nostro Paese un percorso strategico e strutturato di transizione. Serve chiarezza e stabilità per consentire ai costruttori di programmare gli investimenti e ai consumatori di prendere le loro decisioni di acquisto" afferma il presidente dell'Unrae, Michele Crisci. L'Unrae ha rivisto al ribasso le stime e prevede 1.620.000 auto immatricolate, in crescita del 3,4%, ma ancora in calo del 15% rispetto al 2019. "Purtroppo, l'Ecobonus, anche nella versione recentemente rimodulata non è in grado di spingere stabilmente le alimentazioni a bassissime emissioni e influire sul rinnovo del parco circolante più vetusto", sottolinea Massimo Artusi, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto. Secondo i dati comunicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono state immatricolate nei primi sette mesi dell'anno 1.011.259 auto, in rialzo del 5,25% rispetto allo stesso periodo del 2023.

Mercato auto a Luglio 2024: Calo delle Vendite dopo la Fine degli Incentivi



Le vendite di auto in Italia a luglio 2024 sono state 124.806, con un incremento del 4,7% rispetto allo stesso mese del 2023, ma un calo rispetto al +15% registrato a giugno, sostenuto dagli Ecobonus governativi. Questo decremento ha colpito particolarmente le auto elettriche, la cui quota di mercato è scesa al 3,4% dall'8,4% del mese precedente, secondo l'Anfia.

Stellantis ha registrato un calo dell'8,7%, con 34.995 immatricolazioni e una quota di mercato scesa all'8,19% rispetto al 12,03% dell'anno scorso. Toyota/Lexus ha superato Fiat, mentre Jeep Avenger è il SUV più venduto nei primi sette mesi dell'anno, considerando tutte le motorizzazioni.

Il 7 agosto è stato convocato un tavolo automotive dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, con Stellantis, le associazioni di filiera, i sindacati e le Regioni per discutere un piano triennale sugli incentivi auto. Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, sottolinea la necessità di iniziative concrete per permettere alle famiglie di cambiare le auto.

Michele Crisci, presidente dell'Unrae, ha evidenziato la necessità di chiarezza e stabilità per programmare investimenti e decisioni d'acquisto. L'Unrae prevede 1.620.000 immatricolazioni nel 2024, un aumento del 3,4%, ma ancora un calo del 15% rispetto al 2019. Massimo Artusi, presidente di Federauto, ha affermato che l'Ecobonus attuale non è sufficiente per spingere le auto a bassissime emissioni e rinnovare il parco auto vetusto.

Nei primi sette mesi del 2024, sono state immatricolate 1.011.259 auto, un aumento del 5,25% rispetto allo stesso periodo del 2023, secondo i dati del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Mercato auto: a luglio +4,7%. Artusi (Federauto), pluralità tecnologica per soluzioni funzionali a transizione green

(FERPRESS) – Roma, 2 AGO – Secondo i dati comunicati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, luglio registra 124.806 immatricolazioni di autovetture contro le 119.247 unità consuntivate nell'analogo mese dell'anno scorso, con un incremento del +4,7%. Nei primi sette mesi del 2024, il totale immatricolato ammonta a 1.011.259 unità rispetto alle 960.820 del 2023, con un tasso di crescita del +5,2% (-18,3% rispetto al 2019) e un avanzo di poco più di 50.000 pezzi in termini di volumi.

«Mercato complessivamente positivo sull'onda degli incentivi statali operativi dagli inizi di giugno anche se con un tasso di crescita più contenuto rispetto al mese precedente, con l'elettrico in sostanziale parità e plug-in sempre in arretramento», dichiara Massimo Artusi, il Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto. «Purtroppo, l'Ecobonus, anche nella versione recentemente rimodulata, non è in grado di spingere stabilmente le alimentazioni a bassissime emissioni e influire sul rinnovo del parco circolante più vetusto, con il risultato che dopo l'esaurimento flash delle risorse sulla fascia 0-20 g/km di CO₂, gli ordini sono tornati in evidente affanno. Senza gli adeguati stimoli, questa tipologia di propulsori fatica ad affermarsi su larga scala sul nostro mercato e la debolezza del mercato dell'elettrico è acclarata anche a livello globale con una domanda inferiore alle previsioni che ha indotto molte Case automobilistiche a ritoccare i propri volumi produttivi».

«La prossima settimana», continua Artusi, «è in programma il Tavolo Automotive convocato dal Ministro Adolfo Urso dopo quello tenutosi a febbraio scorso. Sarà l'occasione per esprimere la nostra posizione sul contesto generale delle politiche sulla transizione, sui risultati delle attuali politiche governative per l'automotive e sull'approccio che il Governo deve portare avanti per il prossimo futuro, sia a livello nazionale che europeo, per sostenere imprese e cittadini, nell'ambito della transizione. Non mancheremo di ribadire la centralità dei concessionari per il buon funzionamento del mercato in termini di concorrenza e sicurezza e il peso in termini occupazionali e contributivi che garantiamo».

«Per facilitare e velocizzare lo svecchiamento del parco circolante prescindendo dalla tecnologia di propulsione e imprimere una crescita costante ai veicoli elettrificati BEV e PHEV, anche considerando il divieto europeo alla vendita di veicoli endotermici dal 2035, ribadiamo la priorità

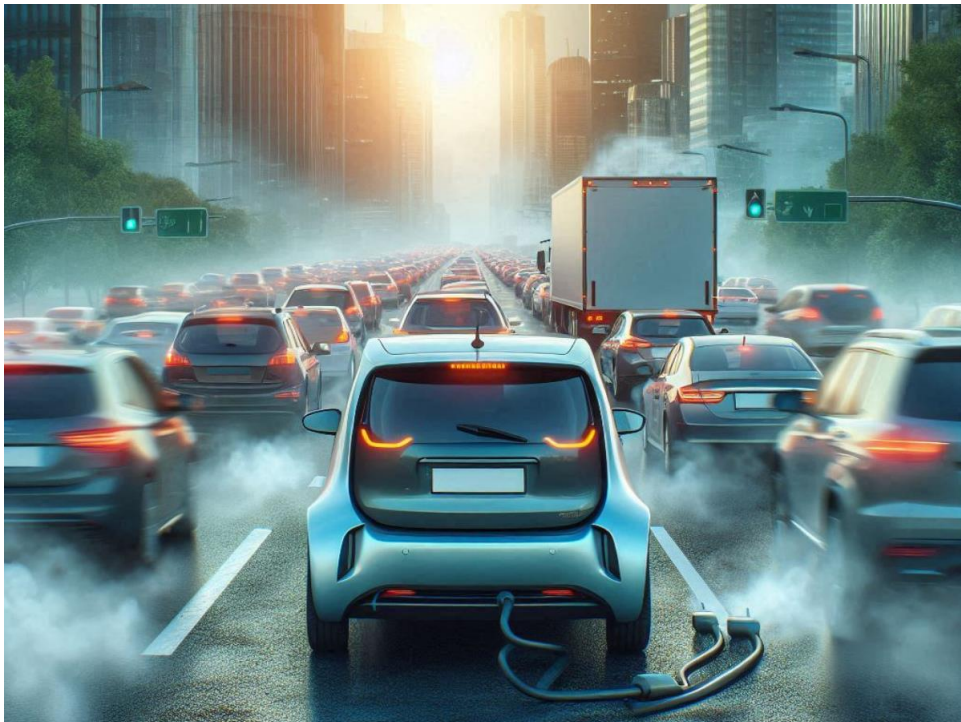
nonché l'opportunità, nell'ambito dei lavori della legge delega sulla riforma fiscale, di rivedere la tassazione che grava sull'auto aziendale: l'unica leva in grado di garantire continuità, certezza e sviluppo delle nuove alimentazioni secondo una strategia di medio-lungo periodo. Mentre, in ambito europeo», conclude Artusi, «dopo l'insediamento della nuova Commissione europea, l'auspicio è che si possa ridiscutere tempi e contenuti del Green Deal Automotive. Le dichiarazioni preliminari sulle politiche di decarbonizzazione, da parte della neo rieletta Presidente della Commissione, Ursula von der Leyen, infatti, sono state piuttosto sintetiche e deludenti».

Dal punto di vista dei canali di vendita, quello dei privati, che segna un incremento delle immatricolazioni (+14,1%), al 62,3% di quota (+5,3 p.p.) e porta i primi sette mesi dell'anno ad una rappresentatività del 56,3% (+1,7 p.p.), insieme a quello delle auto-immatricolazioni (+16,7%) contribuiscono alla chiusura positiva del mese. Il canale flotte archivia il mese con +0,5% (quota 5,3%); il noleggio nella sua interezza (ovvero considerando il breve e lungo termine) si presenta in affanno, con un calo mensile del -22,7% e un posizionamento al 19,6% (quota cumulata al 27,9% in calo di 3,8 p.p.).

Sul lato delle alimentazioni, a luglio le auto elettriche, dopo il balzo del mese precedente, non hanno registrato un incremento di rilievo (+0,4%) restando in sostanziale parità sui volumi dello scorso anno e una quota del 3,3% in linea con quella cumulata (3,8%). Le auto plug-in non mostrano spiragli di crescita, chiudendo il mese a -14,1% (quota 3,7%) e anche su base annua la perdita cumulata è forte (-24,9%) con la rappresentatività al 3,3%. Al contrario, l'ibrido elettrico consegue un accrescimento mensile del +17,9% e una rappresentatività al 40,2% (38,9% su base annua, come nel mese precedente). Sempre negativa la performance del diesel (-25%) la cui quota si assottiglia arrivando a segnare 12,8% (14,2% nel periodo gennaio-luglio). Le autovetture a benzina sono sempre attive, crescendo nel mese del +3,5%, con una quota di mercato del 28,7% (nel progressivo annuo la crescita è del +12,7% e quota 30,2%). Infine, il Gpl registra ancora una buona performance (+21,3%) che porta il mese a chiudere con una quota dell'11,4% (9,3% quella nel progressivo da inizio anno), mentre si rileva l'ennesima discesa in picchiata del metano (-87,6%).

Negli ultimi tre giorni di luglio è stato immatricolato il 34,8% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni Federauto sui dati Dataforce, hanno rappresentato circa il 13,3% dei volumi di vendita mensili, con un incremento del +16,7% rispetto a luglio 2023.

Massimo Artusi, presidente di Federauto: “Serve pluralità tecnologica per favorire la transizione green”



A **luglio**, sono state **124.806** le **immatricolazioni di autovetture** contro le 119.247 unità consuntivate dello stesso periodo dell'anno scorso, con un **incremento pari al 4,7%**.

Sono queste le cifre riportate dai dati comunicati dal **ministero delle Infrastrutture e dei trasporti** relative al mese appena trascorso. Fino a oggi, il **totale annuo immatricolato ammonta a 1.011.259 unità** rispetto alle 960.820 del 2023, con un tasso di crescita del +5,2% (-18,3% rispetto al 2019) e un avanzo di poco più di 50.000 pezzi in termini di volumi.

Dati che vengono salutati in maniera favorevole da **Massimo Artusi**, il **presidente di Federauto**, la Federazione dei concessionari auto. “**Mercato complessivamente positivo** – ha commentato – **sull’onda degli incentivi statali operativi dagli inizi di giugno** anche se con un tasso di crescita più contenuto rispetto al mese precedente, con l’elettrico in sostanziale parità e plug-in sempre in arretramento”.

Mercato dell'elettrico ancora in affanno senza gli incentivi

Dopo i buoni risultati di giugno, dovuti al rilascio di 200.000.000 € di fondi messi in campo dal governo per l'acquisto di auto elettriche e andati esauriti in meno di 9 ore, **lo scorso mese gli EV non hanno registrato un incremento di rilievo (+0,4%)** restando in sostanziale parità sui volumi dello scorso anno e una quota del 3,3% in linea con quella cumulata durante l'anno (3,8%).



Massimo Artusi, presidente di Federauto

“Purtroppo, l’Ecobonus – ha sottolineato Artusi – anche nella versione recentemente rimodulata, non è in grado di spingere stabilmente le alimentazioni a bassissime emissioni e influire sul rinnovo del parco circolante più vetusto, con il risultato che dopo l’esaurimento flash delle risorse sulla fascia 0-20 g/km di CO₂, gli ordini sono tornati in evidente affanno”.

Senza i giusti stimoli, **“questa tipologia di propulsori fatica ad affermarsi su larga scala sul nostro mercato** e la debolezza del mercato dell'elettrico è acclarata anche a livello globale con una domanda inferiore alle previsioni che ha indotto molte Case automobilistiche a ritoccare i propri volumi produttivi”.

L'elettrificazione alla base dello svecchiamento del parco circolante

Oltre ai BEV, anche le **vetture plug-in** non mostrano spiragli di crescita, chiudendo il mese a **-14,1%** (quota 3,7%) e anche su base annua la perdita cumulata è forte (-24,9%) con la rappresentatività al 3,3%.

“Per facilitare e velocizzare lo svecchiamento del parco circolante – ha affermato il presidente di Federauto – prescindendo dalla tecnologia di propulsione e imprimere una crescita costante ai veicoli elettrificati BEV e PHEV, anche considerando il divieto europeo alla vendita di veicoli endotermici dal 2035, ribadiamo la priorità nonché l’opportunità, nell’ambito dei lavori della legge delega sulla riforma fiscale, di rivedere la tassazione che grava sull’auto aziendale: l’unica leva in grado di garantire continuità,

certezza e sviluppo delle nuove alimentazioni secondo una strategia di medio-lungo periodo. Mentre, in ambito europeo”.



Le uniche vetture “elettrificate” ad aver registrato una buona performance durante lo scorso mese sono quelle **ibride elettriche**, che conseguono un accrescimento mensile del **+17,9%** e una rappresentatività al 40,2% (38,9% su base annua, come nel mese precedente).

Oltre alla **performance negativa del diesel** (-25%), il **benzina** resta sempre in attivo e **cresciuto durante luglio del +3,5%**, con una quota di mercato del 28,7% (nel progressivo annuo la crescita è del +12,7% e quota 30,2%).

Fare il punto della situazione con il governo e l'Europa

“La prossima settimana – continua Artusi – è in programma il **Tavolo Automotive convocato dal ministro Adolfo Urso** dopo quello tenutosi a febbraio scorso. Sarà l'occasione per esprimere la nostra posizione sul **contesto generale delle politiche sulla transizione**, sui **risultati delle attuali politiche governative per l'automotive** e sull'**approccio che il governo deve portare avanti per il prossimo futuro**, sia a livello nazionale che europeo, per sostenere imprese e cittadini, nell'ambito della transizione”.

Durante l'incontro, “**non mancheremo di ribadire la centralità dei concessionari per il buon funzionamento del mercato** in termini di concorrenza e sicurezza e il peso in termini occupazionali e contributivi che garantiamo”.



Per quanto riguarda l'ambito europeo, Artusi ha concluso sottolineando come “dopo l'insediamento della **nuova Commissione europea**, l'auspicio è che si possa ridiscutere tempi e contenuti del **Green Deal Automotive**. Le **dichiarazioni preliminari** sulle politiche di decarbonizzazione, da parte della neo rieletta Presidente della Commissione, **Ursula von der Leyen**, infatti, sono state piuttosto **sintetiche e deludenti**”.

Federauto: mercato auto luglio +4,7%, le auto elettriche non registrano incrementi di rilievo



Pubblicato il: 06/08/2024

Autore: Redazione GreenCity

Le auto plug-in non mostrano spiragli di crescita, chiudendo il mese a -14,1% (quota 3,7%) e anche su base annua la perdita cumulata è forte (-24,9%) con la rappresentatività al 3,3%.

Secondo i dati comunicati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, **luglio registra 124.806 immatricolazioni di autovetture** contro le 119.247 unità consumate nell'analogo mese dell'anno scorso, con un incremento del +4,7%. Nei primi sette mesi del 2024, il totale immatricolato ammonta a 1.011.259 unità rispetto alle 960.820 del 2023, con un tasso di crescita del +5,2% (-18,3% rispetto al 2019) e un avanzo di poco più di 50.000 pezzi in termini di volumi.

«Mercato complessivamente positivo sull'onda degli incentivi statali operativi dagli inizi di giugno anche se con un tasso di crescita più contenuto rispetto al mese precedente, con l'elettrico in sostanziale parità e plug-in sempre in arretramento», dichiara Massimo Artusi, il Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto. *«Purtroppo, l'Ecobonus, anche nella versione recentemente rimodulata, non è in grado di spingere stabilmente le alimentazioni a bassissime emissioni e influire sul rinnovo del parco circolante più vetusto, con il risultato che dopo l'esaurimento flash delle risorse sulla fascia 0-20 g/km di CO2, gli*

ordini sono tornati in evidente affanno. Senza gli adeguati stimoli, questa tipologia di propulsori fatica ad affermarsi su larga scala sul nostro mercato e la debolezza del mercato dell'elettrico è acclarata anche a livello globale con una domanda inferiore alle previsioni che ha indotto molte Case automobilistiche a ritoccare i propri volumi produttivi».

«La prossima settimana», continua Artusi, «è in programma il Tavolo Automotive convocato dal Ministro Adolfo Urso dopo quello tenutosi a febbraio scorso. Sarà l'occasione per esprimere la nostra posizione sul contesto generale delle politiche sulla transizione, sui risultati delle attuali politiche governative per l'automotive e sull'approccio che il Governo deve portare avanti per il prossimo futuro, sia a livello nazionale che europeo, per sostenere imprese e cittadini, nell'ambito della transizione. Non mancheremo di ribadire la centralità dei concessionari per il buon funzionamento del mercato in termini di concorrenza e sicurezza e il peso in termini occupazionali e contributivi che garantiamo».

«Per facilitare e velocizzare lo svecchiamento del parco circolante prescindendo dalla tecnologia di propulsione e imprimere una crescita costante ai veicoli elettrificati BEV e PHEV, anche considerando il divieto europeo alla vendita di veicoli endotermici dal 2035, ribadiamo la priorità nonché l'opportunità, nell'ambito dei lavori della legge delega sulla riforma fiscale, di rivedere la tassazione che grava sull'auto aziendale: l'unica leva in grado di garantire continuità, certezza e sviluppo delle nuove alimentazioni secondo una strategia di medio-lungo periodo. Mentre, in ambito europeo», conclude Artusi, «dopo l'insediamento della nuova Commissione europea, l'auspicio è che si possa ridiscutere tempi e contenuti del Green Deal Automotive. Le dichiarazioni preliminari sulle politiche di decarbonizzazione, da parte della neo rieletta Presidente della Commissione, Ursula von der Leyen, infatti, sono state piuttosto sintetiche e deludenti».

Dal punto di vista dei canali di vendita, quello dei privati, che segna un incremento delle immatricolazioni (+14,1%), al 62,3% di quota (+5,3 p.p.) e porta i primi sette mesi dell'anno ad una rappresentatività del 56,3% (+1,7 p.p.), insieme a quello delle auto-immatricolazioni (+16,7%) contribuiscono alla chiusura positiva del mese. Il canale flotte archivia il mese con +0,5% (quota 5,3%); il noleggio nella sua interezza (ovvero considerando il breve e lungo termine) si presenta in affanno, con un calo mensile del -22,7% e un posizionamento al 19,6% (quota cumulata al 27,9% in calo di 3,8 p.p.).

Sul lato delle alimentazioni, **a luglio le auto elettriche, dopo il balzo del mese precedente, non hanno registrato un incremento di rilievo (+0,4%)** restando in

sostanziale parità sui volumi dello scorso anno e una quota del 3,3% in linea con quella cumulata (3,8%). Le auto plug-in non mostrano spiragli di crescita, chiudendo il mese a -14,1% (quota 3,7%) e anche su base annua la perdita cumulata è forte (-24,9%) con la rappresentatività al 3,3%. Al contrario, **l'ibrido elettrico consegue un accrescimento mensile del +17,9% e una rappresentatività al 40,2%** (38,9% su base annua, come nel mese precedente). Sempre negativa la performance del diesel (-25%) la cui quota si assottiglia arrivando a segnare 12,8% (14,2% nel periodo gennaio-luglio). Le autovetture a benzina sono sempre attive, crescendo nel mese del +3,5%, con una quota di mercato del 28,7% (nel progressivo annuo la crescita è del +12,7% e quota 30,2%). Infine, il Gpl registra ancora una buona performance (+21,3%) che porta il mese a chiudere con una quota dell'11,4% (9,3% quella nel progressivo da inizio anno), mentre si rileva l'ennesima discesa in picchiata del metano (-87,6%).

06 Agosto 2024

Federauto: le immatricolazioni a luglio crescono del 4,7%



di Federica Bartoli

Secondo i dati comunicati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, luglio registra 124.806 immatricolazioni di autovetture contro le 119.247 unità consumate nell'analogo mese dell'anno scorso, con un incremento del 4,7%. Nei primi sette mesi del 2024, il totale immatricolato ammonta a 1.011.259 unità rispetto alle 960.820 del 2023, con un tasso di crescita del 5,2% (-18,3% rispetto al 2019) e un avanzo di poco più di 50mila pezzi in termini di volumi.

«Mercato complessivamente positivo sull'onda degli incentivi statali operativi dagli inizi di giugno anche se con un tasso di crescita più contenuto rispetto al mese precedente, con l'elettrico in sostanziale parità e plug-in sempre in arretramento - dichiara Massimo Artusi, presidente di Federauto. - Purtroppo, l'Ecobonus, anche nella versione recentemente rimodulata, non è in grado di spingere stabilmente le alimentazioni a bassissime emissioni e

influire sul rinnovo del parco circolante più vetusto, con il risultato che dopo l'esaurimento flash delle risorse sulla fascia 0-20 g/km di Co2, gli ordini sono tornati in evidente affanno. Senza gli adeguati stimoli, questa tipologia di propulsori fatica ad affermarsi su larga scala sul nostro mercato e la debolezza del mercato dell'elettrico è acclarata anche a livello globale con una domanda inferiore alle previsioni che ha indotto molte case automobilistiche a ritoccare i propri volumi produttivi».

Dal punto di vista dei canali di vendita, quello dei privati, che segna un incremento delle immatricolazioni (+14,1%), al 62,3% di quota (+5,3 p.p.) e porta i primi sette mesi dell'anno ad una rappresentatività del 56,3% (+1,7 p.p.), insieme a quello delle auto-immatricolazioni (+16,7%) contribuiscono alla chiusura positiva del mese.

Il canale flotte archivia il mese con +0,5% (quota 5,3%); il noleggio nella sua interezza (ovvero considerando il breve e lungo termine) si presenta in affanno, con un calo mensile del -22,7% e un posizionamento al 19,6% (quota cumulata al 27,9% in calo di 3,8 p.p.).

Sul lato delle alimentazioni, a luglio le auto elettriche, dopo il balzo del mese precedente, non hanno registrato un incremento di rilievo (+0,4%) restando in sostanziale parità sui volumi dello scorso anno e una quota del 3,3% in linea con quella cumulata (3,8%). Le auto plug-in non mostrano spiragli di crescita, chiudendo il mese a -14,1% (quota 3,7%) e anche su base annua la perdita cumulata è forte (-24,9%) con la rappresentatività al 3,3%. Al contrario, l'ibrido elettrico consegue un accrescimento mensile del +17,9% e una rappresentatività al 40,2% (38,9% su base annua, come nel mese precedente). Sempre negativa la performance del diesel (-25%) la cui quota si assottiglia arrivando a segnare 12,8% (14,2% nel periodo gennaio-luglio).

Le autovetture a benzina sono sempre attive, crescendo nel mese del +3,5%, con una quota di mercato del 28,7% (nel progressivo annuo la crescita è del +12,7% e quota 30,2%). Infine, il Gpl registra ancora una buona performance (+21,3%) che porta il mese a chiudere con una quota dell'11,4% (9,3% quella nel progressivo da inizio anno), mentre si rileva l'ennesima discesa in picchiata del metano (-87,6%).

Negli ultimi tre giorni di luglio è stato immatricolato il 34,8% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni Federauto sui dati Dataforce, hanno rappresentato circa il 13,3% dei volumi di vendita mensili, con un incremento del +16,7% rispetto a luglio 2023.

Tavolo Automotive

Federauto: "Serve una riforma della fiscalità dell'auto"



Redazione Online



Federauto, la federazione dei concessionari italiani, ha partecipato alla riunione plenaria del **Tavolo Automotive**, tenutasi ieri, 7 agosto, al Ministero delle Imprese e del Made in Italy, e, tramite il vicepresidente Plinio Vanini è tornata a chiedere una revisione della fiscalità delle auto aziendali. "Nella definizione delle future politiche legate all'auto, riteniamo sia vincente investire in maniera strutturale sulla riforma della fiscalità dell'auto aziendale, anche riducendo i fondi attualmente impegnati per l'Ecobonus. Attendiamo la convocazione dei tavoli tecnici nel prossimo mese di settembre così da avviare prontamente i lavori e definire un set chiaro di misure, in grado di garantire certezza a imprese e cittadini, nell'ambito della transizione energetica", ha spiegato Vanini.

Il punto di vista dell'Anfia. Al tavolo ha partecipato anche l'Anfia tramite il presidente Roberto Vavassori, che ha espresso il parere dell'associazione sui quattro temi all'ordine del giorno, tra cui gli incentivi. Vavassori ha chiesto delle modifiche alla distribuzioni dei fondi e l'introduzione di una programmazione pluriennale per evitare che si trasformi in un intervento una-tantum dagli scarsi risultati. Inoltre, per il presidente dell'Anfia, "è giunto il momento di dedicare almeno altrettanta attenzione alle politiche di sostegno all'offerta, quindi alle politiche industriali per accompagnare nella transizione energetica l'intera filiera produttiva automotive, che non è formata soltanto da Costruttori e componentisti, ma anche da comparti come le società di engineering e gli allestitori di veicoli commerciali e industriali, che vantano un alto grado di competenze e specializzazione. A tutti dobbiamo offrire soluzioni e nuove opportunità di business. La nostra è l'unica filiera a cui è richiesta, a livello europeo, un'impegnativa e obbligatoria transizione energetica entro tempi più brevi rispetto ad altri settori". Vavassori ha anche auspicato "che l'accordo con Stellantis possa concludersi in tempi brevissimi con l'impegno concreto dell'azienda ad accrescere le produzioni nazionali a non abbandonare le attività strategiche di ricerca e innovazione sul territorio e a rafforzare e non 'sciogliere' i rapporti con la filiera italiana della fornitura".

Federauto, "Ecobonus da rivedere, ha effetti modesti"

[16:39 Giovedì 08 Agosto 2024](#)

"Il Tavolo automotive va nella direzione che più parti della filiera italiana auspicano, sia per quanto riguarda il metodo, sia per le tematiche al centro del confronto. Nella definizione delle future politiche legate all'auto, riteniamo sia vincente investire in maniera strutturale sulla riforma della fiscalità dell'auto aziendale, anche riducendo i fondi attualmente impegnati per l'Ecobonus". Lo afferma Plinio Vanini, vicepresidente di Federauto, per il quale "l'Ecobonus, sebbene rimodulato, ha effetti modesti sul mercato delle alimentazioni green e sullo svecchiamento del parco più vetusto, insicuro e inquinante". "Attendiamo la convocazione dei tavoli tecnici nel prossimo mese di settembre così da avviare prontamente i lavori e definire un set chiaro di misure, in grado di garantire certezza a imprese e cittadini, nell'ambito della transizione energetica", conclude Vanini.

TGCOM24

Fallimento Ecobonus: per togliere dalle strade auto inquinanti e pericolose serve altro

giovedì, 8 Agosto 2024



Se l'Ecobonus doveva servire a spingere la svolta green e a svecchiare un parco auto vecchio, insicuro e inquinante come quello italiano, beh si può dire che l'esperimento sia fallito. Un fallimento decretato nel corso della riunione plenaria del Tavolo automotive andata in scena al ministero delle Imprese e del made in Italy presieduta dal ministro Adolfo Urso alla quale hanno partecipato i rappresentanti delle associazioni di categoria della filiera, dei sindacati, e delle aziende di settore. Un incontro organizzato per fare il punto sui risultati a oggi registrati dell'Ecobonus 2024, sugli sviluppi futuri delle politiche di sostegno alla domanda, sulle prospettive in termini di offerta e produzione, oltre che, sul possibile ingresso di nuovi attori produttivi nel nostro Paese, che ha visto il ministro preannunciare una riduzione degli incentivi "anche a causa del fatto che la produzione nazionale non ne registra particolari ricadute positive", come ha affermato lo stesso Adolfo Urso spiegando che "sono allo studio nuove formule su cui si aprirà il confronto a settembre". Ricadute sul mercato modeste ribadite anche da Plinio Vanini, vicepresidente di Federauto, fermamente convinto che "nella definizione delle future politiche legate all'auto sia vincente investire in maniera strutturale sulla riforma della fiscalità dell'auto aziendale, anche riducendo i fondi attualmente impegnati per l'Ecobonus. Attendiamo la convocazione dei tavoli tecnici nel prossimo mese di settembre così da avviare prontamente i lavori e definire un set chiaro di misure, in grado di garantire certezza a imprese e cittadini, nell'ambito della transizione energetica», ha dichiarato il vicepresidente di Federauto.

Plinio Vanini, vicepresidente di Federauto: “Ecobonus e fiscalità delle auto aziendali sono da rivedere”

9 Agosto 2024 - [Luca Barengi](#)

Durante il tavolo automotive del Mimit, il vicepresidente di Federauto ha inoltre auspicato la convocazione dei tavoli tecnici nel prossimo mese di settembre per "garantire certezza a imprese e cittadini, nell'ambito della transizione energetica".

Durante il pomeriggio di mercoledì, si è svolto a palazzo Piacentini, nel pieno centro di Roma, la **riunione plenaria del Tavolo Automotive**, presieduta dal **ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso**, insieme al al viceministro Valentino Valentini e ai sottosegretari Fausta Bergamotto e Massimo Bitonci.

Tra le questioni venute alla luce durante il colloquio, i **risultati registrati dell'Ecobonus 2024**, gli **sviluppi futuri delle politiche di sostegno alla domanda**, le **prospettive in termini di offerta e produzione**, infine il **possibile ingresso di nuovi attori produttivi nel nostro Paese**.

Il ministro ha preannunciato che, in prospettiva, **gli incentivi alla domanda dovrebbero vedere ridotto il loro peso**, anche a causa del fatto che la produzione nazionale non ne registra particolari ricadute positive. In questa direzione sono allo studio nuove formule su cui si aprirà il confronto a settembre.

All'incontro hanno partecipato le **associazioni di categoria della filiera**, i **sindacati**, le **aziende di settore** e i **rappresentanti delle Regioni**. Tra loro era presene anche **Plinio Vanini, vicepresidente di Federauto**, che ha

espresso il punto di vista dei tanti attori impegnati nel settore delle concessionarie.

Il punto di vista di Federauto

L'intervento del vicepresidente di Federauto durante l'incontro al Mimit si è focalizzato sull'**Ecobonus che, sebbene rimodulato, ha effetti modesti sul mercato delle alimentazioni green e sullo svecchiamento del parco più vetusto, insicuro e inquinante.**

“La riunione di questo tavolo – ha detto Vanini – va nella direzione che più parti della filiera automotive italiana auspicano, sia per quanto riguarda il metodo, sia per le tematiche al centro del confronto. Nella definizione delle future politiche legate all'auto, **riteniamo sia vincente investire in maniera strutturale sulla riforma della fiscalità dell'auto aziendale, anche riducendo i fondi attualmente impegnati per l'Ecobonus**”.

Plinio Vanini, vicepresidente di Federauto

Tra gli altri i temi affrontati, la **sperequazione fra società di noleggio e concessionari**, entrambi promotori diretti della mobilità verde, ma anche la **necessità di intervenire sulla fiscalità delle auto aziendali** come leva strutturale per agevolare il rinnovo del parco auto e accrescere la penetrazione dei veicoli elettrificati sul mercato.

“Attendiamo – ha concluso Vanini – la **convocazione dei tavoli tecnici nel prossimo mese di settembre così da avviare prontamente i lavori e definire un set chiaro di misure**, in grado di garantire certezza a imprese e cittadini, nell'ambito della transizione energetica”.



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

Automotive: Federauto, Ecobonus da ripensare e fiscalità dell'auto aziendale da rivedere

(FERPRESS) – Roma, 9 AGO – Mercoledì si è svolta la riunione plenaria del Tavolo Automotive al MIMIT, presieduta dal ministro Urso insieme al viceministro Valentini e ai sottosegretari Bergamotto e Bitonci.

L'incontro, cui hanno partecipato le associazioni di categoria della filiera, i sindacati, le aziende di settore e i rappresentanti delle Regioni, si è focalizzato sui risultati ad oggi registrati dell'Ecobonus 2024, sugli sviluppi futuri delle politiche di sostegno alla domanda, sulle prospettive in termini di offerta e produzione, infine sul possibile ingresso di nuovi attori produttivi nel nostro Paese.

Lo riferisce una nota di Federauto.

Il ministro ha preannunciato che, in prospettiva, gli incentivi alla domanda dovrebbero vedere ridotto il loro peso, anche a causa del fatto che la produzione nazionale non ne registra particolari ricadute positive. In questa direzione sono allo studio nuove formule su cui si aprirà il confronto a settembre.

Il vicepresidente Plinio Vanini ha espresso il punto di vista di Federauto, focalizzato sull'Ecobonus che, sebbene rimodulato, ha effetti modesti sul mercato delle alimentazioni green e sullo svecchiamento del parco più vetusto, insicuro e inquinante. Tra i temi affrontati anche la sperequazione fra società di noleggio e concessionari – ambedue promotori diretti della mobilità verde – e la necessità di intervenire sulla fiscalità delle auto aziendali come leva strutturale per agevolare il rinnovo del parco auto e accrescere la penetrazione dei veicoli elettrificati sul mercato.

«La riunione di questo Tavolo va nella direzione che più parti della filiera automotive italiana auspicano, sia per quanto riguarda il metodo, sia per le tematiche al centro del confronto. Nella definizione delle future politiche legate all'auto, riteniamo sia vincente investire in maniera

strutturale sulla riforma della fiscalità dell'auto aziendale, anche riducendo i fondi attualmente impegnati per l'Ecobonus. Attendiamo la convocazione dei tavoli tecnici nel prossimo mese di settembre così da avviare prontamente i lavori e definire un set chiaro di misure, in grado di garantire certezza ad imprese e cittadini, nell'ambito della transizione energetica», ha dichiarato il vicepresidente di Federauto, Vanini.

Federauto | Vanini: “Ecobonus da ripensare e fiscalità dell’auto aziendale da rivedere”

Federauto chiede di ripensare l'Ecobonus e la fiscalità delle auto aziendali

di [Andrea Senatore](#) 10 Agosto, 2024



Il 7 agosto si è tenuta la riunione plenaria del **Tavolo Automotive** presso il MIMIT, guidata dal ministro delle imprese e del made in Italy **Adolfo Urso**, insieme al viceministro Valentini e ai sottosegretari Bergamotto e Bitonci. All’incontro hanno preso parte le associazioni di categoria tra cui **Federauto**, i sindacati, le aziende del settore e i rappresentanti delle Regioni.

Federauto chiede di ripensare l’Ecobonus e la fiscalità delle auto aziendali

La discussione si è concentrata sui risultati ottenuti finora dall’**Ecobonus 2024**, sui futuri sviluppi delle politiche di sostegno alla domanda, sulle prospettive relative all’offerta e alla produzione, e sul possibile ingresso di nuovi produttori in Italia.

Il ministro ha anticipato che, in futuro, gli incentivi alla domanda potrebbero subire una riduzione, poiché la produzione nazionale non ha riscontrato benefici significativi da tali misure. In quest’ottica, sono allo studio nuove soluzioni che saranno oggetto di discussione a settembre.

Il vicepresidente di Federauto, **Plinio Vanini**, ha espresso la posizione dell'associazione, sottolineando che, nonostante la rimodulazione, l'Ecobonus ha un impatto limitato sul mercato delle alimentazioni green e sul rinnovamento del **parco auto** più obsoleto, insicuro e inquinante. Tra i temi trattati, si è discusso anche della disparità di trattamento tra società di noleggio e concessionari, entrambi promotori della mobilità sostenibile, e della necessità di intervenire sulla **fiscalità delle auto aziendali**.

Il vicepresidente di Federauto, Vanini, in proposito ha dichiarato: «La riunione di questo Tavolo rappresenta un passo avanti nella direzione auspicata da molteplici attori della filiera automotive italiana, sia per l'approccio adottato che per i temi trattati. Riteniamo che, per le future politiche legate al settore automobilistico, sia fondamentale un investimento strutturale nella riforma della fiscalità dell'auto aziendale, anche a costo di ridurre i fondi attualmente destinati all'Ecobonus. Attendiamo con interesse la convocazione dei tavoli tecnici nel prossimo settembre per avviare i lavori e definire un insieme chiaro di misure, capaci di offrire certezza a imprese e cittadini nell'ambito della transizione energetica».

Federauto, ecobonus da ripensare e fiscalità dei mezzi aziendali da rivedere



Domenica 11 Agosto 2024 Ultimo aggiornamento 11:24

«L'ecobonus è da ripensare e fiscalità dell'auto aziendale da rivedere». Lo afferma Federauto, che ha partecipato al tavolo automotive che si è svolto ieri al Mimit. La riunione del tavolo, spiega l'associazione, «va nella direzione che più parti della filiera automotive italiana auspicano, sia per quanto riguarda il metodo, sia per le tematiche al centro del confronto. Nella definizione delle future politiche legate all'auto, riteniamo sia vincente investire in maniera strutturale sulla riforma della fiscalità dell'auto aziendale, anche riducendo i fondi attualmente impegnati per l'ecobonus». «Attendiamo la convocazione dei tavoli tecnici nel prossimo mese di settembre così da avviare prontamente i lavori e definire un set chiaro di misure, in grado di garantire certezza ad imprese e cittadini, nell'ambito della transizione energetica», conclude Federauto.

Federauto al Tavolo Automotive ministeriale



Si è svolta nei giorni scorsi la riunione plenaria del Tavolo Automotive al Mimit, presieduta dal ministro Urso insieme al viceministro Valentini e ai sottosegretari Bergamotto e Bitonci. L'incontro, cui hanno partecipato le associazioni di categoria della filiera, i sindacati, le aziende di settore e i rappresentanti delle Regioni, si è focalizzato sui risultati ad oggi registrati dell'Ecobonus 2024, sugli sviluppi futuri delle politiche di sostegno alla domanda, sulle prospettive in termini di offerta e produzione, infine sul possibile ingresso di nuovi attori produttivi nel nostro Paese.

Il ministro ha preannunciato che, in prospettiva, gli incentivi alla domanda dovrebbero vedere ridotto il loro peso, anche a causa del fatto che la produzione nazionale non ne registra particolari ricadute positive. In questa direzione sono allo studio nuove formule su cui si aprirà il confronto a settembre.

Il vicepresidente Plinio Vanini ha espresso il punto di vista di Federauto, focalizzato sull'ecobonus che, sebbene rimodulato, ha effetti modesti sul mercato delle alimentazioni green e sullo svecchiamento del parco più vetusto, insicuro e inquinante. Tra i temi affrontati anche la sperequazione fra società di noleggio e concessionari - ambedue promotori diretti della mobilità verde - e la necessità di intervenire sulla fiscalità delle auto aziendali come leva strutturale per agevolare il rinnovo del parco auto e accrescere la penetrazione dei veicoli elettrificati sul mercato.

«La riunione di questo Tavolo va nella direzione che più parti della filiera automotive italiana auspicano, sia per quanto riguarda il metodo, sia per le tematiche al centro del confronto. Nella definizione delle future politiche legate all'auto, riteniamo sia vincente investire in maniera strutturale sulla riforma della fiscalità dell'auto aziendale, anche riducendo i fondi attualmente impegnati per l'Ecobonus. Attendiamo la convocazione dei tavoli tecnici nel prossimo mese di settembre così da avviare prontamente i lavori e definire un set chiaro di misure, in grado di garantire certezza ad imprese e cittadini, nell'ambito della transizione energetica», ha dichiarato il vicepresidente di Federauto, Vanini.

Anfia, quota auto elettriche in Italia è scesa al 3,4%. Federauto, vendite EV stabili, in calo le plug-in



Sabato 17 Agosto 2024 Ultimo aggiornamento 08:55

«Dopo l'incremento a doppia cifra di giugno (+15%), a luglio il mercato auto italiano rallenta la crescita (+4,7%) nonostante due giorni lavorativi in più rispetto a luglio 2023 (23 giorni contro 21)". Lo afferma Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia. «Del resto, il buon risultato di giugno, in buona parte determinato dagli incentivi del nuovo ecobonus per le vetture a zero e a basse emissioni locali, era difficilmente replicabile. Secondo i dati del Mimit, la piattaforma ecobonus, accessibile dal 3 giugno, ha raccolto oltre 25.000 prenotazioni nella fascia emissiva 0-20 g/km di CO₂ - che si sono poi tradotte in circa 13.000 immatricolazioni di auto Bev fino al 30 giugno - facendo esaurire in poche ore i fondi allocati per questa fascia. Si evidenzia, infatti, che la quota di mercato delle auto elettriche, salita all'8,4% a giugno, nel mese di luglio è del 3,4%".

«**Mercato complessivamente positivo** sull'onda degli incentivi statali operativi dagli inizi di giugno anche se con un tasso di crescita più contenuto rispetto al mese precedente, con l'elettrico in sostanziale parità e plug-in sempre in arretramento».Lo sottolinea Massimo Artusi, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto. «Purtroppo, l'Ecobonus, anche nella versione recentemente rimodulata - osserva - non è in grado di spingere stabilmente le alimentazioni a bassissime emissioni e influire sul rinnovo del parco circolante più vetusto, con il risultato che dopo l'esaurimento flash delle risorse sulla fascia 0-20 g/km di CO₂, gli ordini sono tornati in evidente affanno. Senza gli adeguati stimoli, questa tipologia di propulsori fatica ad affermarsi su larga scala sul nostro mercato e la debolezza del mercato dell'elettrico è acclarata anche a livello globale con

una domanda inferiore alle previsioni che ha indotto molte case automobilistiche a ritoccare i propri volumi produttivi.

La prossima settimana - continua Artusi - è in programma il Tavolo Automotive convocato dal Ministro Adolfo Urso dopo quello di febbraio. Sarà l'occasione per esprimere la nostra posizione sul contesto generale delle politiche sulla transizione, sui risultati delle attuali politiche governative per l'automotive e sull'approccio che il governo deve portare avanti per il prossimo futuro, sia a livello nazionale che europeo, per sostenere imprese e cittadini, nell'ambito della transizione. Non mancheremo di ribadire la centralità dei concessionari per il buon funzionamento del mercato in termini di concorrenza e sicurezza e il peso in termini occupazionali e contributivi che garantiamo».



Eventi

7 agosto 2024

TAVOLO AUTOMOTIVE convocato dal Ministro **Adolfo Urso** presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Partecipazione del vicepresidente Federauto **Plinio Vanini**.