



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Ottobre 2024



FEDERAUTO
Federazione Italiana Concessionari Auto

Sommario Rassegna Stampa

Cartaceo.....	2
Web	36
Eventi.....	99



Cartaceo



L'analisi

LA TEMPESTA DELL'AUTO COLPISCE I DEALER

di Pier Luigi del Viscovo

Nel buco nero in cui è finito il sistema industriale automobilistico i concessionari sono il vaso di coccio. Già adesso denunciano di essere strapieni di auto elettriche immatricolate a kmo, affinché il costruttore di turno potesse evitare le multe. A gennaio, quando il limite delle emissioni medie di CO₂ si abbasserà da 116 a 94 gr/km, la pressione aumenterà ancora.

Ma c'è di peggio: non riceveranno tutte le auto termiche che i clienti chiederanno e che gli servirebbero a tenere in equilibrio i conti. Sì perché, trattandosi appunto di emissioni medie, l'obiettivo può essere raggiunto in due modi, complementari. Oltre ad aumentare le immatricolazioni di vetture elettriche, ma sopra una soglia non si può fisicamente andare, si possono diminuire le immatricolazioni delle termiche. In sostanza, è il ragionamento, non conviene produrre e vendere macchine che poi generano delle multe.

Inoltre, sullo sfondo c'è sempre il disegno dei costruttori di trasformare i concessionari in agenti. In effetti, nei rapporti con le reti lasciano intendere che sia ormai archiviato con la formula del rinvio sine die. Ma è solo perché si sono accorti che hanno di nuovo bisogno di forzare le immatricolazioni, operazioni che gli agenti non potrebbero fare.

Niente paura, il progetto sta nei cassetti in attesa di essere ritirato fuori. Infatti, da indiscrezioni di alcuni importantissimi concessionari, sembra che nelle relazioni agli analisti finanziari e agli investitori quei 3 o 4 punti di margine aggiuntivi, frutto proprio del mandato d'agenzia,

siano ancora lì, ad abbellire l'outlook dei prossimi anni. Così nel mercato sono tutti amici come prima, partner nella stessa vecchia avventura di sempre, dalla quale usciranno tutti insieme o nessuno e per favore immatricula quella bisarca di auto che ti sta arrivando, entro fine mese come al solito.

Ai piani alti della finanza invece si racconterebbe un film diverso, ambientato in quel mondo nuovo detto power point, dove si vende ciò che si deve e al prezzo che conviene, grazie a una rete di agenti che costa molto meno dei vecchi concessionari, anche se poi sempre loro sono, che cambiano d'abito in un attimo.

Non sappiamo se i costruttori si salveranno e chiudendo quanti impianti. Quello che sanno i concessionari è che in un mercato da 1,2/1,3 milioni di pezzi molti saloni dovranno chiudere. Cosa non facile e nemmeno gradevole per questi imprenditori che conoscono le situazioni personali di ogni addetto.

In questa folle corsa alla Thelma&Louise, secondo Massimo Artusi, presidente di Federauto, l'associazione dei concessionari, "a collasare sarebbero prima le reti di vendita con i loro 175.000 occupati diretti e poi tutto l'indotto".

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il caso

di Maurizio Bertera

Mercato, altro che auto elettriche È boom per diesel e benzina usate

Il doppio degli italiani preferisce un modello di «seconda mano» rispetto al nuovo

Se il mercato delle auto usate in Italia vale quasi il doppio di quello del nuovo, un motivo c'è: è la soluzione per chi non può permettersi spese eccessive, o non intende investire sull'auto cifre troppo alte. I numeri, del resto, sono importanti: il mercato delle vetture di seconda mano nel 2023 ha registrato 2,9 milioni di passaggi di proprietà — al netto delle minivolture — +6,6%, rispetto ai 2,7 milioni del 2022, quello del nuovo ha chiuso a 1,566 milioni. Seppure in calo, le auto diesel restano le più amate (45,4% sul totale, nella prima metà del 2024, secondo i dati Unrae), seguite da quelle a benzina (38,7%), ibride (7,3%), GPL (4,9%), a metano (2,2%) e dalle elettriche (l'1%, non è una sorpresa).

Sergio Lanfranchi del Centro Studi Autoscout24, il più grande marketplace online a livello europeo, conferma questa tendenza: «Il mercato italiano dell'usato è solido ed è prevedibile una chiusura in segno positivo per fine anno: merito della sua resilienza e della scarsa influenza di fattori esterni come gli incentivi governativi o le scelte delle Case, risultando meno volatile rispetto al mercato del nuovo». Osserviamo i prezzi, rilevati da AutoScout24, in settembre: quello medio è di 21.480 euro (-6% rispetto al valore di 12 mesi fa) mentre

quello di una vettura da uno a tre anni di vita sale a 33.661 euro (+1% rispetto a settembre 2023). «Sono significativamente più alti guardando al 2019, ma in discesa da un anno e non vediamo cambiamenti all'orizzonte: è un momento buono per acquistare — prosegue Lanfranchi». In agosto, il calo maggiore nel prezzo è stato registrato dalle elettriche (-15,9%) e dalle diesel (-10,5%), tengono di più le ibride (-6,1%) e i modelli a benzina (-5,2%). In Europa, per la cronaca, siamo su valori leggermente superiori nel calo dei prezzi: Auto1 Group Price Index lo valuta a -7,6% rispetto a settembre 2023 e -3,7% da gennaio 2024.

Non stupisce che le Case, quasi tutte alle prese con difficoltà a vendere i modelli recenti, siano sempre più attente a quelli di seconda mano, finendo per sorridere solo sul secondo fronte. La prova: Spoticar, la divisione specifica di Stellantis (gruppo non certo in salute), nel 2023 è cresciuta del 37% nelle vendite rispetto all'anno precedente e oggi ha circa 300 showroom. «Il settore che era esplosivo durante la pandemia, facendo lievitare i prezzi (in media +34,3% dal 2019 al 2022, ndr), perché era quasi impossibile trovare auto nuove, è ritornato a livelli pre-Covid — spiega il responsabile di Spoticar, Guido Bevilacqua

—: significa disponibilità di prodotto e prezzi più vantaggiosi per i clienti in quanto la svalutazione del nuovo, anno su anno, sta aumentando verso il 10%, mentre nel 2021 era scesa persino al 2-3%». È una «guerra» che riguarda anche le Case «premium»: Mercedes ha appena festeggiato i cinque anni del programma Certified per l'usato, con 80 mila garanzie attivate. «Oggi, questo mercato rappresenta una grande opportunità per conquistare le persone desiderose di accedere a un brand come il nostro, come per fidelizzare ulteriormente i nostri clienti quando vogliono cambiare modello o prenderne un secondo. E c'è pure l'impegno verso la sostenibilità ambientale: la nostra offerta vanta un'anzianità mai superiore ai sei anni», dice Giuseppe Vario, responsabile usato Mercedes-Benz Italia.

«C'è tanto interesse: rispetto al 2023, nei primi sei mesi di attività per BeBeep, il nuovo brand dedicato interamente all'usato, gli utenti che hanno cercato un contenuto sul nostro sito sono cresciuti a doppia cifra così come gli ingressi nelle 70 filiali del gruppo per avere informazioni sui 3000 modelli dello stock BeBeep, con un sensibile aumento delle vendite», sottolinea Mattia Vanini, vicepresidente di Autotorino, il top dealer nella penisola. Tutto

bene? No, perché il nocciolo della questione resta la mancata sostituzione del vecchio parco che, in presenza di un mercato del nuovo fiacco, non riceve aiuto dall'usato. Unrae ha stimato che nel primo semestre 2024, il 47% dei passaggi di proprietà abbia riguardato auto con oltre 10 anni. «Stiamo rischiando l'effetto Cuba — sostiene Massimo Artusi, presidente di Federauto che raggruppa circa 1100 concessionarie —, perché nonostante i prezzi scendano, gli italiani continuano a comprare l'usato vecchio, non solo per uno scarso potere d'acquisto, ma anche per la mancanza di quello "fresco", perché le aziende cambiano meno il loro parco auto rispetto al passato. Abbiamo una fiscalità punitiva, in misura nettamente maggiore ad altri Paesi europei e la stiamo pagando. Altro tema: se non verranno stabilite regole uniformi sulle emissioni consentite, aumenterà la confusione tra chi intende comprare un usato e non si capacita perché tra una città e l'altra, anche vicina, si possa entrare in centro o meno con la stessa auto. Non c'è tempo da perdere, perché l'usato, che oggi vale mediamente il 30% delle vendite di una concessionaria, dovrà aumentare per ragioni di necessità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I prezzi, in settembre

Il prezzo medio è di 21.480 euro, quello di una vettura da 1 a 3 anni è di 33.661 euro



108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Le più cercate sul web

Fonte: Centro Studi Autoscout24



Volkswagen Golf



Fiat Panda



Fiat 500



Audi A3



Volkswagen Polo



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



IMMATRICOLAZIONI In Italia mercato in rosso

Auto spenta a settembre. Mirafiori ferma

L'elettrico avanza ma è l'effetto del bonus. E le vendite di Stellantis calano del 33%

Pierluigi Bonora

A settembre, in Italia, le auto elettriche rialzano la testa in un mercato complessivo le cui immatricolazioni scendono intorno all'11 per cento. Un risultato, quello delle vetture a sola batteria (+29% e quota mensile del 9,3%, ma del 4% nel cumulato), che deriva essenzialmente dal boom di giugno quando, in una sola giornata, sono andati esauriti gli incentivi per questa alimentazione. «È l'effetto - spiega Massimo Artusi, presidente di Federauto (concessionari) - delle progressive consegne di quelle automobili che hanno beneficiato dell'ecobonus».

Da gennaio i volumi totali in Italia si attestano a 1.202.122 unità, +2,1% sul pe-

riodo gennaio-settembre 2023. «Il trend negativo degli ultimi due mesi - commenta Roberto Vavassori, presidente di Anfia (filiera automotive) - ci porta a dover rivedere al ribasso le previsioni di chiusura per il 2024, scendendo da 1.624.000 unità a 1.555.000 (circa -0,8% rispetto al 2023). L'andamento negativo del mercato, inoltre, si affianca a una situazione industriale sempre più critica. Per questo accogliamo con favore la proposta all'Ue del ministro Adolfo Urso di anticipare al 2025 le clausole di revisione dei target CO2 per i veicoli e di adottare un piano europeo automotive. Senza dimenticare che la filiera italiana necessita di interventi immediati». Il punto attuale e sui progetti futuri di Stellantis, intanto, sarà

fatto il prossimo 11 ottobre quando l'ad di Stellantis, Carlos Tavares, sarà in audizione alla Commissione attività produttive della Camera. Per Stellantis il momento continua a essere difficile, oltre che a causa del *profit warning* sui conti di fine anno, anche sul piano delle immatricolazioni in Italia: -33% a settembre e quota crollata dal 32,7% al 24,2%. Segno meno, poi, per tutti i marchi della galassia, in particolare Citroën (-74,5%), Lancia (-72,1%), Maserati (-57,9%) e Fiat (-43,7%).

Si rinnova anche l'abbonamento di Mirafiori con la cassa integrazione a causa della mancanza di ordini. Stellantis ha comunicato ai sindacati (oggi la Fim presenterà i dati sulle produzioni in Italia nel

terzo trimestre) il prolungamento fino a novembre dello stop alla linea della 500 elettrica, «nonostante questo modello, nei primi otto mesi dell'anno, rappresenti il 40% delle vendite nel segmento elettrico delle city-car in Europa», precisa una nota del gruppo. Stellantis, in proposito, ribadisce «di essere al lavoro per garantire la continuità di tutti i suoi impianti e delle sue attività». Ciò non toglie che il 18 ottobre, dopo 40 anni, i lavoratori dell'auto torneranno a incrociare le braccia.

Il colosso cinese Byd, infine, dopo essersi assicurato l'ex Fiat-Fca, Alfredo Altavilla, nel ruolo di special advisor per l'Europa, ha deciso di puntare su Alessandro Grosso, con una lunga esperienza in Fca e Stellantis, per il mercato italiano.

Prolungato fino a novembre lo stop alla produzione della 500 elettrica. L'11 ottobre Tavares in Commissione alla Camera

IN CRISI
Una vista di Mirafiori, stabilimento simbolo della vecchia Fiat a Torino



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

CONTROMANO

Povere elettriche: la metà acquistate da chi le vende

Un dato su tutti fa capire la drammatica realtà delle auto elettriche in Italia. **Federauto**, la federazione dei concessionari, ha denunciato in questi giorni che la rete di vendita è costretta a intestare a se stessa più del 50% delle auto a batteria immatricolate. Il presidente Massimo Artusi parla di «una pressione eccessiva sui venditori per un Green Deal Automotive che vincola i costruttori a produrre veicoli poco graditi dal nostro mercato». Le normative sulle emissioni e il ri-

schio di multe pesantissime inducono le Case «a forzare la fabbricazione di Bev che il mercato non assorbe». Così i costruttori trasferiscono l'onere di smaltire queste vetture sui concessionari «con ingenti oneri finanziari di stock e di obsolescenza causata dal prolungato stop dell'invenduto». A ciò «si aggiunge l'inquietante notizia dell'assegnazione d'ufficio ad alcuni venditori - con successiva fatturazione - di veicoli non ordinati e non abbinati a un cliente finale».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

PRIMA PAGINA

SENZA SINTONIA NON SI VA LONTANO

stantanee che ho riportato con me dal redivivo Salone di Parigi. La prima è il sollievo nel rivedere la gente comune affollarsi attorno alle automobili – soprattutto quelle cinesi, conferma dei mutati equilibri nella bilancia geopolitica dell'auto – in un momento storico in cui la mobilità privata è considerata coacervo di tutti i mali. La seconda è la sorpresa nel vedere la distanza delle posizioni espresse da vari ceo europei.

Luca de Meo della Renault dice che il 2035 non va toccato, che l'elettrico è l'unico futuro possibile e nel contempo chiede di spostare di due anni le sanzioni sullo sfioramento della CO₂ media che diventeranno più punitive nel 2025 («Possibile che dobbiamo essere gli unici idioti che devono pagare le multe?»). Oliver Zipse della BMW afferma che i dazi verso le Bev cinesi sono una stupidaggine e non capisce come «si possa arrivare alla conclusione che fra appena dieci anni l'elettrico sarà l'unica tecnologia percorribile. Se si guarda alle interdipendenze geopolitiche, al costo delle materie prime, al comportamento dei clienti, all'infrastruttura di ricarica, si giunge inevitabilmente a una varietà di soluzioni». Carlos Tavares di Stellantis rifiuta di appoggiare la richiesta di de Meo – forse per tagliargli le gambe nel caso avesse la mezza idea di candidarsi alla leadership della chiacchierata (e sempre smentita, con sospetta foga) unione fra Renault e Stellantis – e addebita l'insuccesso dell'elettrico alla scarsa generosità dei governi.

Ora, le differenti posizioni sono legittime, ché ogni azienda ha obiettivi e orizzonti geografici diversi. Ho però l'impressione che l'industria europea – infilatasi in un vicolo cieco non soltanto perché incapace di arginare il wishful thinking di una classe politica mossa dal dogmatismo, ma anche perché ha sottovalutato per mal riposto senso di superiorità (nei confronti di consumatori e rivali) la portata di un cambiamento epocale – fatichi a far fronte comune in un mo-

mento drammatico. Nonostante la sicurezza mostrata ai media dai grandi capi durante la kermesse parigina, la situazione va infatti deteriorandosi a una velocità inaspettata. E che la congiuntura stia diventando critica lo rivelano, oltre che le difficoltà di mercato (settembre ha di nuovo il segno meno), anche l'esplosione di dissenso all'interno dei costruttori stessi. Alla Volkswagen i sindacati sono sul piede di guerra dopo l'annun-

IL 2025 SI ANNUNCIA DIFFICILE. MA L'EUROPA FATICA A MUOVERSI DI CONCERTO

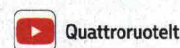
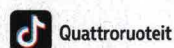
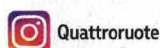
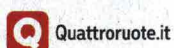
cio delle possibili chiusure, mettendo in pregiudizio le premesse fondanti della gestione in stile renano. E i dealer – ormai convinti che le Case li useranno come ammortizzatore delle proprie inefficienze (Federauto denuncia che metà delle elettriche immatricolate in Italia sono autoimmatricolazioni fatte per alzare surrettiziamente la quota Bev) – sono in aperta rotta di collisione. In tanti anni di carriera non avevo mai visto una lettera come quella mandata dai concessionari Stellantis a Ursula von der Leyen, dove si attacca frontalmente la strategia di Tavares (peraltro uscito malconco da un'infuocata audizione al Senato italiano): «Si assiste a una forte riluttanza da parte dei clienti ad acquistare vetture Bev poiché i prezzi sono ancora alti e le infrastrutture di ricarica insufficienti: ciò ci pone in una posizione contraria a quella del produttore che rappresentiamo, che rimane ottimista circa il rispetto di queste severe normative UE». Un ammutinamento che diventa ancora più significativo alla vigilia di un 2025 in cui bisognerà fare carte false per evitare le multe.

Di fronte a tale scenario sarebbe logico spingere, se non verso aperte alleanze, almeno verso la condivisione d'intenti. Invece, sembra che ognuno voglia giocare una partita a sé, come peraltro testimoniano le orecchie da mercante fatte dalla Volkswa-

gen all'appello di de Meo al modello consociativo in stile Airbus per progettare le piccole elettriche. Per me, è un'opportunità perduta. I cinesi, supportati dal loro governo, si muovono coordinati ("cacciano in branco", secondo la colorita espressione coniata dal capo di Acea); e lo stesso approccio di sistema hanno iniziato a perseguirlo i giapponesi, sotto la guida della corazzata Toyota (gli americani, una volta colonizzatori, si sono rifugiati dietro le barriere alzate dall'inflation reduction act). Mentre la concorrenza mette a fattor comune le competenze, noi ci dividiamo sulla strategia da seguire.

Su tre cose i marchi europei paiono d'accordo: sull'inutilità dei dazi doganali (perché tutti temono le ritorsioni che i cinesi stanno già mettendo in campo), sul rinvio delle multe al 2027 e sulla necessità che i governi rimettano generosi incentivi per spingere in modo artificiale le vendite delle Bev. Due considerazioni. Probabilmente le sanzioni per eccesso di CO₂ slitteranno, perché il conto che dovrebbero pagare le Case è da far tremare i polsi (l'alternativa è di rallentare l'attività degli stabilimenti, con immaginabili conseguenze occupazionali). Va però ricordato che i costruttori avevano accettato le norme Cafe, che sono antecedenti al Green deal, perché certi del successo dell'elettrico: sarebbe corretto che qualcuno riconoscesse di aver sbagliato le previsioni in maniera clamorosa. E ci si domanda se non sia velleitario ritenere che nei prossimi 24 mesi i concorrenti non investiranno per mantenere immutato il gap tecnologico oggi evidente. Infine, una domanda polemica su questa reiterata richiesta di denaro pubblico: pretendere che i governi mettano mano al portafoglio per sostenere artificialmente una tecnologia, con l'alternativa di dover gestire le implicazioni sociali delle fabbriche chiuse, non significa mutuare lo stesso meccanismo di sostegno che l'Europa rimprovera ai cinesi e che ha giustificato i dazi?

Gian Luca Pellegrini



NOVEMBRE 2024 QUATTORRUOTE 1



AUTOMOTIVE: LA DECISIONE PRESA NELLA MANOVRA PREMIAL L'INDUSTRIA DELLE ARMI

C'è un taglio di 4,6 miliardi e il governo parla d'altro

MARIO PIERRO

■ ■ Armi invece della transizione ecologica. All'aeronautica e alla marina andranno oltre 11,3 miliardi di euro fino al 2039, dal 2025 al 2030 saranno tagliati 4,6 miliardi al Fondo per la transizione verde, la ricerca, gli investimenti del settore automotive, cioè l'insieme delle industrie coinvolte nella produzione e nella vendita automobilistica in Italia.

Dopo avere preso nella legge di bilancio una decisione che esemplifica la tendenza verso la quale è avviata un'Europa sempre più autoritaria, ieri il governo ha cercato di cambiare discorso. Ad avviso del vicepremier ministro dei trasporti Matteo Salvini, e del ministro dell'industria («Made in Italy») Adolfo Urso il problema principale del settore è quello che accadrà nel 2035 quando l'Europa proibirà la vendita e l'acquisto dei motori endotermici.

Salvini ha parlato di cosa farà il 5 dicembre. Tra più di un

mese. In effetti si sentiva l'esigenza di saperlo. Ebbene il vicepremier andrà a Bruxelles al Consiglio Europeo dei Trasporti. Ribadirà la richiesta italiana di anticipare al 2025 «la revisione della folle normativa che mette al bando i motori endotermici: è un suicidio economico, ambientale, sociale, lavorativo, commerciale» ha detto. Urso ha invece detto che «la transizione deve esserci ma occorrono le condizioni per raggiungerla. Il processo va sostenuto con una forte immissione di risorse pubbliche ad oggi fuori dalla portata dei bilanci pubblici non solo dell'Italia».

Cosa fare allora di meglio se non anticipare quello che Salvini e Urso hanno definito «suici-

**Schlein vede
Landini: «Grande
preoccupazione»
Conte: «Mettono
a morte il settore»**

dio» tagliando 4,6 miliardi dal fondo che dovrebbe permettere di trovare un'alternativa? Visto che le risorse erano già poche, le tagliano del tutto. E così non ci sarà alcuna transizione. Una posizione che rivela un cortocircuito in cui è piombato il governo.

Tutti gli attori industriali della filiera italiana dell'automotive sono nel panico. «Di fronte alle difficoltà che il sistema automotive sta affrontando - ha detto il presidente di **Federauto**, Massimo Artusi, - c'era da attendersi una manovra che mettesse in priorità misure di sostegno al settore, anziché tagli draconiani e misure penalizzanti». I concessionari ribadiscono la necessità di «avviare una profonda revisione della fiscalità sugli autoveicoli, nel solco di quanto previsto dalla Legge Delega approvata lo scorso anno».

Il problema è che qualcosa è cambiato in Italia dall'anno scorso. E sono ancora moltissimi a non averlo capito. Nel frattempo il governo si è impe-

gnato a rispettare il nuovo patto di stabilità Ue e ha iniziato a tagliare tutto il tagliabile.

Il cambiamento o è stato così repentino da lasciare di sasso chi, fino a pochi giorni fa, aveva ancora creduto agli annunci su un settore, come quello dell'automotive, che sta attraversando una situazione molto complicata. «La decisione del governo contraddice clamorosamente non solo le dichiarazioni di intenti del ministro Urso il 7 agosto scorso, ma anche altri autorevoli esponenti dell'esecutivo che si sono pronunciati fino a pochi giorni fa» ha sostenuto l'associazione Unrae dei rappresentanti di veicoli esteri.

Le opposizioni hanno attaccato un esecutivo in stato confusionale. Per Giuseppe Conte (5 Stelle) «ha firmato la morte del settore». «Questa è un'autentica follia, il tradimento di imprese e lavoratori» ha detto Antonio Misiani del Pd. Per Tino Magni (Avs) «il governo deve ripristinare il fondo automotive».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



Sos di Federauto

«La manovra penalizza l'automotive»



A PAGINA 9

LEGGEDI BILANCIO Anfia e Federauto lanciano un ultimatum al Governo ed al ministro Urso

«La manovra penalizza l'automotive»

Le associazioni di categoria contro i 4,6 miliardi di taglia per riconvertire la filiera

Gli imprenditori e le imprese del settore automotive, «sono sconcertati dalla decisione del governo di decurtare di oltre 4,6 miliardi di euro il "fondo automotive" destinato all'adozione di misure a sostegno della riconversione della filiera». Così l'Anfia facendo presente che «l'automotive è il principale settore manifatturiero italiano: conta oltre 270.000 addetti diretti, ha un fatturato di oltre 100 miliardi di euro ed è l'unico a cui è richiesta una trasformazione obbligatoria epocale in pochi anni». Inoltre «le aziende italiane oltre alle sfide del Green deal, stanno anche affrontando una conclamata crisi industriale a livello nazionale che unita al forte calo dei volumi di mercato a livello europeo sta mettendo seriamente a rischio la sopravvivenza di un'eccellenza italiana». Il taglio previsto dalla Manovra 2025 - prosegue Anfia, è «un'inaccettabile fulmine a ciel sereno che contraddice in maniera clamorosa l'importante attività che il governo sta svolgendo in Europa a favore del settore per migliorare la regolamentazione, e che annulla questi mesi di intenso lavoro del "Tavolo sviluppo automotive". Lavoro che aveva portato l'Anfia, le parti sociali e le Regioni «con vocazione auto-

motive a proporre al governo un Piano d'azione per supportare la filiera. L'auspicio è quello di vedere ridotto il taglio nell'iter di approvazione della Manovra in Parlamento - conclude l'Anfia - in caso contrario, questo tragico ridimensionamento delle risorse segnerebbe una profonda frattura nella fin qui ottima collaborazione tra la filiera ed il governo».

«Il profilo della Legge di Bilancio sembra assumere un connotato penalizzante per l'intero comparto dell'Automotive, prevedendo tagli lineari per diversi miliardi di euro alle misure di sostegno al rinnovo del parco delle autovetture e dei veicoli commerciali, senza includere nel contempo misure alternative». Lo ha dichiarato il presidente di Federauto, Massimo Artusi. «Di fronte alle difficoltà che il sistema automotive sta affrontando, per rispondere ai target e alle scadenze "sfidanti" in realtà irrealistiche poste dall'Unione europea, - ha continuato Artusi - c'era da attendersi una manovra che mettesse in priorità misure di sostegno al settore, anziché tagli e misure penalizzanti. Riteniamo giusto che si attenuino le politiche dei "bonus", che finora poco hanno influito sulla necessità di investire la tendenza al ribasso del mercato

dell'auto. Tuttavia, se viene ridotto drasticamente il fondo per l'Ecobonus e se si tagliano addirittura i fondi per l'Autotrasporto, senza prevedere nel contempo misure di supporto al settore riguardante una revisione complessiva del sistema di tassazione in grado di alleggerire il carico fiscale per le famiglie e le imprese che intendono investire per acquistare un'auto o un veicolo commerciale nuovo, significa semplicemente che si sta rinunciando a perseguire una politica di rilancio del comparto automotive. Ci auguriamo - ha concluso Artusi - che il Governo voglia essere, coerente con le sue scelte politiche, dando una risposta adeguata nell'ambito degli sviluppi parlamentari ed interministeriali della Legge di Bilancio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il settore conta
270 mila
addetti



Sino a settembre immatricolate 45.409 nuove automobili. Risultato migliore del 7,63% rispetto ai primi 9 mesi del 2023

Mercato dell'auto: in Sicilia segni positivi

A

lla fine di settembre in Sicilia sono state immatricolate 45.409 nuove automobili. Un risultato migliore del 7,63% rispetto ai nove mesi dell'anno precedente (42.188). Solo nei 30 giorni precedenti sono state targate 5208 unità in questo caso con una flessione, seppure contenuta, dell'1,70% (erano state 90 in più un 12 mesi addietro). Le percentuali regionali sono però migliori del dato nazionale sia nel mese (-10,7% il risultato dell'intero mercato) che nel periodo (crescita limitata al +2,1%). Un "fenomeno" che si spiega con l'onda lunga degli incentivi, con la necessità maggiore rispetto ad altre aree geografiche del Paese di rinnovare un parco circolante fra i più anziani, cogliendo le agevolazioni. Oltre che dall'attrazione che suscitano sui consumatori le novità sul mercato, stimolando la domanda. Ed al

Mobility Expo se ne vedranno diverse alcune già protagoniste del mercato altre che lo diventeranno. La Sicilia è differente dal resto d'Italia anche per le preferenze dei clienti ancora maggiormente interessati ai modelli dei segmenti A e B (city car e utilitarie), grazie anche al fatto che le vetture di queste categorie sono sempre più complete, accessoriate, confortevoli tanto da non avere nulla da invidiare alle "sorelle" dei segmenti maggiori. Relativamente alle alimentazioni - come nel resto del Paese - il progresso dell'elettriche 100% procede lentamente anche se gli incentivi hanno contribuito all'impennata estiva (+29% in agosto con una quota nazionale adesso salita al 5,2% contro il 3,6% dello scorso anno). Fra le ibride frenano le plug-in (quota del 3,4%) e le mild (-6,4%) mentre "volano" le full-hybrid (+11,1%). Complessivamente l'abbinamento termico-elettrico supera ormai il 40% di quota di mercato (43,9%) mentre flettono le alimentazioni benzina e quelle a gasolio che pesano rispettivamente per il 25,4% e per il 12,7%. Cresce invece il Gpl (9,3% di quota) mentre si è quasi azzerata la presenza delle auto a metano. Relativamente ai modelli la più venduta continua ad essere la Fiat "Panda" (della quale adesso arriverà la versione maxi), seguita da Dacia Sandero (con la

"sorella" Duster ben piazzata nella top ten), e Jeep Avenger. Ai piedi del podio Toyota Yaris Cross e Peugeot 208, poi ancora due Renault (Clio e Captur). Fra le elettriche domina Tesla ma sono nella top ten ancora la versatile Peugeot 208, Ford Explorer, Jeep Avenger e Fiat 500e (che sono fra i modelli in mostra al Mobility Expo). Fra le marche in Sicilia il marchio torinese del Gruppo Stellantis è stato superato dalla rumena Dacia (gruppo Renault) che da gennaio a settembre ha consegnato 4480 unità contro le 4137 di Fiat, anche se nello scorso mese la situazione si è di nuovo ribaltata a favore del brand italiano (593 contro 424 unità) e Renault terza (421 consegne). Le quote di settembre sono state maggiori per Fiat (11,39%), seguita in vetta dall'accoppiata Dacia (8,14) e Renault (8,08). Continua la crescita di marchi extra-europei: la coreana Kia ha ottenuto un incremento delle immatricolazioni (dunque delle vendite) del 41,22%, il marchio inglese MG (adesso di proprietà cinese) in poco tempo ha conquistato quasi il 4% del mercato raddoppiando le vendite da un anno all'altro. Fra le altre marche presenti all'Expo, Abarth mantiene la posizione di brand di nicchia che si rivolge a cultori delle city car e utilitarie prestazionali (e la 600 sarà

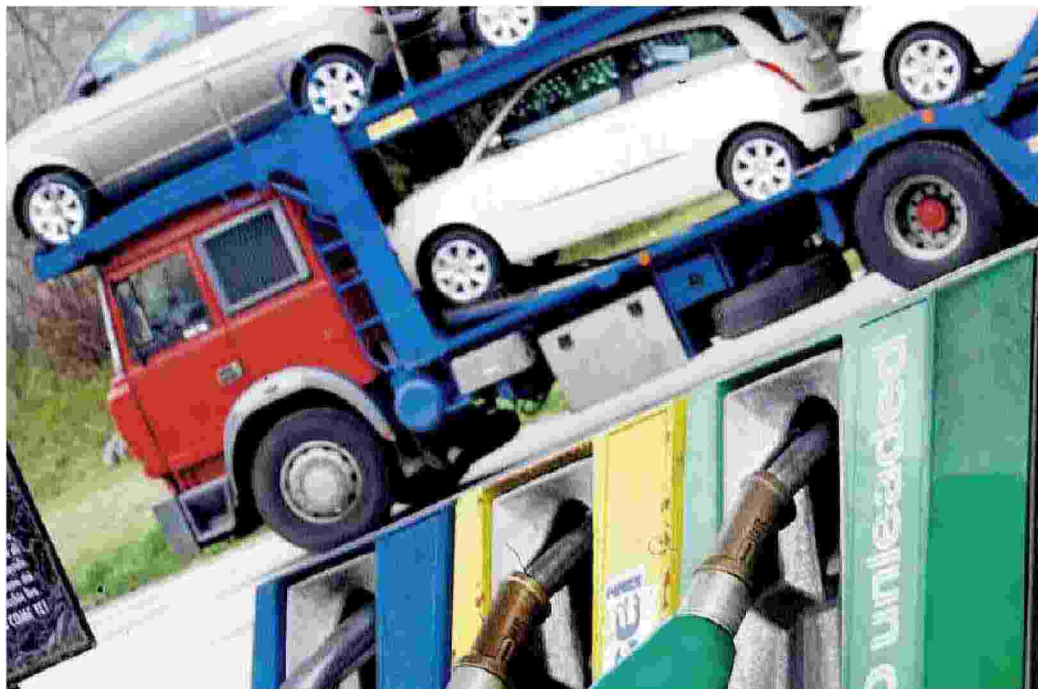
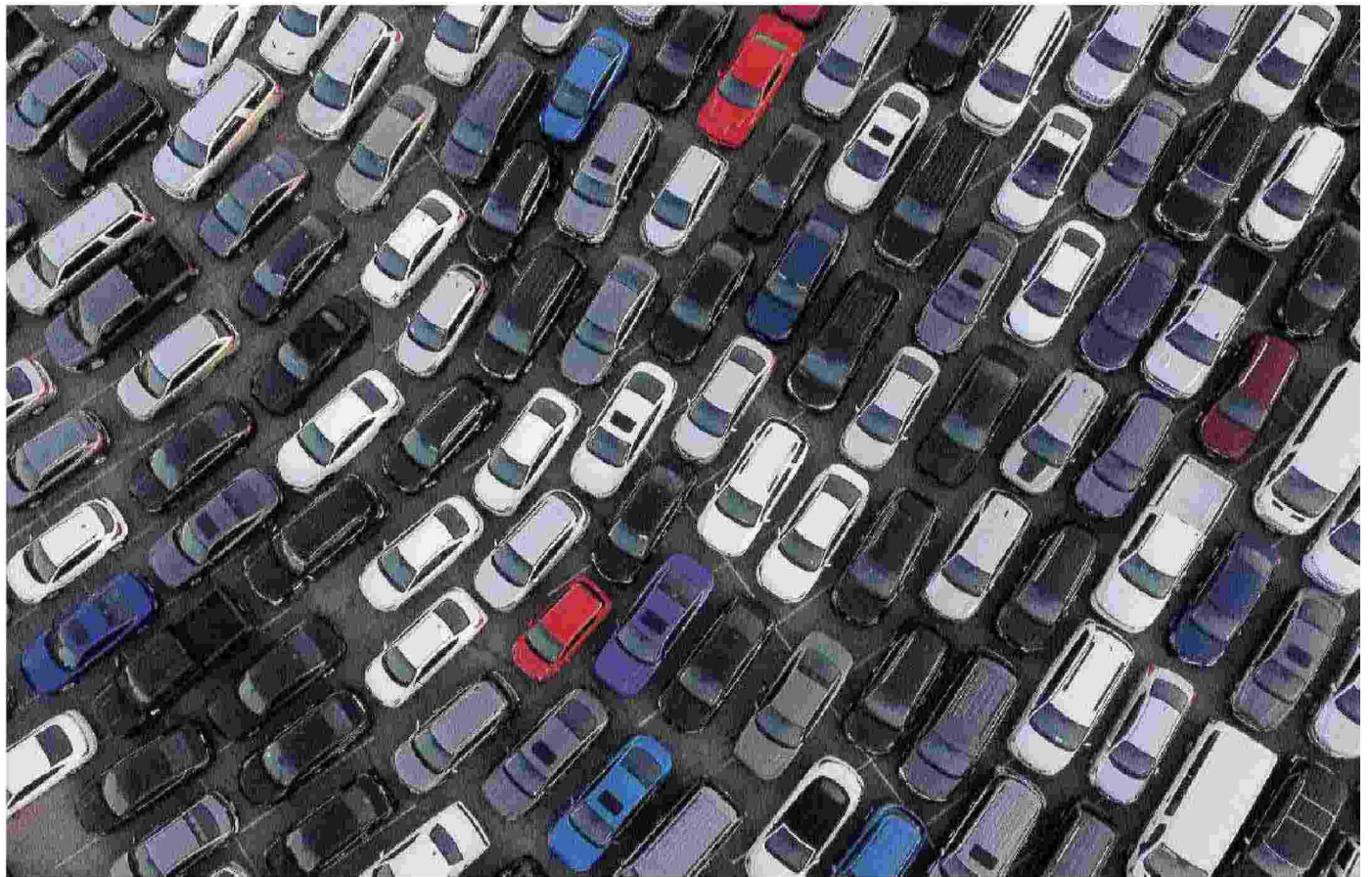
una ghiotta anteprima), Alfa è stata rinvigorita dall'arrivo della Junior, Lancia dalla nuova Ypsilon (modello con il quale è annunciato il ritorno alle competizioni), Ford si attende molto dalla nuova Explorer che ha ricevuto immediato gradimento dal mercato. Un settore quello dell'automotive destinato ad ulteriori cambiamenti impegnato nella transizione energetica per il quale ci si attende una frenata rispetto all'elettrico come unica fonte di alimentazione, invece armonicamente inserita in un quadro di pluralità tecnologica, così da arrivare preparati al 2035. Un cambiamento che nel tempo dovrà "abilitare altre soluzioni carbon neutral come i carburanti sintetici e bio, così da favorire il raggiungimento degli obiettivi senza penalizzare industrie e consumatori, fermo restando la necessità di assicurare sostenibilità sociale e ambientale" come dichiarato dal Presidente di **Federauto**, l'Associazione dei concessionari auto, Massimo Artusi. Invece Unrae, l'associazione delle case estere che operano in Italia, invoca "l'urgente necessità di rifinanziare gli incentivi per la fascia di autovetture con emissioni 0-20 g/km di CO2, rendendo immediatamente disponibili i 240 milioni di euro di fondi residui degli incentivi 2024".

L'Isola è differente dal resto d'Italia pure per l'interesse dei clienti verso i modelli dei segmenti A e B (city car e utilitarie)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



Controtendenza. Nei primi 9 mesi del 2024 le vendite di auto in Sicilia sono state superiori alla media italiana

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



IL MERCATO

Se all'elettrico si preferiscono diesel e benzina

di MAURIZIO BERTERA

Il doppio degli italiani preferisce un modello di «seconda mano» rispetto al nuovo

I più cercati sui siti di vendita online? Volkswagen Golf, Fiat Panda e 500, Audi A3 e Volkswagen Polo

di MAURIZIO BERTERA

MERCATO, altro che auto elettriche È boom per diesel e benzina usate

Se il mercato delle auto usate in Italia vale quasi il doppio di quello del nuovo, un motivo c'è: è la soluzione per chi non può permettersi spese eccessive, o non intende investire sull'auto cifre troppo alte. I numeri, del resto, sono importanti: il mercato delle vetture di seconda mano nel 2023 ha registrato 2,9 milioni di passaggi di proprietà, +6,6% rispetto ai 2,7 milioni del 2022. Seppure in calo, le auto diesel restano le più amate (45,4% sul totale, nella prima metà del 2024), seguite da quelle a benzina (38,7%), ibride (7,3%), Gpl (4,9%), a metano (2,2%) e dalle elettriche (l'1%).

Sergio Lanfranchi del Centro Studi Autoscout24, il più grande marketplace online a livello europeo, conferma questa tendenza: «Il mercato italiano dell'usato è solido ed è prevedibile una chiusura in segno positivo per fine anno». Osserviamo i prezzi, rilevati da AutoScout24, in settembre: quello medio è di 21.480 euro (mentre quello di una vettura da uno a tre anni di vita sale a 33.661 euro).

Non stupisce che le Case, quasi tutte alle prese con difficoltà a vendere i modelli recenti, siano sempre più attente a quelli di seconda mano, finendo per sorridere solo sul secondo fronte. La prova: Spoti-

car, la divisione specifica di Stellantis, nel 2023 è cresciuta del 37% nelle vendite rispetto all'anno precedente e oggi ha circa 300 showroom. «Il settore che era esploso durante la pandemia, facendo lievitare i prezzi (in media +34,3% dal 2019 al 2022, ndr), perché era quasi impossibile trovare auto nuove, è ritornato a livelli pre-Covid — spiega il responsabile di Spoticar, Guido Bevilacqua —: significa disponibilità di prodotto e prezzi più vantaggiosi per i clienti in quanto la svalutazione del nuovo, anno su anno, sta aumentando verso il 10%, mentre nel 2021 era scesa persino al 2-3%».

È una «guerra» che riguarda anche le Case «premium»: Mercedes ha appena festeggiato i cinque anni del programma Certified per l'usato, con 80 mila garanzie attivate. «Oggi, questo mercato rappresenta una grande opportunità per conquistare le persone desiderose di accedere a un brand come il nostro. E c'è pure l'impegno verso la sostenibilità ambientale: la nostra offerta vanta un'anzianità mai superiore ai sei anni», dice Giuseppe Vario, responsabile usato Mercedes-Benz Italia.

«C'è tanto interesse: rispetto al 2023, nei primi sei mesi di attività per BeBeep, il nuovo brand dedicato interamente all'usato, gli utenti

che hanno cercato un contenuto sul nostro sito sono cresciuti a doppia cifra così come gli ingressi nelle 70 filiali del gruppo per avere informazioni sui 3 mila modelli dello stock BeBeep, con un sensibile aumento delle vendite», sottolinea Mattia Vanini, vicepresidente di Autotorino, il top dealer nella penisola.

Tutto bene? No, perché il nocciolo della questione resta la mancata sostituzione del vecchio parco che, in presenza di un mercato del nuovo fiacco, non riceve aiuto dall'usato. Unrae ha stimato che nel primo semestre 2024, il 47% dei passaggi di proprietà abbia riguardato auto con oltre 10 anni.

«Stiamo rischiando l'effetto Cuba — sostiene Massimo Artusi, presidente di Federauto che raggruppa circa 1.100 concessionarie —, perché nonostante i

prezzi scendano, gli italiani continuano a comprare l'usato vecchio, non solo per uno scarso potere d'acquisto, ma anche per la mancanza di quello «fresco», perché le aziende cambiano meno il loro parco auto rispetto al passato.

Abbiamo una fiscalità punitiva in questo settore, in misura netta-



mente maggiore rispetto ad altri Paesi europei e la stiamo pagando cara: non sarà troppo tardi per intervenire?

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Quali sono i modelli più cercati sui siti e sulle piattaforme di vendita online? Quelli più acquistati anche sul mercato del nuovo: dalla Volkswagen Golf alle Fiat Panda e 500, dall'Audi A3 alla Volkswagen Polo

A settembre 2024 il prezzo medio di un'auto usata acquistata online è di 21.480 euro, quello di una vettura da 1 a 3 anni è di 33.661 euro

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



**Il
47%
dei passaggi
di proprietà
è di auto con
oltre 10
anni**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

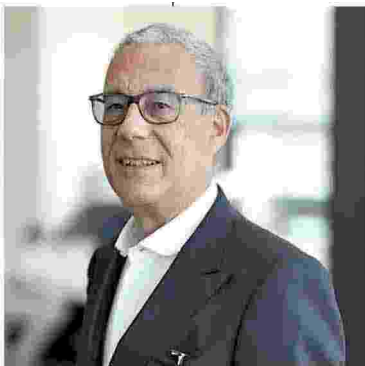


I concessionari contro Cirio “Bollo alle ibride, un autogol”

Jura (**Federauto**) dopo la decisione della Regione di ripristinare la tassa anche se dimezzata
“Ulteriore colpo a un settore già in difficoltà, così si spingono i clienti a tornare a diesel e benzina”

Il ritorno del bollo per le vetture ibride deciso dalla giunta Cirio non piace ad automobilisti e addetti ai lavori a partire da Carlo Alberto Jura, presidente di Spazio Group e vicepresidente di **Federauto**, il “sindacato” dei concessionari: «Peggio di così non si può fare - dice Jura - in inverno ci si lamenterà per lo smog, ma ora si disincentiva la gente a rinnovare il parco auto: qualche ibrida la vendevamo, ma con il bollo non ci sarà più valore aggiunto e i clienti torneranno a comprare auto tradizionali».

di **Massimiliano Sciullo** ● a pagina 3



*Peggio di così
non si poteva fare
Parlano tanto di
tutela dell'ambiente
ma scoraggiano
il cliente dal rinnovare
il parco auto*

Concessionario

Carlo Alberto Jura presiede Spazio Group; è vicepresidente di **Federauto**, il “sindacato” dei concessionari



*Il numero due di **Federauto** contro la decisione della giunta Cirio*

Jura “Bollo per le ibride colpo a un settore già in crisi si tornerà a diesel e benzina”

di **Massimiliano Scullo**

Torna il bollo per le vetture ibride. Ecco la novità che si sta delineando all'orizzonte sulle strade piemontesi. E che non piace ad automobilisti e addetti ai lavori. Come Carlo Alberto Jura, presidente di Spazio Group e vicepresidente di **Federauto**, il “sindacato” dei concessionari. Perché i dubbi sono tanti e le nubi all'orizzonte rischiano di diventare sempre più cupe, soprattutto per chi di mestiere vende automobili.

Presidente Jura, come avete accolto questa ipotesi voi addetti ai lavori?

«Non bene. Anzi: penso che peggio di così non si possa fare».

In che senso?

«Nel senso che già così facciamo fatica a convincere la gente che si rivolge a noi a comprare prodotti ibridi o elettrificati. L'esenzione dal bollo per le ibride, almeno, è un valore aggiunto che può avere un peso nella decisione finale del cliente. E reinserirlo, in un momento come questo, di certo non aiuta».

La gente fatica a spendere grosse cifre, anche se si tratta di tutela dell'ambiente?

«Senza dubbio possiamo registrare una certa fatica ad accettare un certo tipo di spesa. Senza un aiuto o un incentivo, non lo fanno».

Insomma, serve sempre un invito. È così?

«Se la normativa lo aiuta, allora il cliente può anche decidere di fare certe scelte. Altrimenti no,

preferisce aspettare. E poi c'è una differenza di regole che non aiuta».

Quale differenza?

«In altre regioni d'Italia, per esempio, l'esenzione per le ibride rimane. E quindi saranno i piemontesi a trovarsi in svantaggio rispetto ad altri italiani. Diciamo che non ci troviamo di certo di fronte a una spinta nella direzione giusta per facilitare l'avvento della transizione ecologica».

Un autogol, insomma?

«C'è da tempo questo dibattito in corso per convincere la gente a cambiare auto: l'esenzione del bollo può essere una spinta in più. La decisione di reinserirlo, ripeto, va secondo me nella direzione esattamente opposta a quella che suggerirebbe il buon senso».

Ve la aspettavate, una decisione di questo genere?

«Assolutamente no. Eravamo in riunione questa mattina (ieri per chi legge, ndr) e quando lo abbiamo scoperto è stato come un fulmine a ciel sereno. La gente non compra auto ibride se non ha questo incentivo: già adesso non c'è certo la coda di persone che vogliono comprarle, perché hanno un costo importante».

È deluso?

«Penso solo che a novembre ci lamenteremo perché c'è lo smog, ma poi non si aiuta la gente a rinnovare il parco auto, e anzi la si disincentiva: è un peccato».

Dal 13 settembre, come Spazio, avete aperto il primo autosalone di Dongfeng in Italia. C'è spazio per le auto elettriche a Torino?

«Servono una rivoluzione culturale e un'evoluzione della tecnologia. Parliamoci chiaro: oggi le auto elettriche hanno caratteristiche tecniche in fase di evoluzione, ci saranno batterie nuove e speriamo in incentivi importanti. Ma adesso come adesso bisogna avere un

approccio diverso, per interessarsi a loro. E nel nostro Paese non c'è ancora. La

percentuale di penetrazione in Italia resta al 3-4%, con una crescita minimale. Le auto elettriche sono care e le infrastrutture non sono adeguate: un viaggio con un mezzo di questo tipo prevede una pianificazione attenta».

Cosa succederà, quindi?

«Rallenterà ulteriormente un mercato che già langue: la gente è indecisa, non sa

che fine farà il diesel, non sa se prendere una vettura a benzina, ha dubbi sulla motorizzazione ibrida e sull'elettrico. Qualche ibrida la vendevamo, ma se ricomparirà il bollo non ci sarà più alcun valore aggiunto. E non ci sono nemmeno agevolazioni come parcheggi dedicati o accessi facilitati per chi ha un'ibrida».

Altrove è diverso?

«A Milano ad esempio sì, forse perché c'è anche un traffico più difficile da gestire. A Torino però non mi pare ci sia una grande propensione a intervenire per invogliare la gente a utilizzare nuovi tipi di vettura».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ROMA ECONOMIA

PROSPETTIVE E MOTORI

Il mercato globalizzato impone di rinforzare l'intesa per riuscire a competere a livello internazionale. Per questo gli imprenditori puntano a valorizzare il patrimonio di qualità e conoscenze del territorio

Automotive del Lazio «Serve un'alleanza tra ricerca e imprese»

IL FOCUS

Un'alleanza per il settore auto, per sostenerlo e per far crescere la cultura dell'automotive nel Lazio. Questo è il pensiero del mondo degli industriali della regione che, sul modello delle politiche di sistema realizzate grazie al Technopole, vorrebbero rafforzare il settore delle quattro ruote. «Proprio su quel modello - spiega Paolo Marini di Unindustria, presidente di Tecnobus - è possibile un'alleanza più stretta per l'automotive con università, centri di ricerca, realtà del settore auto. Oggi il mondo è cambiato e altrettanto vale per il mercato dell'auto, con un settore sempre più globalizzato e non vincolato da steccati nazionali. Crediamo che questo possa rafforzare il comparto automotive laziale e spingerlo verso nuovi player internazionali». Secondo dati del Centro studi di Unindustria il Lazio può contare su una categoria che dà lavoro a più di 10.000 persone, in una filiera che ha, oltre alla fabbricazione vera e propria delle auto, anche il trattamento e il rivestimento dei metalli, la fabbricazione degli pneumatici. Senza contare, poi, sul mondo di chi questi mezzi poi li vende

e li ripara: un mercato vastissimo che, grazie alla Capitale e al suo gran numero di residenti, è uno dei più grandi della penisola. Basti pensare che a Roma ci sono stati, nel 2023, 2.414.259 veicoli circolanti (+2,7% rispetto all'anno precedente) e che di questi 1.823.155 sono autovetture. Seguono i motocicli (389.122) e i veicoli industriali (174.172). In sostanza, secondo il Campidoglio, a Roma ci sono 876 veicoli circolanti ogni mille abitanti.

LE PROSPETTIVE

Molto c'è da fare per cambiare il parco auto con i mezzi meno inquinanti. Basti pensare che ancora oggi circolano il 20,5% di euro 4, il 6,6% di euro 3, il 4,4% di euro 2, l'1,7% di euro 1 e il 9,1% di euro zero. Per **Federauto**, (Federazione dei concessionari aderenti a Confcommercio), i concessionari laziali hanno un rapporto diretto con il cliente che li sta aiutando anche a prendere parte alla transizione ecologica, proponendo mezzi sempre più all'avanguardia e a basse emissioni. Transizione, appunto, perché siamo in una fase in cui, secondo la categoria, va ancora tenuto presente il ruolo della decarbonizzazione.

IL CONTATTO

Per il presidente Massimo Artusi, «i dealer hanno un rapporto diretto con il mercato, orientato dalle esigenze e dalle scelte dei clienti e degli operatori. Questa caratteristica ci porta a non puntare tanto sugli aiuti - intesi come incentivi all'acquisto - ma sulla creazione di un ecosistema in grado di alimentare il mercato, quindi, una tassazione sull'auto meno penalizzante, un rapporto di autonomia tra concessionari e costruttori, un quadro normativo europeo e nazionale che superi l'attuale fase ideologica che punta solo sull'elettrico e che rimetta al centro della transizione tutte le soluzioni tecnologiche - a partire da quelle che decarbonizzano il motore a combustione - sostenibili sul piano ambientale, economico, sociale e geopolitico». «Le scelte dei consumatori stanno ormai da qualche anno premiano fattori qualitativi come il rapporto tra prezzo e la spaziosità, contenuti tecnologici e optional - proseguono da **Federauto** - L'auto è sempre più percepita come strumento per spostarsi in modo confortevole e sicuro».

**Karen Leonardi
Giampiero Valenza**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**IL VICEPRESIDENTE
DI UNINDUSTRIA
PAOLO MARINI:
«POSSIAMO
AFFERMARCI
A LIVELLO MONDIALE»**

**I CONCESSIONARI
DI FEDERAUTO:
«LE SCELTE
DEI CONSUMATORI
STANNO PREMIANDO
LA QUALITÀ»**



Un operatore delle imprese dell'automotive del Lazio

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



Tavares demolito pure dai suoi concessionari

I venditori italiani di Stellantis scrivono alla Von der Leyen: «Siamo in una posizione contraria al costruttore, i clienti non comprano l'elettrico». Artusi (Federauto): «Bruxelles spinge ma il mercato non assorbe. E la Cina può farsi una propria rete di distribuzione»

di LAURA DELLA PASQUA



■ Era prevedibile che prima o poi il problema si sarebbe scaricato sull'ultimo anello della filiera dell'automotive. Il fenomeno è stato anticipato dai concessionari negli Stati Uniti allarmati per l'aumento dell'invenduto con alcuni che hanno addirittura chiuso per gli alti costi dei saloni pieni di vetture elettriche senza acquirenti. Ora è la volta della rete dei distributori italiani di Stellantis: hanno preso carta e penna e hanno scritto alla presidente della Commissione europea, **Ursula von der Leyen**, per metterla al corrente di una situazione che è sotto gli occhi di tutti ma che anche Bruxelles continua a far finta di non vedere. Ovvero che è impossibile, per il mercato, assorbire tutte le auto elettriche necessarie a rispettare i target della decarbonizzazione fissati dal Green deal.

«In qualità di distributori, siamo in contatto quotidiano con clienti finali», spiegano i concessionari Stellantis nella lettera, «che spesso rifiutano i Bev (i veicoli a batteria, ndr) a causa di preoccupazioni su prezzo, autonomia e accessibilità. Ciò ci pone in una posizione contraria a quella del produttore che rappresentiamo, che rimane ottimista circa il rispetto di queste severe normative Ue. Tuttavia, dal nostro punto di vi-

sta, è chiaro che il settore non è ancora pronto a raggiungere il volume necessario di vendite di veicoli elettrici. Questa crescente divergenza tra obiettivi normativi, prontezza del mercato e aspettative del produttore è motivo di preoccupazione. Non è stata, quindi, una sorpresa quando la maggior parte dei produttori europei, tramite Acea, ha chiesto un rinvio di questi obiettivi, una proposta che sosteniamo pienamente».

Il tema è chiaro. Dal 2020, da quando sono stati introdotti i target alle emissioni, le case automobilistiche, per non dover pagare multe salate, sono costrette a tenere il parco auto venduto sotto il livello medio di emissioni di CO₂. Con i nuovi limiti che scattano dal prossimo gennaio, per centrare gli obiettivi di 94 gr/km dagli attuali 116, di fatto le vendite di auto a batteria dovrebbero raddoppiare. Un'utopia. L'associazione dei costruttori, l'Acea, ha già chiesto alla Commissione di far slittare questa scadenza al 2027 ma è la sollecitazione è caduta nel vuoto. Peralto il ceo di Stellantis, **Carlos Tavares**, si è dissociato, sostenendo (non si capisce su quali basi) che la norma non va toccata e che il gruppo può rispettarla.

Di qui la reazione dei concessionari che hanno i piazzali strapieni di auto elettriche invendute perché i consumatori non ne vogliono sapere, nemmeno con gli incentivi. «Non è una rivolta

della rete contro il costruttore ma il grido d'allarme del settore che vede la casa automobilistica impossibilitata dal fare iniziative rivolte al mercato perché ostacolata da una legge contraria al mercato», afferma a *La Verità* il presidente di **Federauto**, la Federazione dei concessionari, **Massimo Artusi**. «Se i dealers sono costretti a rivolgersi al presidente della Commissione Ue per il cattivo funzionamento del rapporto con un produttore, è il segnale che le cose non stanno andando come il legislatore vorrebbe. Bruxelles sta forzando la produzione rispetto a quello che il mercato può assorbire». **Artusi** spiega che i concessionari «sono inermi, stretti tra la politica di Stellantis e quello che la Ue impone a questa di fare. Non possiamo continuare ad accumulare auto nei nostri piazzali. Le percentuali di decarbonizzazione fissate dal Green deal automotive sono impossibili da raggiungere con questi numeri di immatricolazioni».

I concessionari sono consapevoli che da gennaio il pressing di Stellantis potrebbe aumentare proprio per rispettare i nuovi target delle emissioni e ciò significherebbe, per la rete, un ulteriore immobilizzo di capitali tale da mettere a rischio l'attività. Va ricordato che il settore dà lavoro a oltre 150.000 persone, soltanto in Italia. Una preoccupazione che spiega la lettera alla **Von der Leyen**.

«Ci stiamo battendo per il carbon corrector factor, cioè un fattore di correzione del carbonio che riconsideri l'impatto in termini di CO₂ del vettore energetico. Non bisogna valutare solo le emissioni finali ma anche quelle di tutta la vita dei veicoli elettrici: allora apparirà chiaro che questi tanto ecologici non sono dal momento che si usa ancora energia che viene dal carbone. Finora non siamo stati ascoltati. Chiediamo anche che debbano essere impiegate altre tecnologie come i biocarburanti, finora presi poco in considerazione», afferma **Artusi**.

I concessionari sono alle prese anche con un altro problema, ancora non immediato ma che potrebbe manifestarsi in un prossimo futuro qualora si intensificasse la presenza di auto cinesi in Italia e in Europa: «C'è il rischio che le case automobilistiche cinesi possano creare una loro rete di concessionari. E allora per la categoria sarebbe davvero guai», afferma il presidente di **Federauto**.

Peralto quando i cinesi di Faw si erano fatti avanti per acquisire Iveco, l'obiettivo non era solo mettere le mani sul colosso dei camion ma anche impossessarsi dell'altro boccone allettante che era la rete dei concessionari e dell'assistenza Iveco. La trattativa allora saltò ma è stato un avvertimento.

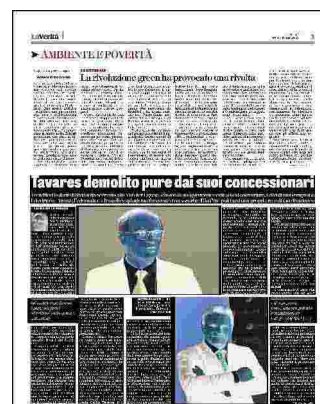
© RIPRODUZIONE RISERVATA

*Gli autosaloni hanno
i piazzali pieni
di vetture «alla spina»
invendute*

*«Il comparto
non è ancora pronto
a raggiungere
per gli obiettivi Ue»*



SOTTO SCACCO In alto, il ceo di Stellantis, Carlos Tavares [Ansa]; a destra, il presidente di Federauto, Massimo Artusi



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

Settore in crisi L'Italia in pressing sull'Europa «Salvate l'auto»



Marini a pag. 2



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



Salvare l'auto

Governo e industriali pressano l'Ue

«Settore in affanno: serve tempo»

Il ministro Urso e il presidente Orsini cercano di convincere l'Europa

di **Andrea Marini**

Salvare il comparto automobilistico italiano dal collasso. I recenti numeri resi noti dalla Cisl, circa le preoccupanti stime al ribasso della produzione di nuove vetture negli stabilimenti Stellantis (ex Fiat) in Italia, con conseguente ricorso alla cassa integrazione per il personale, porta di drammatica attualità per il Governo la necessità di intervenire. Non solo per salvare un'azienda - Stellantis - che in questi anni sembra aver lavorato più per smarcarsi dall'Italia che per radicarsi nel nostro paese, ma per salvaguardare una colonna portante del sistema industriale italiano. Dall'industria dell'auto dipendono migliaia di aziende ad esse collegate e centinaia di migliaia di lavoratori, del mondo metalmeccanico.

Un ulteriore crollo della produzione o, peggio, ancora, chiusura di stabilimenti con delocalizzazione di alcune linee produttive avrebbe effetti deflagranti. Ecco perché da alcuni e settimane l'attività del ministro dell'industria Adolfo Urso in tema di prospettive dell'auto e scadenze europee è diventata quanto mai pressante. E la strada principale porta al Green Deal e alla necessità di rimandare il termine di abbandono dei motori a scoppio previsto dal 2035, quando le nuove vetture non potranno più essere alimentate a benzina o diesel, ma saranno solo elettriche. Così come i termini per la riduzione delle emissioni di Co2 per i quali già nel 2025 si deve iniziare la riduzione di un 15% per arrivare a un 55% nel 2030.

Termini di fronte ai quali l'industria automobilistica italiana, ma anche internazionale è in affanno. Se poi aggiungiamo la concorrenza cinese, il quadro diventa ancora più fosco.

Così la scorsa settimana a Bruxelles il ministro Urso ha fatto sapere di voler presentare una proposta di anticipare all'inizio del 2025 la revisione, già prevista per la fine del 2026, del Regolamento Ue sulle emissioni di CO2 delle autovetture e dei furgoni, che ha fissato l'obiettivo dei veicoli nuovi a zero emissioni nel 2035. «Per quanto riguarda la nostra proposta - ha riferito Urso - alcuni paesi si sono espressi in sede di Consiglio e altri negli incontri bilaterali che ho avuto. Mi riferisco in modo specifico - ha precisato - a Romania, Slovacchia, Lettonia, Malta, Cipro, Polonia, Repubblica ceca; e ho parlato - ha aggiunto il ministro - anche con altri partner come la Spagna e ieri con la Germania». «Credo - ha osservato Urso - che ci sia una sufficiente maggioranza di paesi che si predispongono a chiedere, con il report che noi stiamo predisponendo e che ovviamente sarà confrontato con altri Stati membri, che ci sia un anticipo dell'esercizio della clausola di revisione, già prevista per la fine del 2026». E questo, ha continuato, «affinché si possa decidere prima, in un tempo congruo, e noi proporremo il primo semestre del 2025, su quello che è necessario fare, insieme, per raggiungere i target che ci siamo prefissi». Proposta che al momento la Germania, che pure è alle prese con analoghe difficoltà dei suoi colossi, non sembra

intenzionata a raccogliere.

Posizione che trova in sintonia **Federauto** Italia: «Anche a settembre i volumi di autovetture restano in territorio negativo (-10,7% a 121.666 auto) confermando la fase difficile e controversa che sta attraversando il mercato. - rileva Massimo Artusi, presidente di **Federauto**, la Federazione dei concessionari auto. - Gli ambiziosi obiettivi imposti con il Green Deal Europeo mettono a rischio la catena del valore e gli equilibri socio-economici e occupazionali del settore». Un quadro che trova l'appoggio di Emanuele Orsini, presidente di Confindustria, il quale l'altro giorno a Bruxelles ha rafforzato questa visione. Secondo Orsini c'è il rischio che le normative e gli obiettivi del Green Deal comporti una deindustrializzazione dell'Italia e dell'Ue, una desertificazione industriale. «Credo che la linea tra la decarbonizzazione e la deindustrializzazione sia molto sottile, e non possiamo permetterci - ha sottolineato il presidente - di perdere filiere importanti del nostro paese. La diagnosi è chiara: non possiamo pensare a una deindustrializzazione dell'Europa e del nostro paese; però adesso serve la cura. E per la cura ci sono importanti temi: quello del tempo e quello della finanza», ovvero dei rinvii che servirebbero per l'attuazione delle normative del Green Deal, e dei finanziamenti per gli ingenti investimenti necessari per portare a termine la transizione verde, che Mario Draghi ha calcolato in 800 miliardi di euro all'anno. Concetti ribaditi anche nell'incontro con Roberta Me-

tsola, presidente del Parlamento Europeo «C'è un tema di competitività e di concorrenza. - spiega Orsini - In materia di automotive, noi siamo stati molto netti: il 2026 come data prevista per la revisione del regolamento sulle emissioni dei veicoli è troppo tardi, servono risposte molto prima», ha affermato. E «al centro» della revisione del regolamento, ha continuato Orsini, «va messo il principio della neutralità tecnologica, per salvaguardare il "know-how" dei paesi. È un tema anche di altri settori, come la ceramica o la nautica». In Italia «sull'automotive abbiamo una filiera di 70 mila persone, riconosciuta come una filiera di eccellenza; non possiamo pensare di perderla su scelte strategiche che sono, ora lo possiamo dire, sbagliate. Vediamo la Volkswagen che vuole chiudere due stabilimenti, vediamo i numeri di Stellantis, che non sono quelli che erano stati promessi, di tre milioni di pezzi: arriveremo a 500.000 veicoli, compresi i veicoli commerciali, credo che sia un numero molto basso». Inoltre, ha aggiunto il presidente di Confindustria, «è ovvio che qui dobbiamo anche fare dei ragionamenti di capacità di spesa dei cittadini italiani: abbiamo un parco macchine vetusto, lo sappiamo, perché, su circa 42 milioni di veicoli circolanti in Italia, solo 7 milioni sono Euro6 o Euro7. Quindi, quello che stiamo dicendo è: concentriamoci nel cambiare il nostro parco veicoli, per poter cambiare anche solo 10-12 milioni di veicoli, portandoli dall'Euro3 all'Euro6. Io credo che sia importante». ●



La scheda I due vincoli che mettono in crisi il settore

► Le case automobilistiche europee sono in affanno nel tentativo di rispettare le scadenze imposte dall'Unione europea nella sua roadmap verso l'addio a diesel e benzina. Oltre alla data del 2035, quando nel mercato potranno essere immessi solo veicoli elettrici, c'è un altro target di medio termine: entro la fine del 2025 si dovranno ridurre le emissioni medie di Co2 di auto e furgoni del 15% rispetto ai livelli del 2021. Questo significa che il limite medio autorizzato per veicolo sarà abbassato fino a un massimo di 90-95 grammi di anidride carbonica per chilometro. Visto che il limite si calcola prendendo in considerazione tutti i veicoli venduti da un'azienda, per rispettarlo si dovranno vendere insomma più auto elettriche. E al momento il mercato è quasi fermo. Da qui la richiesta di slittamento di un paio d'anni almeno.



Adolfo Urso
ministro dell'Industria



Emanuele Orsini
presidente Confindustria

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

Settore in crisi
L'Italia in pressing
sull'Europa
«Salvate l'auto»



► Marini a pag. 2

Salvare l'auto

Governo e industriali pressano l'Ue «Settore in affanno: serve tempo»

Il ministro Urso e il presidente Orsini cercano di convincere l'Europa

► di **Andrea Marini**

Salvare il comparto automobilistico italiano dal collasso. I recenti numeri resi noti dalla Cisl, circa le preoccupanti stime al ribasso della produzione di nuove vetture negli stabilimenti Stellantis (ex Fiat) in Italia, con conseguente ricorso alla cassa integrazione per il personale, porta di drammatica attualità per il Governo la necessità di intervenire. Non solo per salvare un'azienda - Stellantis - che in questi anni sembra aver lavorato più per smarcarsi dall'Italia che per radicarsi nel nostro paese, ma per salvaguardare una colonna portante del sistema industriale italiano. Dall'industria dell'auto dipendono migliaia di aziende ad esse collegate e centinaia di migliaia di lavoratori, del mondo metalmeccanico.

Un ulteriore crollo della produzione o, peggio, ancora, chiusura di stabilimenti con delocalizzazione di alcune linee produttive avrebbe effetti deflagranti. Ecco perché da alcuni e settimane l'attività del ministro dell'industria Adolfo Urso in tema di prospettive dell'auto e scadenze europee è diventata quanto mai pressante. E la strada principale porta al Green Deal e alla necessità di rimandare il termine di abbandono dei motori a scoppio previsto dal 2035, quando le nuove vetture non potranno più essere alimentate a benzina o diesel, ma saranno solo elettriche. Così come i termini per la riduzione delle emissioni di CO₂ per i quali già nel 2025 si deve iniziare la riduzione di un 15% per arrivare a un 55% nel 2030.

Termini di fronte ai quali l'industria automobilistica italiana, ma anche internazionale è in affanno. Se poi aggiungiamo la concorrenza cinese, il quadro di-

disponendo e che ovviamente

così la scorsa settimana a Bruxelles il ministro Urso ha fatto sapere di voler presentare una proposta di anticipare all'inizio del 2025 la revisione, già prevista per la fine del 2026, del Regolamento Ue sulle emissioni di CO₂ delle autovetture e dei furgoni, che ha fissato l'obiettivo dei veicoli nuovi a zero emissioni nel 2035. «Per quanto riguarda la nostra proposta - ha riferito Urso - alcuni paesi si sono espressi in sede di Consiglio e altri negli incontri bilaterali che ho avuto. Mi riferisco in modo specifico - ha precisato - a Romania, Slovacchia, Lettonia, Malta, Cipro, Polonia, Repubblica ceca; e ho parlato - ha aggiunto il ministro - anche con altri partner come la Spagna e ieri con la Germania». «Credo - ha osservato Urso - che ci sia una sufficiente maggioranza di paesi che si predispongono a chiedere, con il report che noi stiamo pre-

disponendo e che ovviamente sarà confrontato con altri Stati membri, che ci sia un anticipo dell'esercizio della clausola di revisione, già prevista per la fine del 2026». E questo, ha continuato, «affinché si possa decidere prima, in un tempo congruo, e noi proporremo il primo semestre del 2025, su quello che è necessario fare, insieme, per raggiungere i target che ci siamo prefissi». Proposta che al momento la Germania, che pure è alle prese con analoghe difficoltà dei suoi colossi, non sembra intenzionata a raccogliere.

Posizione che trova in sintonia **Federauto** Italia: «Anche a settembre i volumi di autovetture restano in territorio negativo (-10,7% a 121.666 auto) confermando la fase difficile e controversa che sta attraversando il mercato. - rileva Massimo Artusi, presidente di **Federauto**, la Federazione dei concessionari auto. - Gli ambiziosi obiettivi impo-

sti con il Green Deal Europeo mettano a rischio la catena del valore e gli equilibri socio-economici e occupazionali del settore». Un quadro che trova l'appoggio di Emanuele Orsini, presidente di Confindustria, il quale l'altro giorno a Bruxelles ha rafforzato questa visione. Secondo Orsini c'è il rischio che le normative e gli obiettivi del Green Deal comporti una deindustrializzazione dell'Italia e dell'Ue, una desertificazione industriale. «Credo che la linea tra la decarbonizzazione e la deindustrializzazione sia molto sottile, e non possiamo permetterci - ha sottolineato il presidente - di perdere filiere importanti del nostro paese. La diagnosi è chiara: non possiamo pensare a una deindustrializzazione dell'Europa e del nostro paese; però adesso serve la cura. E per la cura ci sono importanti temi: quello del tempo e quello della finanza», ovvero dei rinvii che servirebbero per l'attuazione delle normative del Green Deal, e dei finanziamenti per gli ingenti investimenti necessari per portare a termine la transizione verde, che Mario Draghi ha calcolato in 800 miliardi di euro all'anno. Concetti ribaditi anche nell'incontro con Roberta Metsola, presidente del Parlamento Europeo «C'è un tema di competitività e di concorrenza. - spiega Orsini - In materia di automotive, noi siamo stati molto netti: il 2026 come data prevista per la revisione del regolamento sulle emissioni dei veicoli è troppo tardi, servono risposte molto prima», ha affermato. E «al centro» della revisione del regolamento, ha continuato Orsini, «va messo il principio della neutralità tecnologica, per salvaguardare il "know-how" dei paesi. È un tema anche di altri settori, come la ceramica o la nautica». In Italia «sull'automotive abbiamo una filiera di 70mila persone, riconosciuta come una filiera di eccellenza; non possiamo pensare di perderla su scelte strategiche che sono, ora lo possiamo dire, sbagliate. Vediamo la Volkswagen che vuole chiudere due stabilimenti, vediamo i numeri di Stellantis, che non sono quelli che erano stati promessi, di tre milioni di pezzi: arriveremo

mo a 500.000 veicoli, compresi i veicoli commerciali, credo che sia un numero molto basso». Inoltre, ha aggiunto il presidente di Confindustria, «è ovvio che qui dobbiamo anche fare dei ragionamenti di capacità di spesa dei cittadini italiani: abbiamo un parco macchine vetusto, lo sappiamo, perché, su circa 42 milioni di veicoli circolanti in Italia, solo 7 milioni sono Euro6 o Euro7. Quindi, quello che stiamo dicendo è: concentriamoci nel cambiare il nostro parco veicoli, per poter cambiare anche solo 10-12 milioni di veicoli, portandoli dall'Euro3 all'Euro6. Io credo che sia importante». ●



Adolfo Urso
ministro dell'Industria



Emanuele Orsini
presidente Confindustria



108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

GAZZETTA DI MODENA

Salvare l'auto
Governo e industriali pressano l'Ue «Settore in affanno: serve tempo»
Il ministro Berlusconi: «Non c'è tempo di perdere il mercato cinese»

Filmato e registrato i vicini di casa: a processo
Modena: il video riprende un'attività sospetta in un appartamento

Odisea sulla Vignolese
Una delle arterie principali si è trasformata nel necropoli autoconchiate. Dopo un'odissea di 10 chilometri a San Damiano, ecco la mappa dei cantieri

Stellantis smantella tutto il governo non sa che fare
L'azienda Fiat si è alleata ai kamikaze di spazzarsi in Italia

108951



Settore in crisi

L'Italia in pressing
sull'Europa
«Salvate l'auto»



► **Marini** a pag. 2



Adolfo Urso
ministro
dell'Industria



Emanuele Orsini
presidente
Confindustria



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



Salvare l'auto

Governo e industriali pressano l'Ue «Settore in affanno: serve tempo»

Il ministro Urso e il presidente Orsini cercano di convincere l'Europa

di **Andrea Marini**

Salvare il comparto automobilistico italiano dal collasso. I recenti numeri resi noti dalla Cisl, circa le preoccupantissime al ribasso della produzione di nuove vetture negli stabilimenti Stellantis (ex Fiat) in Italia, con conseguente ricorso alla cassa integrazione per il personale, porta di drammatica attualità per il Governo la necessità di intervenire. Non solo per salvare un'azienda - Stellantis - che in questi anni sembra aver lavorato più per smarcarsi dall'Italia che per radicarsi nel nostro paese, ma per salvaguardare una colonna portante del sistema industriale italiano. Dall'industria dell'auto dipendono migliaia di aziende ad esse collegate e centinaia di migliaia di lavoratori, del mondo metalmeccanico.

Un ulteriore crollo della produzione o, peggio, ancora, chiusura di stabilimenti con delocalizzazione di alcune linee produttive avrebbe effetti deflagranti. Ecco perché da alcuni e settimane l'attività del ministro dell'industria Adolfo Urso in tema di prospettive dell'auto e scadenze europee è diventata quanto mai pressante. E la strada principale porta al Green Deal e alla necessità di rimandare il termine di abbandono dei motori a scoppio previsto dal 2035, quando le nuove vetture non potranno più essere alimentate a benzina o diesel, ma saranno solo elettriche. Così come i termini per la riduzione delle emissioni di CO₂ per i quali già nel 2025 si deve iniziare la riduzione di un 15% per arrivare a un 55% nel 2030.

Termini di fronte ai quali l'industria automobilistica italiana, ma anche internazionale è in affanno. Se poi aggiungiamo la

concorrenza cinese, il quadro diventa ancora più fosco.

Così la scorsa settimana a Bruxelles il ministro Urso ha fatto sapere di voler presentare una proposta di anticipare all'inizio del 2025 la revisione, già prevista per la fine del 2026, del Regolamento Ue sulle emissioni di CO₂ delle autovetture e dei furgoni, che ha fissato l'obiettivo dei veicoli nuovi a zero emissioni nel 2035. «Per quanto riguarda la nostra proposta - ha riferito Urso - alcuni paesi si sono espressi in sede di Consiglio e altri negli incontri bilaterali che ho avuto. Mi riferisco in modo specifico - ha precisato - a Romania, Slovacchia, Lettonia, Malta, Cipro, Polonia, Repubblica ceca; e ho parlato - ha aggiunto il ministro - anche con altri partner come la Spagna e ieri con la Germania». «Credo - ha osservato Urso - che ci sia una sufficiente maggioranza di paesi che si predispongono a chiedere, con il report che noi stiamo predisponendo e che ovviamente sarà confrontato con altri Stati membri, che ci sia un anticipo dell'esercizio della clausola di revisione, già prevista per la fine del 2026». E questo, ha continuato, «affinché si possa decidere prima, in un tempo congruo, e noi proporremo il primo semestre del 2025, su quello che è necessario fare, insieme, per raggiungere i target che ci siamo prefissi». Proposta che al momento la Germania, che pure è alle prese con analoghe difficoltà dei suoi colossi, non sembra intenzionata a raccogliere.

Posizione che trova in sintonia **Federauto** Italia: «Anche a settembre i volumi di autovetture restano in territorio negativo (-10,7% a 121.666 auto) confermando la fase difficile e contraria che sta attraversando il

mercato. - rileva Massimo Artusi, presidente di **Federauto**, la Federazione dei concessionari auto. - Gli ambiziosi obiettivi imposti con il Green Deal Europeo mettono a rischio la catena del valore e gli equilibri socio-economici e occupazionali del settore». Un quadro che trova l'appoggio di Emanuele Orsini, presidente di Confindustria, il quale l'altro giorno a Bruxelles ha rafforzato questa visione. Secondo Orsini c'è il rischio che le normative e gli obiettivi del Green Deal comporti una deindustrializzazione dell'Italia e dell'Ue, una desertificazione industriale. «Credo che la linea tra la decarbonizzazione e la deindustrializzazione sia molto sottile, e non possiamo permetterci - ha sottolineato il presidente - di perdere filiere importanti del nostro paese. La diagnosi è chiara: non possiamo pensare a una deindustrializzazione dell'Europa e del nostro paese; però adesso serve la cura. E per la cura ci sono importanti temi: quello del tempo e quello della finanza», ovvero dei rinvii che servirebbero per l'attuazione delle normative del Green Deal, e dei finanziamenti per gli ingenti investimenti necessari per portare a termine la transizione verde, che Mario Draghi ha calcolato in 800 miliardi di euro all'anno. Concetti ribaditi anche nell'incontro con Roberta Metsola, presidente del Parlamento Europeo «C'è un tema di competitività e di concorrenza. - spiega Orsini - In materia di automotive, noi siamo stati molto netti: il 2026 come data prevista per la revisione del regolamento sulle emissioni dei veicoli è troppo tardi, servono risposte molto prima», ha affermato. E «al centro» della revisione del re-

golamento, ha continuato Orsini, «va messo il principio della neutralità tecnologica, per salvaguardare il "know-how" dei paesi. È un tema anche di altri settori, come la ceramica o la nautica». In Italia «sull'automotive abbiamo una filiera di 70 mila persone, riconosciuta come una filiera di eccellenza; non possiamo pensare di perderla su scelte strategiche che sono, ora lo possiamo dire, sbagliate. Vediamo la Volkswagen che vuole chiudere due stabilimenti, vediamo i numeri di Stellantis, che non sono quelli che erano stati promessi, di tre milioni di pezzi: arriveremo a 500.000 veicoli, compresi i veicoli commerciali, credo che sia un numero molto basso». Inoltre, ha aggiunto il presidente di Confindustria, «è ovvio che qui dobbiamo anche fare dei ragionamenti di capacità di spesa dei cittadini italiani: abbiamo un parco macchine vetusto, lo sappiamo, perché, su circa 42 milioni di veicoli circolanti in Italia, solo 7 milioni sono Euro6 o Euro7. Quindi, quello che stiamo dicendo è: concentriamoci nel cambiare il nostro parco veicoli, per poter cambiare anche solo 10-12 milioni di veicoli, portandoli dall'Euro3 all'Euro6. Io credo che sia importante».



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



LA CRISI DILAGANTE DEL GRUPPO AUTOMOTIVE

ADDIO STELLANTIS, ARRIVA RENESYS

• L'azienda statunitense, specializzata nello sviluppo di batterie di nuove generazione, vuole investire 400 milioni per realizzare uno stabilimento in Molise • Crolla anche la produzione ad Atesa, con meno 10,2%

ANTONELLA GENTILE

Per una fabbrica di batterie che se ne va, cioè la gigafactory Stellantis di Termoli, un'altra è disponibile ad arrivare. Ieri il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, ha ricevuto a Palazzo Piacentini i vertici di Renesys Energy Inc., azienda statunitense specializzata nella progettazione e nello sviluppo di batterie di nuova generazione, rappresentata da Josuè Altomonte e Giuseppe Biesuz, rispettivamente ceo e vicepresidente europeo del gruppo. Alla riunione, oltre ai tecnici del Mimit - fa sapere una nota del ministero - erano presenti anche il ceo del Lancaster Group, Jayendra Naidoo, e il ceo di Intertoll, Kushil Maharaj. I vertici di Renesys Energy hanno illustrato al ministro i loro piani di investimento, annunciando l'intenzione di realizzare in Italia quattro nuovi stabilimenti produttivi di ultima generazione in Friuli-Venezia Giulia, Molise, Puglia e Sicilia, verticalmente integrati, per soluzioni avanzate di stoccaggio energetico. Il progetto, con un investimento complessivo stimato intorno ai 400 milioni di euro, creerà oltre mille nuovi posti di lavoro, a cui si aggiungeranno quelli dell'indotto.

**LA CRISI DI STELLANTIS
IN ABRUZZO E MOLISE**

L'aborto della gigafaco-

ry a Termoli è il risultato di un travagliato periodo di crisi che Stellantis sta attraversando in tutta Italia e non solo. Dopo tre anni di crescita il dato è negativo con 387.600 auto e furgoni commerciali prodotti. E' il quadro delineato dal report della Fim Cisl, presentato dal segretario generale Ferdinando Uliano che sollecita "nuovi ammortizzatori sociali perché in molti stabilimenti di Stellantis e dell'indotto sono in esaurimento. Il rischio di licenziamento - avverte - potrebbe investire circa 25 mila lavoratori". Per la prima volta tutti gli stabilimenti sono in negativo e perdono sia le auto (-40,7%) sia i veicoli commerciali (-10,2%). Anche i due siti in positivo nel primo semestre, Pomigliano e Atesa, sono in rosso (-5,5% e -10,2%). La Fim prevede per il 2024 una produzione di auto sotto le 300 mila unità e complessiva di 500 mila unità, un terzo in meno del 2023 (751 mila). Dagli Usa arrivano notizie altrettanto negative, con le vendite del terzo trimestre in calo del 20% a quota 305.294: i brand più colpiti sono Chrysler e Dodge con una flessione rispettivamente del 47% e del 43%.

Fra gli impianti del gruppo Stellantis nel terzo trimestre finisce 'in rosso' anche la ex Sevel di Atesa, in Abruzzo., che fino metà 2024 era anco-

ra in positivo. Il report periodico elaborato da Fim Cisl mostra come la produzione dei veicoli commerciali, nello stabilimento della Val di Sangro, nei primi nove mesi è di 149.900 furgoni, con un -10,2% rispetto al 2023. I numeri nel primo semestre erano positivi: si lavorava su 15 turni senza fermi per mancanza di materiale, con la previsione di produrre 255 mila veicoli commerciali (+11% rispetto al 2023). Tutto è cambiato, in peggio, dal 10 giugno: per 15 giorni dai 400 ai 600 lavoratori sono stati collocati in cassa integrazione a seguito di una diminuzione degli ordini dei cabinati, a causa di un calo del mercato dei camper. La situazione è peggiorata a luglio, quando l'azienda ha comunicato un calo anche sulle produzioni dei Van, portando il numero degli addetti in cassa a 800. Al rientro dalle ferie il terzo turno è stato cancellato, con ammortizzatori sociali per circa 1.300. Dall'avvio della cassa ad oggi, sono circa 800 in media i dipendenti costretti a restare a casa. Anche in Val di Sangro, il fermo produttivo nel periodo estivo è stato prolungato a quattro settimane, tra ferie e cassa. "Siamo molto preoccupati - dice la Fim - per la sospensione del terzo turno e gli impatti che potrebbe determinare lo stabilimento polacco gemello situato a Gliwice, anche se abbiamo avuto notizie che anche lì

hanno ridotto a due turni la produzione. Per noi, il sito abruzzese deve continuare a mantenere la leadership nei veicoli commerciali all'interno del gruppo; pertanto, la produzione italiana deve essere protetta e rafforzata. In questa direzione andrebbe la stabilizzazione dei 98 lavoratori in staff leasing presenti da anni". "Non è accettabile - aggiunge il sindacato - che Stellantis continui a rinviare la questione nel tempo; non bisogna disperdere le professionalità su cui si è investito per così tanto tempo. Sempre nella logica di rafforzamento, ad Atesa si potrebbero produrre veicoli commerciali con la propulsione a celle a combustibile a idrogeno". "Ad Atesa, leader nei veicoli commerciali leggeri, - viene ricordato - si realizzano oltre ai furgoni di Fiat e PSA, anche per Opel e Vauxhall e, dal 2024, quelli di Toyota. Nello stabilimento sono in produzione anche le versioni full-electric. L'investimento di potenziamento della nuova verniciatura, che non utilizza più i solventi e ha un minor impatto ambientale, è stato ultimato".

La decisione di estendere la cassa integrazione dal 14 al 27 ottobre nello stabilimento teatino e a Termoli (Campobasso) si ripercuote inevitabilmente sul sito della Magneti Marelli di Sulmona, in provincia dell'Aquila, fabbrica che per l'80 per cento della produzione dipende



dallo stabilimento della provincia di Chieti. A Sulmona, turni della mattina in regime ridotto e quelli pomeridiani sono sospesi, oggi, per mancanza di componenti per la produzione dei furgoni Ducato. Lo stabilimento della valle Peligna, dovrebbe riprendere a lavorare a pieno regime domani. I turni notturni restano sospesi da fine agosto. Sciopero programmato dai sindacati il 18 ottobre. Lo stabilimento di Atesa, nei primi 6 mesi del 2024, ha lavorato su 15 turni e rispetto allo scorso anno non ha subito fermi produttivi per mancanza di materiale. La previsione era di produrre 255 mila veicoli commerciali con un incremento dell'11 per cento rispetto alle 230 mila prodotte nel 2023. La situazione è cambiata perché negli stabilimenti di Abruzzo e Molise, da giugno e per 15 giorni circa 600 operai sono stati collocati con Cigo per una diminuzione degli ordini dei cabinati. Di fatto, la produzione di cabinati per i camper è crollata da 400 a 100 unità. A luglio si registra un calo anche sulle produzioni Van. Dall'8 di luglio si è stabilito di lavorare su 2 turni, con Cigo per circa 800 persone.

“Stellantis sta portando avanti, con impegno, un dialogo e un confronto aperto e costruttivo con tutti gli stakeholder per affrontare la complessa congiuntura del settore, in Italia e negli altri mercati. Il report pubblicato oggi da Fim Cisl è un utile strumento di analisi e monitoraggio. Tuttavia, i dati della produzione negli stabilimenti situati nel nostro Paese, riferiti nel report, restituiscono una visione parziale se non collocati all'interno di una dinamica più ampia”. Lo afferma Stellantis. “Ad esempio, sarebbe utile, ai fini di una rappresentazione più completa e utile - spiega l'azienda - ricordare tutti gli

elementi di competitività, quali il costo dell'energia, il costo del lavoro, la produttività. Tutto questo, in una congiuntura del tutto peculiare di transizione all'elettrico, in cui è necessario offrire ai clienti vetture più accessibili. Un'analisi di questo tipo consentirebbe di promuovere un ragionamento di politica industriale più maturo che è fondamentale per ottenere i risultati a cui tutti gli stakeholder del settore automotive ambiscono”.

“Anche a settembre i volumi di autovetture restano in territorio negativo confermando la fase difficile e controversa che sta attraversando il mercato, in un contesto di generale crisi del settore automotive. La forte incertezza nel processo di elettrificazione allargata, con i veicoli a batteria ancora fuori dalla portata economica di gran parte dei clienti, unita ai ritardi accumulati dall'industria automobilistica italiana ed europea che ha effetti lungo tutta la filiera, sta evidenziando come gli ambiziosi obiettivi imposti con il Green Deal Europeo mettano a rischio la catena del valore e gli equilibri socio-economici e occupazionali del settore”.

Così Massimo Artusi, presidente di **Federauto**, commenta i dati comunicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Per Artusi, la proposta di un European Automotive Act che prevede la possibilità di riesaminare nella prima parte del 2025, anziché attendere il 2026, il Regolamento in materia di emissioni di CO2 delle autovetture “è pienamente condivisa. L'auspicio è che l'evidenza della marcata e bassa penetrazione sul mercato dei veicoli a zero e basse emissioni faccia riflettere attentamente i decisori politici a Bruxelles sugli impatti del divieto di vendita dei veicoli endotermici a partire dal

2025 e dell'adozione frenetosa del solo elettrico per la mobilità di tutti. Serve un cambio di passo per arrivare preparati alla deadline del 2035”. L'analisi della struttura del mercato mostra tutti i canali di vendita in discesa: i privati flettono del -3,8% al 64,5% di quota (57,5% da inizio anno, +2 p.p.); le flotte calano nel mese del -7,6%, con una quota al 5,8% e anche nel cumulato segnano un disavanzo del -2,2% (quota 5,1%). Le auto-immatricolazioni (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni **Federauto** su dati Dataforce, hanno rappresentato il 10,9% del mercato, con un decremento del -23,9% rispetto a settembre 2023. Il noleggio perde il -23,1% dei volumi riportando la quota di mercato a 19,6% (-3,1 p.p.) e 26,7% nel periodo gennaio-settembre (-3,4 p.p.). Anche dal punto di vista delle alimentazioni, gli andamenti sono fiacchi: stabili le ibride elettriche (+0,2%) al 44,3% di quota, in flessione le auto a benzina (-23,3%), diesel (-24,9%), plug-in (-35,6%), rispettivamente con quote al 25,5%, 12,8% e 2,9%. Positivo il Gpl (+3,6%, quota 9,3%); metano sempre in forte declino (-91%, quota 0,1%). L'elettrico segna un recupero del +28,7% per effetto delle progressive consegne dei veicoli incentivati e la quota di mercato mensile raggiunge il 9,3%; da inizio anno la crescita complessiva è del +3,7% (quota stabile al 3,9%). Negli ultimi tre giorni di settembre è stato immatricolato il 39% del totale mercato.

s “L'11 ottobre Stellantis sarà in audizione presso la Commissione attività produttive, della Camera, con l'Amministratore Delegato Carlos Tavares, per discutere il futuro del Gruppo. Si tratta di un appuntamento cruciale per comprendere gli scenari

futuri del settore automotive, che richiede un'analisi approfondita dei piani strategici dell'azienda. Tuttavia, come Partito Democratico, riteniamo fondamentale che a questo confronto si affianchi un'analoga audizione dei sindacati metalmeccanici, in particolare alla luce dello sciopero annunciato per il 18 ottobre. Solo ascoltando tutte le parti coinvolte potremo avere un quadro completo delle esigenze e delle preoccupazioni dei lavoratori, e dare risposte concrete a una crisi che riguarda l'intero settore automotive che non sta trovando attenzione da parte del governo. Per questo motivo, abbiamo richiesto in Commissione l'audizione dei sindacati, affinché anche le loro istanze siano adeguatamente rappresentate in Parlamento. Il dialogo con i sindacati è essenziale per affrontare le sfide future e garantire un confronto costruttivo tra le parti sociali. Non possiamo permetterci di ignorare le richieste dei lavoratori in un momento così delicato". Così in una nota il capogruppo democratico nella commissione Attività produttive della Camera, Vinicio Peluffo.

"Ricordiamo a Stellantis il grande impegno della Regione Campania, negli anni da noi guidata quando ero assessore al Lavoro, per investire sullo stabilimento di Pomigliano e per creare le condizioni per renderlo, come è tuttora, uno dei più moderni in Europa. Il sito campano deve rientrare nelle strategie industriali della multinazionale automobilistica a tutela di quell'impegno, degli sforzi - anche economici - sostenuti, del nostro territorio, dei lavoratori e delle loro famiglie. In questa direzione prosegue anche il Governo nazionale per la salvaguardia e il futuro di una realtà tra le più rappresentative non solo della Campa-

nia ma di tutta la Nazione". Lo afferma Severino Nappi, capogruppo della Lega nel Consiglio regionale della Campania.

"Altro che audizioni e passerelle in Parlamento "che non porteranno a nulla ma, come chiediamo da quasi un anno, e' urgente un incontro a Palazzo Chigi con Meloni e Tavares". Lo ha dichiarato Rocco Palombella, segretario generale Uilm, nel suo intervento all'Assemblea nazionale Uilm, in corso a Firenze alla presenza di oltre mille delegati provenienti da tutta Italia. "Sulla transizione all'elettrico nel settore automotive si e' creata la tempesta perfetta e a farne le spese sono i lavoratori, con oltre 12 mila posti di lavoro persi, record di cassa integrazione e lo stop a progetti come la Gigafactory di Termoli. Non e' piu' il tempo dei rinvii e dei pannicelli caldi, serve una svolta radicale e un cambio di marcia immediato, altrimenti raccoglieremo solo macerie. Per questo il 18 ottobre ci sara' uno sciopero generale eclatante e storico, dopo oltre 40 anni dall'ultimo. Il tempo e' scaduto", ha sottolineato Palombella, che ha aggiunto: "Vogliamo che sia fatta definitivamente chiarezza sul futuro dei siti italiani, sugli investimenti su nuovi modelli, anche non elettrici, per un vero rilancio di un'azienda che oggi si trova ai livelli produttivi di 70 anni fa". "Non possiamo credere che i progetti principali del governo siano la riapertura delle miniere, gli incentivi o l'arrivo di produttori cinesi - ha concluso Palombella - mentre quelli di Stellantis siano quello di commercializzare auto cinesi in Europa e di subire una transizione, senza rilanciare la produzione in Italia con nuovi modelli, non solo elettrici, che abbiano mercato in tutto il mondo".

"All'amministratore delegato di Stellantis, Carlos Tavares, che sarà in audizione il prossimo 11 ottobre in Commissione Attività Produttive, chiederemo chiarezza e cercheremo di capire quali sono le strategie e le reali intenzioni per i prossimi mesi. Sulla la questione Acc e la Gigafactory di Termoli, il rinvio al 2025 ha avuto impatti sui fondi Pnrr vincolati alla produzione di batterie elettriche e ci ha costretti a convertire i fondi su altre voci. Per quanto riguarda poi il posticipo a novembre della ripresa della produzione delle carrozzerie di Mirafiori, la questione ci preoccupa anche sul piano dell'occupazione. Fino a oggi gli esuberanti di Stellantis sono stati gestiti da tavoli sindacali. La nostra attenzione è rivolta a tutto l'indotto. La

filiera della componentistica, infatti, ha migliaia di lavoratori che in questo momento sono a rischio. A fronte degli incentivi che Stellantis ha richiesto, abbiamo voluto garanzie sugli occupati e sull'inserimento di nuova forza lavoro". L'ha dichiarato il deputato di Fratelli d'Italia Gianluca Caramanna, capogruppo in Commissione Attività Produttive, in un'intervista rilasciata a Milano Finanza.

"Il problema non è solo Stellantis, che deve spiegarci cosa vuol fare degli stabilimenti italiani: è tutto il settore che rischia di non reggere". Così Carlo Calenda, leader di Azione, di fronte alla notizia che l'ad di Stellantis, Carlos Tavares, sarà ascoltato in Parlamento. Per Calenda è "una vittoria parziale" perché "avevo chiesto di Elkann perché è lui che ha preso impegni con l'Italia, è lui che ha ricevuto garanzie pubbliche che gli hanno consentito di pagarsi un dividendo per fare la fusione con i francesi, e che come Exor



ha offerto a sua volta garanzie su Magneti Marelli che si sono rivelate false. Ed è sempre Elkann ad aver raccontato agli italiani che non è vero che aveva venduto ai francesi Fca, l'ex gruppo Fiat. Mentre oggi tutti i dati, dai depositi dei brevetti all'utilizzo delle fabbriche dicono che la vera sede di Stellantis, il suo mercato domestico, è la Francia", sottolinea a Il Messaggero. Attacca ancora Calenda: "Da Tavares vogliamo un piano industriale, non una passerella mediatica. Vogliamo sapere quali modelli produrrà Stellantis in Italia e dove, fabbrica per fabbrica. Questi signori ci hanno già venduto il Colosseo più di una volta, chiedendo incentivi in cambio di investimenti e poi lamentando che siccome c'è la crisi, gli investimenti saltano. Come la gigafactory di Termoli, prima promessa e poi sospesa. Quella in Francia si farà, per il polo italiano invece sostengono che prima sia necessario un aggiornamento tecnologico. Una presa per i fondelli".

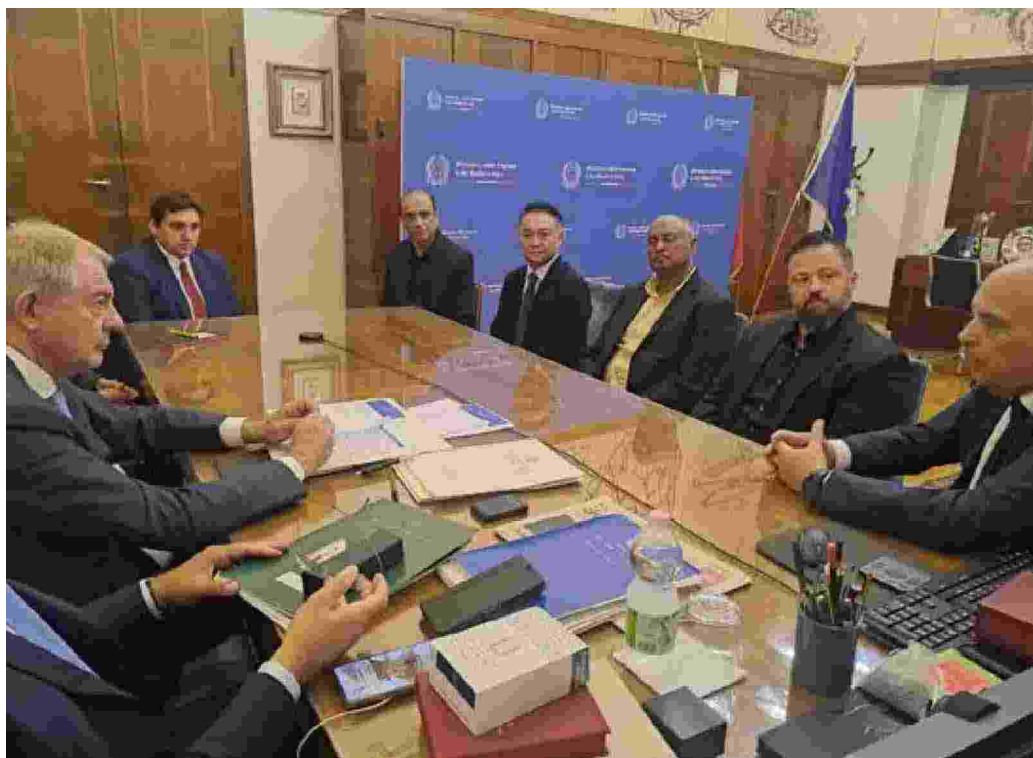
"A inizio settembre Tavares aveva dato rassicurazioni al presidente Marsilio sostenendo che lo stabilimento di Atesa fosse centrale nella strategia del gruppo. Oggi la notizia di un'ulteriore cassa integrazione fino ai primi giorni di novembre. Il tutto si aggiunge ai dati negativi presentati oggi da Fim Cisl sulla produzione nel sito in provincia di Chieti e in Italia. Il prossimo 11 ottobre Tavares sarà presente in audizione alla Commissione attività produttive alla Camera: aspettiamo risposte chiare sul futuro della società. Bisogna intervenire per invertire una situazione preoccupante in un settore strategico come quello dell'automotive. Azione ha chiesto da tempo certezze, non arretrere: è il tempo delle risposte nei confronti del nostro Paese

e dei lavoratori coinvolti". Lo ha dichiarato il deputato abruzzese di Azione, Giulio Sottanelli.

L'Europa 'così così', tra intuizioni giuste e "scelte sbagliate". Il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, prova a fare il punto della situazione e il quadro che emerge è all'insegna di riflessioni e ripensamenti. Ci sono scelte coraggiose e giuste, come quelle di fermare una concorrenza cinese sull'auto a batteria che il mondo industriale italiano condivide. "Siamo a favore" delle tariffe proposte dalla Commissione europea, chiarisce Orsini nella sua prima conferenza stampa a Bruxelles dove ha avuto una serie di incontri istituzionali, perché "dobbiamo difendere le nostre filiere" e "oggi non possiamo non pensare di incrementare i dazi sulle auto elettriche cinesi". Anche se "dobbiamo fare attenzione ai dazi, perché potrebbero penalizzarci" e mettere a rischio una parte di quei 620 miliardi di euro di export tricolore che trainano l'economia nazionale. Sul resto, però, l'Ue manca di strategia e di coraggio. Nessuno mette in discussione il Green Deal e l'ambizione di agenda sostenibile, ma "per realizzare la transizione sostenibile serve tempo", rileva il presidente di Confindustria. "Non possiamo immaginare che la transizione si possa fare con le tempistiche indicate dalla Commissione europea uscente". Una sottolineatura che si traduce in una richiesta di modifica dei calendari, delle tempistiche, considerate troppo ristrette, e quindi un rompicapo per molti settori industriali. "E' una questione di competitività", rileva Orsini, quella competitività su cui tanto insistono Mario Draghi e il suo rapporto realizzato su esplicita richiesta della presidente uscente ed entrante

della Commissione europea, Ursula von der Leyen. Solo pensando alla riforma della mobilità, con il passaggio dal motore tradizione delle auto a quello elettrico e a quelli alimentati a carburanti sintetici dal 2035, "non siamo pronti dal punto di vista infrastrutturale", lamenta il numero uno di Confindustria, "serve più tempo poterci arrivare". Da qui la richiesta di anticipare la revisione delle normative, prevista per il 2026. "Arrivare alla fine del 2026 è troppo tardi, servono risposte molto prima", il che vuol dire fine 2025 al massimo. Quello della mobilità è solo uno dei nodi dell'Unione europea di oggi e di domani. Come ricorda Antonio Gozzi, consigliere speciale del presidente per l'Europa, c'è la questione dell'Ets, il mercato dei diritti di emissioni di CO2. "Il mercato adesso è aperto a fondi di investimenti e banche", e dunque non industria bensì organismi ed enti finanziari, "che poi fanno speculazione" modificando il prezzo del carbonio che finisce col penalizzare il settore secondario. Dal lato dell'industria "una delle richieste all'Unione europea potrebbe essere di tornare all'Ets originario, non aperto a fondi di investimento e banche". Le scelte sbagliate non sono solo di strategia, ma anche di coraggio. Qui c'è una partita diversa, tutta commerciale, delicata eppur inevitabile. "Dobbiamo aprire a nuovi mercati, e penso al Mercosur", l'annotazione di Orsini. Il presidente di Confindustria, che ha incontrato europarlamentari italiani di tutti gli schieramenti, è in realtà alla maggioranza di governo che si rivolge, visto che il governo Meloni sulla possibilità di relazioni con il blocco dei Paesi del sud America (Argentina, Brasile, Paraguay, Uruguay più il Venezuela sospeso) tentenna,

al pari della Commissione europea che dopo le proteste degli agricoltori europei dei mesi scorsi ha dovuto cambiare i toni di un discorso comunque non archiviato. La questione Mercosur è sensibile in Europa. L'Austria ha iniziato a mettersi di traverso minacciando il veto, poi è stata la volta della Francia. Anche in Italia l'idea di un accordo di libero scambio come quello invocato oggi da Confindustria è osteggiato, soprattutto dagli operatori del settore primario. Preoccupa e spaventa in particolare Filiera Italia, nonostante auspici e beneplaciti del capo dello Stato, Sergio Mattarella. Per il presidente di Confindustria però non ci sono grandi alternative, anche considerando quanto è cambiato il contesto geopolitico e, quindi, commerciale. "La Russia - ricorda Orsini - era un mercato importante, e l'abbiamo perso" dopo la guerra di aggressione contro l'Ucraina e le sanzioni europee.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



Web

AUTO: FEDERAUTO, CON OBIETTIVI GREEN DEAL SETTORE A RISCHIO

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 01 ott - 'Anche a settembre i volumi di autovetture restano in territorio negativo confermando la fase difficile e controversa che sta attraversando il mercato, in un contesto di generale crisi del settore automotive. La forte incertezza nel processo di elettrificazione allargata, con i veicoli a batteria ancora fuori dalla portata economica di gran parte dei clienti, unita ai ritardi accumulati dall'industria automobilistica italiana ed europea, che ha effetti lungo tutta la filiera, sta evidenziando come gli ambiziosi obiettivi imposti con il Green Deal Europeo mettano a rischio la catena del valore e gli equilibri socio-economici e occupazionali del settore'.

Così, Massimo Artusi, presidente di Federauto, commenta i dati sulle immatricolazioni a settembre (-10,7% annuo).

La Federazione dei concessionari auto "condivide pienamente" la recente proposta di uno European Automotive Act, avanzata dal ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, "che prevede la possibilità di riesaminare nella prima parte del 2025, anziché attendere il 2026, il regolamento in materia di emissioni di Co2 delle autovetture nuove e i veicoli commerciali leggeri e di adottare un approccio orientato alla pluralità tecnologica". L'auspicio, aggiunge Artusi, è che "l'evidenza della marcata e bassa penetrazione sul mercato dei veicoli a zero e basse emissioni faccia riflettere attentamente i decisori politici a Bruxelles sugli impatti del divieto di vendita dei veicoli endotermici a partire dal 2035 e dell'adozione frettolosa del solo elettrico per la mobilità di tutti".



Auto: crollano le immatricolazioni a settembre, cresce l'usato

1 Ottobre 2024

Il volume globale delle vendite mensili, pari a 565.659, ha interessato per il 21,51% vetture nuove e per il 78,49% vetture usate. Associazioni chiedono interventi

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato che a settembre 2024 sono state immatricolate 121.666 autovetture a fronte delle 136.316 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad una diminuzione del 10,75%.

AUTO USATE IN FORTE AUMENTO

I trasferimenti di proprietà sono stati 443.993 a fronte di 427.058 passaggi registrati a settembre 2023, con un aumento del 3,97%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 565.659, ha interessato per il 21,51% vetture nuove e per il 78,49% vetture usate.

CENTRO STUDI PROMOTOR: INCERTO IL FUTURO

In settembre sono state immatricolate in Italia 121.666 autovetture con un calo del 10,75% su settembre 2023. Il consuntivo dei primi nove mesi del 2024 chiude invece a quota 1.202.122 immatricolazioni, con una modesta crescita sullo stesso periodo del 2023 (+2,1%), ma con un calo di ben il 18,1% sullo stesso periodo del 2019, cioè

dell'anno che ha preceduto la crisi innescata dalla pandemia. Mentre il prodotto interno lordo italiano ha recuperato già da tempo i livelli ante-crisi, il settore dell'auto continua dunque ad essere interessato da forti difficoltà. Proiettando i risultati dei primi nove mesi sull'intero anno, il 2024 dovrebbe chiudere con 1.603.000 immatricolazioni, un livello decisamente lontano dalla situazione ante-crisi. Le immatricolazioni nell'intero 2019 sono state infatti 1.916.951 e non conforta certo il fatto che la situazione dell'Unione Europea non differisca molto da quella italiana. È il commento del Centro studi promotor.

IL 42% DEI CONCESSIONARI DICHIARANO ALTI LIVELLI DI GIACENZE DI AUTO NUOVE INVENDUTE.

Tornando al nostro Paese, la previsione di un intero 2024 a quota 1.603.000 trova riscontro anche nell'inchiesta congiunturale mensile condotta dal Centro Studi Promotor a fine settembre su un campione rappresentativo di concessionari. Da questa inchiesta emerge che in settembre il 75% dei concessionari valuta basso il livello dell'acquisizione di ordini, che la carenza di prodotto (dovuta alle difficoltà di acquisizione di determinati componenti), che ha caratterizzato e penalizzato il mercato fino al 2023 e a buona parte del 2024, è stata superata e si sta delineando una situazione diametralmente opposta con il 42% dei concessionari che dichiarano alti livelli di giacenze di auto nuove invendute. Da segnalare poi che l'affluenza nelle show room di potenziali acquirenti in settembre è stata bassa per il 70% dei concessionari, mentre il livello dei prezzi si mantiene elevato, rileva il Centro studi promotor.

SI COMPRANO DECISAMENTE MENO AUTOVETTURE OGNI ANNO, MA IL PARCO CIRCOLANTE CONTINUA A CRESCERE

Non va inoltre trascurato il fatto che, rispetto alla situazione ante-crisi, si comprano decisamente meno autovetture ogni anno, ma il parco circolante continua a crescere. Nel 2019 in Italia circolavano 39.545.000 autovetture. Nel 2023 la cifra corrispondente è salita a 40.905.000 e questo risultato è stato ottenuto mantenendo in esercizio auto vecchie e vecchissime che in tempi normali sarebbero state da già tempo rottamate. Ovviamente le conseguenze sono pesanti per la sicurezza della circolazione e per le emissioni inquinanti.

QUAGLIANO: SI AFFRONTI LA CRISI DELL'AUTO A LIVELLO EUROPEO

In questo contesto si inseriscono poi le difficoltà dell'auto elettrica in Italia e nel resto dell'Unione Europea. "È del tutto evidente, sostiene Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, che la situazione del mercato e dell'industria dell'auto dell'Unione Europea richiede che al massimo livello istituzionale dell'Unione Europea, non sia sufficiente pensare (tra l'altro con resistenze) di anticipare di un anno il punto sulla transizione energetica prevista per il 2035, ma è assolutamente indispensabile che in ambito europeo si affronti la crisi dell'auto senza pregiudizi e con il realismo e il coraggio necessari".

ARTUSI (FEDERAUTO): CONIUGARE PLURALITÀ TECNOLOGICA E CONDIZIONI ABILITANTI NEL GREEN EUROPEO SU AUTOMOTIVE

“Anche a settembre i volumi di autovetture restano in territorio negativo confermando la fase difficile e controversa che sta attraversando il mercato, in un contesto di generale crisi del settore automotive. La forte incertezza nel processo di elettrificazione allargata, con i veicoli a batteria ancora fuori dalla portata economica di gran parte dei clienti, unita ai ritardi accumulati dall’industria automobilistica italiana ed europea che ha effetti lungo tutta la filiera, sta evidenziando come gli ambiziosi obiettivi imposti con il Green Deal Europeo mettano a rischio la catena del valore e gli equilibri socio-economici e occupazionali del settore”, ha dichiarato Massimo Artusi, il Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

BASSA PENETRAZIONE AUTO ELETTRICHEFACCIA RIFLETTERE ATTENTAMENTE I DECISORI POLITICI A BRUXELLES

“La recente proposta di un European Automotive Act, avanzata dal ministro delle Imprese e del Made in Italy in occasione del Consiglio Competitività europeo, che prevede la possibilità di riesaminare nella prima parte del 2025, anziché attendere il 2026, il Regolamento in materia di emissioni di CO2 delle autovetture nuove e i veicoli commerciali leggeri e di adottare un approccio orientato alla pluralità tecnologica, è pienamente condivisa. L’auspicio – ha proseguito il presidente Artusi – è che l’evidenza della marcata e bassa penetrazione sul mercato dei veicoli a zero e basse emissioni faccia riflettere attentamente i decisori politici a Bruxelles sugli impatti del divieto di vendita dei veicoli endotermici a partire dal 2035 e dell’adozione frettolosa del solo elettrico per la mobilità di tutti. Serve un cambio di passo per arrivare preparati alla deadline del 2035 rivedendo le condizioni abilitanti alla transizione, con il riconoscimento di tutte le soluzioni carbon neutral, inclusi i carburanti sintetici e bio, affinché gli obiettivi di decarbonizzazione e delle emissioni zero siano concretamente realizzabili dal punto di vista economico ai fini della competitività e in piena convergenza con la sostenibilità sociale ed ambientale”.

L’ANALISI DELLA STRUTTURA DEL MERCATO MOSTRA TUTTI I CANALI DI VENDITA IN DISCESA

L’analisi della struttura del mercato mostra tutti i canali di vendita in discesa: i privati flettono del -3,8% al 64,5% di quota (57,5% da inizio anno, +2 p.p.); le flotte calano nel mese del -7,6%, con una quota al 5,8% e anche nel cumulato segnano un disavanzo del -2,2% (quota 5,1%). Le auto-immatricolazioni (incluso l’uso noleggio), secondo le elaborazioni Federauto su dati Dataforce, hanno rappresentato il 10,9% del mercato, con un decremento del -23,9% rispetto a settembre 2023. Il noleggio perde il -23,1% dei volumi riportando la quota di mercato a 19,6% (-3,1 p.p.) e 26,7% nel periodo gennaio-settembre (-3,4 p.p.).

Anche dal punto di vista delle alimentazioni, gli andamenti sono fiacchi: stabili le ibride elettriche (+0,2%) al 44,3% di quota, in flessione le auto a benzina (-23,3%), diesel (-

24,9%), plug-in (-35,6%), rispettivamente con quote al 25,5%, 12,8% e 2,9%. Positivo il Gpl (+3,6%, quota 9,3%); metano sempre in forte declino (-91%, quota 0,1%). L'elettrico segna un recupero del +28,7% per effetto delle progressive consegne dei veicoli incentivati e la quota di mercato mensile raggiunge il 9,3%; da inizio anno la crescita complessiva è del +3,7% (quota stabile al 3,9%).

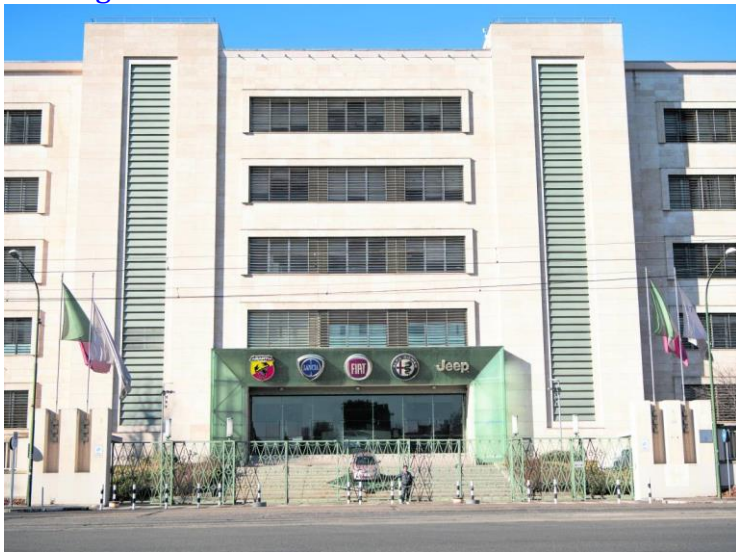
Negli ultimi tre giorni di settembre è stato immatricolato il 39% del totale mercato.

il Giornale

Auto spenta a settembre. Mirafiori ferma

L'elettrico avanza ma è l'effetto del bonus. E le vendite di Stellantis calano del 33%

Pierluigi Bonora 2 Ottobre 2024 - 05:00



A settembre, in Italia, le auto elettriche rialzano la testa in un mercato complessivo le cui immatricolazioni scendono intorno all'11 per cento. Un risultato, quello delle vetture a sola batteria (+29% e quota mensile del 9,3%, ma del 4% nel cumulato), che deriva essenzialmente dal boom di giugno quando, in una sola giornata, sono andati esauriti gli incentivi per questa alimentazione. «È l'effetto - spiega Massimo Artusi, presidente di Federauto (concessionari) - delle progressive consegne di quelle automobili che hanno beneficiato dell'ecobonus».

Da gennaio i volumi totali in Italia si attestano a 1.202.122 unità, +2,1% sul periodo gennaio-settembre 2023. «Il trend negativo degli ultimi due mesi - commenta Roberto Vavassori, presidente di Anfia (filiera automotive) - ci porta a dover rivedere al ribasso le previsioni di chiusura per il 2024, scendendo da 1.624.000 unità a 1.555.000 (circa -0,8% rispetto al 2023). L'andamento negativo del mercato, inoltre, si affianca a una situazione industriale sempre più critica. Per questo accogliamo con favore la proposta all'Ue del ministro Adolfo Urso di anticipare al 2025 le clausole di revisione dei target CO2 per i veicoli e di adottare un piano europeo automotive. Senza dimenticare che la filiera italiana necessita di interventi immediati». Il punto attuale e sui progetti futuri di Stellantis, intanto, sarà fatto il prossimo 11 ottobre quando l'ad di Stellantis, Carlos Tavares, sarà in audizione alla Commissione attività produttive della Camera. Per Stellantis il momento continua a essere difficile, oltre che a causa del profit warning sui conti di fine anno, anche sul piano delle immatricolazioni in Italia: -33% a settembre e quota crollata dal 32,7% al 24,2%. Segno meno, poi, per tutti i marchi della galassia, in particolare Citroën (-74,5%), Lancia (-72,1%), Maserati (-57,9%) e Fiat (-43,7%).

Si rinnova anche l'abbonamento di Mirafiori con la cassa integrazione a causa della mancanza di ordini. Stellantis ha comunicato ai sindacati (oggi la Fim presenterà i dati sulle produzioni in Italia

nel terzo trimestre) il prolungamento fino a novembre dello stop alla linea della 500 elettrica, «nonostante questo modello, nei primi otto mesi dell'anno, rappresenti il 40% delle vendite nel segmento elettrico delle city-car in Europa», precisa una nota del gruppo. Stellantis, in proposito, ribadisce «di essere al lavoro per garantire la continuità di tutti i suoi impianti e delle sue attività». Ciò non toglie che il 18 ottobre, dopo 40 anni, i lavoratori dell'auto torneranno a incrociare le braccia.

Il colosso cinese Byd, infine, dopo essersi assicurato l'ex Fiat-Fca, Alfredo Altavilla, nel ruolo di Special advisor per l'Europa, ha deciso di puntare su Alessandro Grosso, con una lunga esperienza in Fca e Stellantis, per il mercato italiano.

Mercato auto di settembre 2024 in Italia: malissimo

1 Ottobre 2024

Dopo il calo a doppia cifra di agosto, a settembre 2024 le vendite registrano una contrazione del 10,7%, con 121.666 nuove immatricolazioni.



Comunque la vedi, è brutta: a settembre 2024 le vendite auto nuove in Italia registrano una contrazione del 10,7%, con 121.666 immatricolazioni. Nei primi nove mesi 2024, la crescita del mercato si riduce al 2,1% rispetto allo stesso periodo del 2023, raggiungendo un totale di 1.202.122 unità: un calo del 18,1% rispetto ai livelli pre-pandemia. Tutti i confronti sono in perdita secca: **situazione gravissima**. Illusorio il +29% delle [elettriche](#): merito degli incentivi. Raggiungendo una quota di mercato del 5,2%: +1,5 punti percentuali rispetto ad agosto e +1,6 su settembre 2023.

Green Deal da Black Horror

Lucida l'analisi di Massimo Artusi, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto. Tre i guai. Uno: la forte incertezza nel processo di elettrificazione allargata. Due: i veicoli a batteria ancora **fuori dalla portata economica** di gran parte dei clienti. Tre: i ritardi accumulati dall'industria automobilistica italiana ed europea che ha effetti lungo tutta la filiera. Morale: gli ambiziosi obiettivi imposti con il Green Deal mettano a rischio la catena del valore e gli equilibri socio-economici e occupazionali del settore.

Una sola soluzione

Per Artusi, il flop dei veicoli a zero e basse emissioni potrebbe far **riflettere attentamente** i decisori politici a Bruxelles sugli impatti del divieto di vendita dei veicoli

endotermici a partire dal 2035. Occhio all'adozione frettolosa del solo elettrico per la mobilità di tutti.

Cosa serve? Uno: un cambio di passo per arrivare preparati alla deadline del 2035 rivedendo le condizioni abilitanti alla transizione. Due: il riconoscimento di **tutte le soluzioni carbon neutral**, inclusi i carburanti sintetici e bio, affinché gli obiettivi di decarbonizzazione e delle emissioni zero siano concretamente realizzabili.

In occasione della riunione di agosto del Tavolo Automotive, il governo ha preannunciato un nuovo piano pluriennale di agevolazioni. Allora adesso tutti aspettano **nuovi ecobonus**: nessuno è così sciocco da comprare a 30.000 euro quello che a gennaio 2025 può acquistare a 20.000 euro grazie agli sconti statali. Annunci deleteri. Paralizzano il mercato.

IL GIORNALE D'ITALIA

Il Quotidiano Indipendente

Federauto, a settembre 2024 immatricolate 121.666 autovetture nuove (-10,7%); bilancio a 1.202.122 (+2,1%)

Artusi: "Coniugare pluralità tecnologica e condizioni abilitanti nel Green europeo sull'automotive per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione"

02 Ottobre 2024



Secondo i dati comunicati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il mese di settembre totalizza 121.666 immatricolazioni di autovetture nuove rispetto alle 136.316 di settembre 2023, segnando -10,7% e portando il bilancio dei primi nove mesi dell'anno a 1.202.122, con un incremento che si assottiglia a +2,1% nel confronto con il pari periodo dello scorso anno (il gap rispetto al 2019 si attesta a -18,2%).

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

"Anche a settembre i volumi di autovetture restano in territorio negativo confermando la fase difficile e controversa che sta attraversando il mercato, in un contesto di generale crisi del settore automotive. La forte incertezza nel processo di elettrificazione allargata, con i veicoli a batteria ancora fuori dalla portata economica di gran parte dei clienti, unita ai ritardi accumulati dall'industria automobilistica italiana ed

europea che ha effetti lungo tutta la filiera, sta evidenziando come gli ambiziosi obiettivi imposti con il Green Deal Europeo mettano a rischio la catena del valore e gli equilibri socio-economici e occupazionali del settore. La recente proposta di un European Automotive Act, avanzata dal ministro delle Imprese e del Made in Italy in occasione del Consiglio Competitività europeo, che prevede la possibilità di riesaminare nella prima parte del 2025, anziché attendere il 2026, il Regolamento in materia di emissioni di CO2 delle autovetture nuove e i veicoli commerciali leggeri e di adottare un approccio orientato alla pluralità tecnologica, è pienamente condivisa.

L'auspicio", ha proseguito il **presidente Artusi** "è che l'evidenza della marcata e bassa penetrazione sul mercato dei veicoli a zero e basse emissioni faccia riflettere attentamente i decisori politici a Bruxelles sugli impatti del divieto di vendita dei veicoli endotermici a partire dal 2035 e dell'adozione frettolosa del solo elettrico per la mobilità di tutti. Serve un cambio di passo per arrivare preparati alla deadline del 2035 rivedendo le condizioni abilitanti alla transizione, con il riconoscimento di tutte le soluzioni carbon neutral, inclusi i carburanti sintetici e bio, affinché gli obiettivi di decarbonizzazione e delle emissioni zero siano concretamente realizzabili dal punto di vista economico ai fini della competitività e in piena convergenza con la sostenibilità sociale ed ambientale".

L'analisi della struttura del mercato mostra tutti i canali di vendita in discesa: i privati flettono del -3,8% al 64,5% di quota (57,5% da inizio anno, +2 p.p.); le flotte calano nel mese del -7,6%, con una quota al 5,8% e anche nel cumulato segnano un disavanzo del -2,2% (quota 5,1%). Le auto-immatricolazioni (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni Federauto su dati Dataforce, hanno rappresentato il 10,9% del mercato, con un decremento del -23,9% rispetto a settembre 2023. Il noleggio perde il -23,1% dei volumi riportando la quota di mercato a 19,6% (-3,1 p.p.) e 26,7% nel periodo gennaio-settembre (-3,4 p.p.). Anche dal punto di vista delle alimentazioni, gli andamenti sono fiacchi: stabili le ibride elettriche (+0,2%) al 44,3% di quota, in flessione le auto a benzina (-23,3%), diesel (-24,9%), plug-in (-35,6%), rispettivamente con quote al 25,5%, 12,8% e 2,9%. Positivo il Gpl (+3,6%, quota 9,3%); metano sempre in forte declino (-91%, quota 0,1%). L'elettrico segna un recupero del +28,7% per effetto delle progressive consegne dei veicoli incentivati e la quota di mercato mensile raggiunge il 9,3%; da inizio anno la crescita complessiva è del +3,7% (quota stabile al 3,9%).

Negli ultimi tre giorni di settembre è stato immatricolato il **39% del totale mercato**.



**DISTRIBUZIONE
MODERNA**

Il primo quotidiano online sulla GDO

Federauto: mercato auto settembre -10,7%



Massimo Artusi, Presidente di Federauto

In base ai dati comunicati dal **Ministero** delle infrastrutture e dei trasporti, il mese di settembre totalizza 121.666 immatricolazioni di autovetture nuove rispetto alle 136.316 di settembre 2023, segnando -10,7% e portando il bilancio dei primi nove mesi dell'anno a 1.202.122, con un incremento che si assottiglia a +2,1% nel confronto con il pari periodo dello scorso anno (il gap rispetto al 2019 si attesta a -18,2%).

«Anche a settembre i volumi di **autovetture** restano in territorio negativo confermando la fase difficile e controversa che sta attraversando il mercato, in un contesto di generale crisi del settore automotive. La forte incertezza nel processo di elettrificazione allargata, con i veicoli a batteria ancora fuori dalla portata economica di gran parte dei clienti, unita ai ritardi accumulati dall'industria automobilistica italiana ed europea che ha effetti lungo tutta la filiera, sta evidenziando come gli ambiziosi obiettivi imposti con il Green Deal Europeo mettano a rischio la catena del valore e gli equilibri socio-economici e occupazionali del settore», ha detto Massimo Artusi, il Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

«La recente proposta di un European Automotive Act, avanzata dal ministro delle Imprese e del Made in Italy in occasione del Consiglio Competitività europeo, che prevede la possibilità di riesaminare nella prima parte del 2025, anziché attendere il 2026, il Regolamento in materia di emissioni di CO2 delle autovetture nuove e i veicoli commerciali leggeri e di adottare un approccio orientato alla pluralità tecnologica, è pienamente condivisa. L'auspicio», ha proseguito il presidente Artusi «è che l'evidenza della marcata e bassa penetrazione sul mercato dei veicoli a zero e basse emissioni faccia riflettere attentamente i decisori politici a Bruxelles sugli impatti del divieto di vendita dei veicoli endotermici a partire dal 2035 e dell'adozione frettolosa del solo elettrico per la mobilità di tutti».

L'analisi mostra tutti i canali di vendita in discesa: i privati flettono del -3,8% al 64,5% di quota (57,5% da inizio anno, +2 p.p.); le flotte calano nel mese del -7,6%, con una quota al 5,8% e anche nel cumulato segnano un disavanzo del -2,2% (quota 5,1%). Le auto-immatricolazioni (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni Federauto su dati Dataforce, hanno rappresentato il 10,9% del mercato, con un decremento del -23,9% rispetto a settembre 2023. Il noleggio perde il -23,1% dei volumi riportando la quota di mercato a 19,6% (-3,1 p.p.) e 26,7% nel periodo gennaio-settembre (-3,4 p.p.).

Anche dal punto di vista delle alimentazioni, gli andamenti sono fiacchi: stabili le ibride elettriche (+0,2%) al 44,3% di quota, in flessione le auto a benzina (-23,3%), diesel (-24,9%), plug-in (-35,6%), rispettivamente con quote al 25,5%, 12,8% e 2,9%. Positivo il Gpl (+3,6%, quota 9,3%); metano sempre in forte declino (-91%, quota 0,1%). L'elettrico segna un recupero del +28,7% per effetto delle progressive consegne dei veicoli incentivati e la quota di mercato mensile raggiunge il 9,3%; da inizio anno la crescita complessiva è del +3,7% (quota stabile al 3,9%).



AUTOMOTIVE 8 Ottobre 2024 10:27

Auto, Artusi: Flop dell'elettrico provoca troppa pressione sui dealer

Roma - “I concessionari di autoveicoli sono sottoposti ad una pressione eccessiva la cui origine è il Green Deal Automotive che, con tutti i limiti di una “decarbonizzazione” misurata al tubo di scarico (TTW), vincola i costruttori a produrre veicoli poco graditi dal nostro mercato”. Lo ha affermato Massimo Artusi, presidente di Federauto, intervenendo alla Conferenza di Sistema Confcommercio 2024.

“La normativa europea in materia di Green Deal Automotive», ha continuato Artusi, «prevedendo pesantissime multe per i Costruttori fuori target nelle emissioni di CO2, induce i car-maker a forzare la fabbricazione di autoveicoli elettrici che il mercato non assorbe. Se tali norme non saranno modificate entro il 2025 – come chiedono alcuni Paesi membri a cominciare dall'Italia – inevitabilmente i Costruttori finiranno per trasferire l'onere di smaltire prodotti difficili da commercializzare sui Concessionari i quali, pur avendo oggi un buon equilibrio finanziario, potrebbero non essere più in grado di svolgere la naturale funzione di mercato. In questo senso si indirizza l'appello rivolto dalle Associazioni europee dei concessionari Stellantis al Presidente della Commissione UE Ursula von der Leyen”.

“I dati sulle immatricolazioni, peraltro”, ha aggiunto il presidente di Federauto, “distorcono la realtà effettiva del mercato: più del 50% delle auto a batteria (EV) sono immatricolate, obtorto collo, dai concessionari con ingenti oneri finanziari di stock e di obsolescenza causata dal prolungato stop dell'invenduto, problemi a cui si aggiunge l'inquietante notizia dell'assegnazione d'ufficio ad alcuni Dealer – con successiva fatturazione – di veicoli non ordinati e non abbinati ad un cliente finale”.

“È prevedibile”, ha continuato Artusi, “che i produttori, per non incorrere nelle pesanti sanzioni previste dal 2025, finiranno per ridurre la produzione di vetture con motore a combustione (ICE), contingentando la vendita dei modelli che, di fatto, continuano ad essere i più richiesti dal mercato e provocando un inevitabile calo dei volumi di attività delle concessionarie, mettendole potenzialmente in crisi, con un prevedibile e indesiderato effetto di ulteriore obsolescenza del parco ed il rischio di gravissime ripercussioni sulla sicurezza stradale e sull'inquinamento”.

“A questo quadro, già di per sé preoccupante”, ha osservato il presidente di Federauto, “si aggiungono alcune iniziative già avviate e alcune finora solo annunciate che – valicando il Regolamento europeo sulla concorrenza – mirano a disintermediare il

modello di vendita tramite il contratto di concessione in favore di quello di Agenzia, lasciando a carico dell'agente gran parte degli oneri e degli impegni propri della figura del concessionario, ma privando quest'ultimo dell'autonomia imprenditoriale il cui cuore è il rapporto con il cliente che rappresenta l'autentico valore di avviamento per una concessionaria”.

“Federauto, che ha interesse a salvaguardare l'efficienza e l'economicità delle catene distributive di filiera”, ha concluso Artusi, “farà il necessario per evitare che tutte le pressioni generate da un quadro normativo astratto si scarichino sul capo dei concessionari, sugli automobilisti, sull'economia nazionale (con l'interruzione di produzioni o la chiusura di interi siti) e sul bilancio dello Stato che, da un minor numero di vendite di autoveicoli, subirebbe un forte calo del gettito non solo dovuto alla riduzione delle entrate provenienti dalla tassazione diretta e indiretta sulle immatricolazioni di auto nuove, ma anche per la difficoltà di rintracciare i margini tassabili delle aziende multinazionali in favore di paesi, anche europei, con fiscalità più favorevole”.



TOP DEALERS ITALIA

Il flop dell'auto elettrica: troppa pressione sui concessionari



Il Presidente di Federauto, Massimo Artusi, lancia un preciso allarme.

Il settore automobilistico sta vivendo una fase di grande trasformazione, spinta dalle politiche europee per la decarbonizzazione e il Green Deal Automotive. Tuttavia, questa transizione non è priva di difficoltà, e i concessionari si trovano in prima linea nel fronteggiare le sfide derivanti dall'imposizione di un nuovo modello di mercato. **Massimo Artusi** ha dichiarato *«I concessionari di autoveicoli sono sottoposti ad una pressione eccessiva la cui origine è il Green Deal Automotive che, con tutti i limiti di una “decarbonizzazione” misurata al tubo di scarico (TTW), vincola i costruttori a produrre veicoli poco graditi dal nostro mercato »*

La normativa europea, infatti, impone limiti stringenti alle emissioni di CO₂, con pesanti sanzioni per i costruttori che non rispettano tali parametri. Questo ha portato i produttori di automobili a concentrare gli sforzi sulla produzione di veicoli elettrici, anche se la domanda da parte del mercato resta limitata. **Artusi** ha rimarcato che *«la normativa europea in materia di Green Deal Automotive,*

prevedendo pesantissime multe per i costruttori fuori target nelle emissioni di CO2, induce i car-maker a forzare la fabbricazione di autoveicoli elettrici che il mercato non assorbe» .

Un altro aspetto critico riguarda la distorsione dei dati sulle immatricolazioni di veicoli elettrici. Artusi ha denunciato che più della metà delle auto a batteria (EV) vengono immatricolate forzatamente dai concessionari, con pesanti conseguenze finanziarie legate alla gestione di uno stock invenduto.

«I dati sulle immatricolazioni distorcono la realtà effettiva del mercato: più del 50% delle auto a batteria (EV) sono immatricolate, obtorto collo, dai concessionari con ingenti oneri finanziari di stock e di obsolescenza causata dal prolungato stop dell'invenduto» ricorda Federauto.

Guardando al futuro, **Artusi** ha segnalato che *«I produttori finiranno per ridurre la produzione di vetture con motore a combustione, contingentando la vendita dei modelli che continuano ad essere i più richiesti dal mercato»*,

Infine, il presidente di Federauto ha espresso preoccupazione per alcune iniziative che mirano a disintermediare il tradizionale modello di vendita dei concessionari, a favore di un sistema basato sul contratto di agenzia.

«Si aggiungono alcune iniziative già avviate e alcune finora solo annunciate che mirano a disintermediare il modello di vendita tramite il contratto di concessione a favore di quello di agenzia», ha osservato lo stesso Presidente di Federauto.

Federauto, flop elettrica provoca troppa pressione su dealer

10:17 Martedì 08 Ottobre 2024

"I concessionari di autoveicoli sono sottoposti a una pressione eccessiva la cui origine è il Green Deal Automotive che, con tutti i limiti di una decarbonizzazione misurata al tubo di scarico, vincola i costruttori a produrre veicoli poco graditi dal nostro mercato". Lo ha affermato Massimo Artusi, presidente di Federauto, alla Conferenza di Sistema Confcommercio 2024. "La normativa europea in materia di Green Deal Automotive - ha continuato Artusi - prevedendo pesantissime multe per i costruttori fuori target nelle emissioni di CO2, induce i car-maker a forzare la fabbricazione di autoveicoli elettrici che il mercato non assorbe. Se tali norme non saranno modificate entro il 2025, come chiedono alcuni Paesi membri a cominciare dall'Italia, inevitabilmente i costruttori finiranno per trasferire l'onere di smaltire prodotti difficili da commercializzare sui concessionari i quali, pur avendo oggi un buon equilibrio finanziario, potrebbero non essere più in grado di svolgere la naturale funzione di mercato. In questo senso si indirizza l'appello rivolto dalle associazioni europee dei concessionari Stellantis al presidente della Commissione Ue Ursula von der Leyen". Artusi ha spiegato che "più del 50% delle auto a batteria (Ev) sono immatricolate, obtorto collo, dai concessionari con ingenti oneri finanziari di stock e di obsolescenza causata dal prolungato stop dell'invenduto, problemi a cui si aggiunge l'inquietante notizia dell'assegnazione d'ufficio ad alcuni dealer, con successiva fatturazione, di veicoli non ordinati e non abbinati a un cliente finale. È prevedibile - ha continuato - che i produttori, per non incorrere nelle pesanti sanzioni previste dal 2025, finiranno per ridurre la produzione di vetture con motore a combustione (Ice), contingentando la vendita dei modelli che, di fatto, continuano a essere i più richiesti dal mercato e provocando un inevitabile calo dei volumi di attività delle concessionarie, mettendole potenzialmente in crisi".

Federauto | Artusi: “I concessionari sotto pressione per il flop delle auto elettriche”

Pressione eccessiva a causa del Green Deal Automotive per i concessionari secondo Federauto

8 Ottobre, 2024

Federauto



Massimo Artusi, presidente di Federauto, ha dichiarato che i concessionari di autoveicoli stanno subendo una pressione eccessiva a causa del **Green Deal Automotive**. Durante il suo intervento alla Conferenza di Sistema Confcommercio 2024, Artusi ha sottolineato che il piano, con il suo approccio alla “decarbonizzazione” basato sulle emissioni allo scarico (TTW – Tank to Wheel), obbliga i produttori a realizzare veicoli che non riscuotono grande successo nel mercato italiano.

Pressione eccessiva a causa del Green Deal Automotive per i concessionari secondo Federauto

Massimo Artusi ha proseguito il suo intervento affermando: «La normativa europea in materia di Green Deal Automotive, prevedendo pesantissime multe per i costruttori fuori target nelle **emissioni di CO2**, induce i car-maker a forzare la fabbricazione di autoveicoli elettrici che il mercato non assorbe. Se tali norme non saranno modificate **entro il 2025** – come chiedono alcuni Paesi membri, a cominciare dall’Italia – inevitabilmente i costruttori finiranno per trasferire l’onere di smaltire prodotti difficili da commercializzare sui

concessionari, i quali, pur avendo oggi un buon equilibrio finanziario, potrebbero non essere più in grado di svolgere la naturale funzione di mercato. In questo senso si indirizza l'appello rivolto dalle associazioni europee dei concessionari Stellantis al presidente della Commissione UE, **Ursula von der Leyen**».

Massimo Artusi ha aggiunto: «I dati sulle immatricolazioni, peraltro, distorcono la realtà effettiva del mercato: più del 50% delle auto a batteria (EV) sono immatricolate, obtorto collo, dai concessionari, i quali si trovano a fronteggiare ingenti oneri finanziari legati allo stock e all'obsolescenza causata dal prolungato stop dell'invenduto. A questi problemi si aggiunge l'inquietante notizia dell'assegnazione d'ufficio ad alcuni dealer – con successiva fatturazione – di veicoli non ordinati e non abbinati a un cliente finale».

Massimo Artusi ha osservato: «A questo quadro, già di per sé preoccupante, si aggiungono alcune iniziative già avviate e altre finora solo annunciate che – valicando il Regolamento europeo sulla concorrenza – mirano a disintermediare il modello di vendita tramite il contratto di concessione, spostando verso il modello di agenzia. In questo modo, gran parte degli oneri e degli impegni tipici della figura del concessionario ricadrebbero sull'agente, privando quest'ultimo dell'autonomia imprenditoriale, il cui cuore è rappresentato dal rapporto con il cliente, autentico valore di avviamento per una concessionaria».

Artusi ha concluso: «**Federauto**, che ha interesse a salvaguardare l'efficienza e l'economicità delle catene distributive di filiera, farà il necessario per evitare che tutte le pressioni generate da un quadro normativo astratto si scarichino sui concessionari, sugli automobilisti, sull'economia nazionale – con l'interruzione di produzioni o la chiusura di interi siti – e sul bilancio dello Stato. Un minor numero di vendite di autoveicoli comporterebbe un forte calo del gettito, non solo per la riduzione delle entrate provenienti dalla tassazione diretta e indiretta sulle immatricolazioni di auto nuove, ma anche per la difficoltà di rintracciare i margini tassabili delle aziende multinazionali a favore di paesi, anche europei, con fiscalità più favorevole».

QUATTORRUOTE

Auto elettriche

Federauto: "Metà delle Bev sono immatricolate dai dealer"

Publicato il 08/10/2024



Federauto torna a lanciare un avvertimento sugli effetti delle normative europee dopo [l'allarme delle associazioni di rappresentanza dei dealer Stellantis](#): in particolare, la federazione dei concessionari fornisce un quadro preoccupante degli effetti delle imposizioni di Bruxelles sulle reti di vendita, già oggi costrette a immatricolare "più del 50% delle auto a [batteria](#)".

Concessionari sotto pressione. Il presidente Massimo Artusi parla di "una pressione eccessiva" sui dealer per un Green Deal Automotive che "vincola i costruttori a produrre veicoli poco graditi dal nostro mercato". Infatti, le normative sulle emissioni e il rischio di [molte pesantissime](#) inducono le Case "a forzare la fabbricazione" di Bev "che il mercato non assorbe". Di conseguenza, se non ci saranno delle modifiche, come chiesto dal governo italiano, i costruttori trasferiranno "l'onere di smaltire prodotti difficili da commercializzare sui concessionari". Cosa che per Artusi sta già avvenendo: i dati sulle immatricolazioni, infatti, "distorcono la realtà effettiva del mercato e più del 50% delle [auto a batteria](#) sono immatricolate, obtorto collo, dai concessionari, con ingenti oneri finanziari di stock e di obsolescenza causata dal prolungato stop dell'invenduto". A ciò "si aggiunge l'inquietante notizia dell'assegnazione d'ufficio ad alcuni dealer - con successiva fatturazione - di veicoli non ordinati e non abbinati a un cliente finale".

Rischi e ripercussioni.

Non solo. Secondo il presidente di Federauto, "è prevedibile che i produttori, per non incorrere nelle pesanti sanzioni previste dal 2025, finiranno per ridurre la produzione di vetture con motore a combustione, contingentando la vendita dei modelli che, di fatto, continuano ad essere i più richiesti dal mercato e provocando un inevitabile calo dei volumi di attività delle concessionarie, mettendole potenzialmente in crisi, con un prevedibile e indesiderato effetto di ulteriore obsolescenza del parco ed il rischio di gravissime ripercussioni sulla sicurezza stradale e sull'inquinamento". Artusi, che denuncia ancora una volta la decisione di alcune Case di passare **al modello d'agenzia**, ha intenzione di fare "il necessario per evitare che tutte le pressioni generate da un quadro normativo astratto si scarichino sul capo dei concessionari, sugli automobilisti, sull'economia nazionale (con l'interruzione di produzioni o la chiusura di interi siti) e sul bilancio dello Stato che, da un minor numero di vendite di autoveicoli, subirebbe un forte calo del gettito. Non solo dovuto alla riduzione delle entrate provenienti dalla tassazione diretta e indiretta sulle immatricolazioni di auto nuove, ma anche per la difficoltà di rintracciare i margini tassabili delle aziende multinazionali in favore di Paesi, anche europei, con fiscalità più favorevole".

Federauto: “Auto elettrica, troppa pressione sui concessionari”. E quelli di Stellantis scrivono alla UE



“I concessionari di autoveicoli sono sottoposti ad una **pressione** eccessiva la cui origine è il Green Deal Automotive che, con tutti i limiti di una “decarbonizzazione” misurata al tubo di scarico (TTW), vincola i costruttori a produrre veicoli poco graditi dal nostro mercato”. Lo sostiene **Massimo Artusi**, presidente di **Federauto**, bocciando in toto la politica comunitaria sull’auto elettrica e le forzature del mercato che essa ha prodotto: “La normativa europea in materia di Green Deal Automotive, prevedendo pesantissime multe per i Costruttori fuori target nelle emissioni di CO₂, induce i car-maker a forzare la fabbricazione di autoveicoli elettrici che il **mercato** non assorbe. Se tali norme non saranno modificate entro il 2025 – come chiedono alcuni Paesi membri a cominciare dall’Italia – inevitabilmente i Costruttori finiranno per trasferire l’onere di smaltire prodotti difficili da commercializzare sui Concessionari i quali, pur avendo oggi un buon equilibrio finanziario, potrebbero non essere più in grado di svolgere la naturale funzione di mercato”.

In altri termini, ciò che denuncia il numero uno di Federauto è che il costo dell’automobile elettrica, indigesta al mercato italiano ma anche a quello europeo, sia caricato sulle spalle dei concessionari. “I dati sulle

immatricolazioni”, ha aggiunto il presidente di Federauto, “distorcono la realtà effettiva del mercato: **più del 50% delle auto a batteria (EV) è immatricolato, oborto collo, dai concessionari** con ingenti oneri finanziari di stock e di obsolescenza causata dal prolungato stop dell’invenduto, problemi a cui si aggiunge l’inquietante notizia dell’assegnazione d’ufficio ad alcuni Dealer – con successiva fatturazione – di veicoli non ordinati e non abbinati ad un cliente finale”.

Cliente che, tuttavia, sembra non arrivare: ad oggi il mercato europeo – e soprattutto italiano – dell’auto elettrica è fermo al palo e dà segni di vita solo quando spinto da generosissimi incentivi di Stato, incompatibili con le finanze statali e col principio stesso dei **sussidi**: gli stessi che dovrebbero aiutare le classi meno abbienti ad accedere alla mobilità ma che, nel caso delle vetture elettriche, immatricolazioni alla mano, finiscono per aiutare gli automobilisti più ricchi ad acquistare vetture di fascia premium, Tesla in primis. Nel 2023, poi, quasi il 40% dei 240 milioni di euro stanziati per incentivare il mercato dell’auto elettrica è finito a beneficio delle **aziende**.

“È prevedibile”, continua Artusi, “che i produttori, per non incorrere nelle pesanti **sanzioni** previste dal 2025, finiranno per ridurre la produzione di vetture con motore a combustione (ICE), contingentando la vendita dei modelli che, di fatto, continuano ad essere i più richiesti dal mercato e provocando un inevitabile calo dei volumi di attività delle concessionarie, mettendole potenzialmente in crisi, con un prevedibile e indesiderato effetto di ulteriore obsolescenza del parco ed il rischio di gravissime ripercussioni sulla sicurezza stradale e sull’inquinamento”.

Insomma, un circolo vizioso di fattori che secondo l’associazione dei concessionari italiani rischia di paralizzare l’intero settore. La questione, sottolinea Federauto, rischia di creare danni pure “sull’**economia nazionale** (con l’interruzione di produzioni o la chiusura di interi siti) e sul bilancio dello Stato che, da un minor numero di vendite di autoveicoli, subirebbe un forte calo del gettito non solo dovuto alla riduzione delle entrate provenienti dalla tassazione diretta e indiretta sulle immatricolazioni di auto nuove, ma anche per la difficoltà di rintracciare i margini tassabili delle aziende multinazionali in favore di paesi, anche europei, con fiscalità più favorevole”.

Nel frattempo, i **concessionari** europei di **Stellantis** scrivono alla presidente della Commissione Europea, **Ursula von der Leyen**: “In qualità di distributori, siamo in contatto quotidiano con clienti finali che spesso rifiutano le auto elettriche a causa di preoccupazioni su prezzo, autonomia e accessibilità. Ciò ci pone in una posizione contraria a quella del produttore che rappresentiamo, che rimane ottimista circa il rispetto di queste severe normative Ue. Il settore non è ancora pronto a raggiungere il **volume** necessario di vendite di veicoli elettrici”. Posizione in linea con quella dell’**Acea**, l’Associazione dei costruttori europei di automobili: per l’associazione, centrare gli obiettivi di riduzione del 15% delle

emissioni da parte dei costruttori europei nel 2025 “è un target che, con gli attuali numeri dell’elettrico, è raggiungibile solo riducendo la produzione di auto endotermiche di 2/2,5 milioni di unità. È un **paradosso** in un periodo già difficile per l’automotive”.

MOTORI

Federauto, flop elettrica provoca troppa pressione su dealer

Green Deal costringe a produrre veicoli poco graditi dal mercato

TORINO, 08 ottobre 2024, 13:37

Redazione ANSA



© ANSA/EPA

"I concessionari di autoveicoli sono sottoposti a una pressione eccessiva la cui origine è il Green Deal Automotive che, con tutti i limiti di una decarbonizzazione misurata al tubo di scarico, vincola i costruttori a produrre veicoli poco graditi dal nostro mercato".

Lo ha affermato Massimo Artusi, presidente di Federauto, alla Conferenza di Sistema Confcommercio 2024.

"La normativa europea in materia di Green Deal Automotive - ha continuato Artusi - prevedendo pesantissime multe per i costruttori fuori target nelle

emissioni di CO2, induce i car-maker a forzare la fabbricazione di autoveicoli elettrici che il mercato non assorbe.

Se tali norme non saranno modificate entro il 2025, come chiedono alcuni Paesi membri a cominciare dall'Italia, inevitabilmente i costruttori finiranno per trasferire l'onere di smaltire prodotti difficili da commercializzare sui concessionari i quali, pur avendo oggi un buon equilibrio finanziario, potrebbero non essere più in grado di svolgere la naturale funzione di mercato.

In questo senso si indirizza l'appello rivolto dalle associazioni europee dei concessionari Stellantis al presidente della Commissione Ue Ursula von der Leyen".

Artusi ha spiegato che "più del 50% delle auto a batteria (Ev) sono immatricolate, obtorto collo, dai concessionari con ingenti oneri finanziari di stock e di obsolescenza causata dal prolungato stop dell'invenduto, problemi a cui si aggiunge l'inquietante notizia dell'assegnazione d'ufficio ad alcuni dealer, con successiva fatturazione, di veicoli non ordinati e non abbinati a un cliente finale. È prevedibile - ha continuato - che i produttori, per non incorrere nelle pesanti sanzioni previste dal 2025, finiranno per ridurre la produzione di vetture con motore a combustione (Ice), contingentando la vendita dei modelli che, di fatto, continuano a essere i più richiesti dal mercato e provocando un inevitabile calo dei volumi di attività delle concessionarie, mettendole potenzialmente in crisi".

Immatricolazioni “forzate” anche se i clienti non le vogliono: ecco l’altra verità sull’auto elettrica

martedì, 8 Ottobre 2024



Auto elettriche poco gradite dal mercato italiano, concessionari spinti contro voglia – o addirittura costretti – a immatricolarle fornendo per di più in questo modo una realtà distorta dell’andamento del mercato: è una fotografia ben diversa da quella che in molti immaginano quella sull’auto elettrica “scattata” da Massimo Artusi, presidente di Federauto, che intervenendo alla Conferenza di sistema Confcommercio 2024 ha lanciato un allarme per il mondo delle concessionarie a rischio, ha spiegato, di vedersi “scaricare” a breve dai costruttori “l’onere di smaltire prodotti difficili da commercializzare”, con il risultato che proprio i concessionari “pur avendo oggi un buon equilibrio finanziario, potrebbero non essere più in grado di svolgere la naturale funzione di mercato. Più del 50 per cento delle auto a batteria Ev sono immatricolate, obtorto collo, dai concessionari con ingenti oneri finanziari di stock e di obsolescenza causata dal prolungato stop dell’invenduto, problemi a cui si aggiunge l’inquietante notizia

dell’assegnazione d’ufficio a alcuni dealer – con successiva fatturazione – di veicoli non ordinati e non abbinati a un cliente finale”, ha spiegato Massimo Artusi, aggiungendo un altro possibile rischio: “quello facilmente prevedibile che i produttori, per non incorrere nelle pesanti sanzioni previste dal 2025, finiranno per ridurre la produzione di vetture con motore a combustione contingentando la vendita dei modelli che, di fatto, continuano a essere i più richiesti dal mercato e provocando un inevitabile calo dei volumi di attività delle concessionarie, mettendole potenzialmente in crisi, con un prevedibile e indesiderato effetto di ulteriore obsolescenza del parco e il rischio di gravissime ripercussioni sulla sicurezza stradale e sull’inquinamento”.

E come se tutto questo non bastasse per mostrare l’altra faccia dell’auto elettrica, il presidente di Federauto, ha aggiunto che “a questo quadro, già di per sé preoccupante, si sommano alcune iniziative già avviate e alcune finora solo annunciate che – valicando il Regolamento europeo sulla concorrenza – mirano a disintermediare il modello di vendita tramite il contratto di concessione in favore di quello di agenzia, lasciando a carico dell’agente gran parte degli oneri e degli impegni propri della figura del concessionario,

ma privando quest'ultimo dell'autonomia imprenditoriale il cui cuore è il rapporto con il cliente che rappresenta l'autentico valore di avviamento per una concessionaria”.

Concessionari di autoveicoli “sottoposti a una pressione eccessiva la cui origine è il Green Deal Automotive, con tutti i limiti di una “decarbonizzazione” misurata al tubo di scarico”, e sui quali rischia di essere scaricato tutto il peso di “una normativa europea in materia di Green deal automotive che prevedendo pesantissime multe per i costruttori fuori target nelle emissioni di CO2, induce le case automobilistiche a forzare la fabbricazione di autoveicoli elettrici che il mercato non assorbe”. Conclusione? Una situazione da correggere con “modifiche da attuare assolutamente entro il 2025. Federauto, che ha interesse a salvaguardare l'efficienza e l'economicità delle catene distributive di filiera farà il necessario per evitare che tutte le pressioni generate da un quadro normativo astratto si scarichino sul capo dei concessionari, sugli automobilisti, sull'economia nazionale (con l'interruzione di produzioni o la chiusura di interi siti) e sul bilancio dello Stato che, da un minor numero di vendite di autoveicoli, subirebbe un forte calo del gettito non solo dovuto alla riduzione delle entrate provenienti dalla tassazione diretta e indiretta sulle immatricolazioni di auto nuove, ma anche per la difficoltà di rintracciare i margini tassabili delle aziende multinazionali in favore di Paesi, anche europei, con fiscalità più favorevole”.

Auto elettriche - Federauto: "Metà delle Bev sono immatricolate dai dealer"



Federauto torna a lanciare un avvertimento sugli effetti delle normative europee dopo [l'allarme delle associazioni di rappresentanza dei dealer Stellantis](#): in particolare, la federazione dei concessionari fornisce un quadro preoccupante degli effetti delle imposizioni di Bruxelles sulle reti di vendita, già oggi costrette a immatricolare "più del 50% delle auto a batteria".

Concessionari sotto pressione. Il presidente Massimo Artusi parla di "una pressione eccessiva" sui dealer per un Green Deal Automotive che "vincola i costruttori a produrre veicoli poco graditi dal nostro mercato". Infatti, le normative sulle emissioni e il rischio di [multe pesantissime](#) inducono le Case "a forzare la fabbricazione" di Bev "che il mercato non assorbe". Di conseguenza, se non ci saranno delle modifiche, come chiesto dal governo italiano, i costruttori trasferiranno "l'onere di smaltire prodotti difficili da commercializzare sui concessionari". Cosa che per Artusi sta già avvenendo: i dati sulle immatricolazioni, infatti, "distorcono la realtà effettiva del

mercato e più del 50% delle [auto a batteria](#) sono immatricolate, obtorto collo, dai concessionari, con ingenti oneri finanziari di stock e di obsolescenza causata dal prolungato stop dell'invenduto". A ciò "si aggiunge l'inquietante notizia dell'assegnazione d'ufficio ad alcuni dealer - con successiva fatturazione - di veicoli non ordinati e non abbinati a un cliente finale".

Rischi e ripercussioni. Non solo. Secondo il presidente di Federauto, "è prevedibile che i produttori, per non incorrere nelle pesanti sanzioni previste dal 2025, finiranno per ridurre la produzione di vetture con motore a combustione, contingentando la vendita dei modelli che, di fatto, continuano ad essere i più richiesti dal mercato e provocando un inevitabile calo dei volumi di attività delle concessionarie, mettendole potenzialmente in crisi, con un prevedibile e indesiderato effetto di ulteriore obsolescenza del parco ed il rischio di gravissime ripercussioni sulla sicurezza stradale e sull'inquinamento". Artusi, che denuncia ancora una volta la decisione di alcune Case di passare [al modello d'agenzia](#), ha intenzione di fare "il necessario per evitare che tutte le pressioni generate da un quadro normativo astratto si scarichino sul capo dei concessionari, sugli automobilisti, sull'economia nazionale (con l'interruzione di produzioni o la chiusura di interi siti) e sul bilancio dello Stato che, da un minor numero di vendite di autoveicoli, subirebbe un forte calo del gettito. Non solo dovuto alla riduzione delle entrate provenienti dalla tassazione diretta e indiretta sulle immatricolazioni di auto nuove, ma anche per la difficoltà di rintracciare i margini tassabili delle aziende multinazionali in favore di Paesi, anche europei, con fiscalità più favorevole".

[Mercato Auto](#), [Transizione ecologica](#)



Il 50% delle auto elettriche sono immatricolate dai concessionari

Federauto denuncia l'impatto del Green Deal Automotive sui concessionari italiani, tra multe ai costruttori e stock di auto elettriche invendute

Di [Gianluca Pezzi](#) - 9 Ottobre 2024 -

I concessionari italiani stanno affrontando una situazione di crescente difficoltà a causa delle normative imposte dal **Green Deal Automotive** dell'Unione Europea. La politica di decarbonizzazione, basata sul criterio "**Tank-to-Wheel**" (TTW), misura le emissioni direttamente al tubo di scarico, vincolando i costruttori a ridurre drasticamente le emissioni di CO2.

Questo ha portato a un obbligo di produrre sempre più **auto elettriche (EV)**, spesso poco apprezzate dai consumatori italiani. Il presidente di [Federauto](#), **Massimo Artusi**, ha lanciato l'allarme durante la **Conferenza di Sistema Confcommercio 2024**, denunciando come queste politiche stiano mettendo in difficoltà l'intera catena distributiva.

Auto elettriche non volute: più del 50% sono immatricolate dai concessionari

Uno dei problemi principali sollevati da Artusi riguarda le pesanti sanzioni che scatteranno per i costruttori fuori target nelle emissioni di CO2 entro il 2025. Queste [multe](#) costringono i car-maker a spingere la produzione di [veicoli elettrici](#) che, tuttavia, il mercato italiano fatica ad assorbire. Artusi sottolinea che oltre il **50% delle auto elettriche** immatricolate sono in realtà

gestite direttamente dai concessionari, che si ritrovano con ingenti stock di **veicoli invenduti**, con costi significativi legati all'obsolescenza e allo stoccaggio prolungato.

Un altro aspetto inquietante riguarda l'**assegnazione forzata** di **veicoli non ordinati ai concessionari**, che sono costretti a far fronte a ulteriori oneri finanziari senza la sicurezza di riuscire a vendere tali vetture. Questa pressione mina la stabilità finanziaria di molte concessionarie, che fino a oggi si sono mantenute in equilibrio, ma potrebbero non reggere a lungo queste dinamiche.

Rischio per i motori a combustione interna

Le prospettive per i concessionari non migliorano se si guarda al futuro delle auto con **motore a combustione interna (ICE)**.

Per evitare le sanzioni legate alle emissioni di CO₂, i costruttori stanno gradualmente **riducendo la produzione di veicoli con motori tradizionali**, che continuano a essere i più richiesti dal mercato.

Questa [transizione forzata verso l'elettrico](#) potrebbe causare una riduzione dei volumi di vendita, lasciando i concessionari con meno margine operativo. Di conseguenza, si prevede una **crisi nel settore**, con un calo delle immatricolazioni.



La rete di vendita del gruppo guidato da Tavares chiede di spostare al 2027 l'entrata in vigore dei limiti Ue sulle emissioni, che dall'anno prossimo scenderanno a 95 gCO₂/km. Federauto: costruttori forzati a produrre modelli che il mercato non assorbe

I concessionari di Stellantis scendono in campo per chiedere alla presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen di spostare al 2027 l'entrata in vigore dei limiti Ue sulle emissioni auto, che dall'anno prossimo scenderanno a 95 gCO₂/km. Una richiesta analoga è arrivata nei giorni scorsi dall'Acea, l'associazione dei costruttori europei, presieduta da Luca De Meo, mentre ha espresso la sua contrarietà l'amministratore delegato di Stellantis, Carlos Tavares.

Federauto: il flop elettrica provoca troppa pressione sui concessionari

I concessionari di autoveicoli sono sottoposti a una pressione eccessiva la cui origine è il Green Deal Automotive che, con tutti i limiti di una decarbonizzazione misurata al tubo di scarico, vincola i costruttori a produrre veicoli poco graditi dal nostro mercato". Lo ha affermato Massimo Artusi, presidente di Federauto, alla Conferenza di Sistema Confcommercio 2024.

“La normativa europea in materia di Green Deal Automotive – ha continuato Artusi –

prevedendo pesantissime multe per i costruttori fuori target nelle emissioni di CO2, induce i car-maker a forzare la fabbricazione di autoveicoli elettrici che il mercato non assorbe. Se tali norme non saranno modificate entro il 2025, come chiedono alcuni Paesi membri a cominciare dall'Italia, inevitabilmente i costruttori finiranno per trasferire l'onere di smaltire prodotti difficili da commercializzare sui concessionari i quali, pur avendo oggi un buon equilibrio finanziario, potrebbero non essere più in grado di svolgere la naturale funzione di mercato. In questo senso si indirizza l'appello rivolto dalle associazioni europee dei concessionari Stellantis al presidente della Commissione Ue Ursula von der Leyen”.



Artusi ha spiegato che “più del 50% delle auto a batteria (Ev) sono immatricolate, obtorto collo, dai concessionari con ingenti oneri finanziari di stock e di obsolescenza causata dal prolungato stop dell'invenduto, problemi a cui si aggiunge l'inquietante notizia dell'assegnazione d'ufficio ad alcuni dealer, con successiva fatturazione, di veicoli non ordinati e non abbinati a un cliente finale. È prevedibile – ha continuato – che i produttori, per non incorrere nelle pesanti sanzioni previste dal 2025, finiranno per ridurre la produzione di vetture con motore a combustione (Ice), contingentando la vendita dei modelli che, di fatto, continuano a essere i più richiesti dal mercato e provocando un inevitabile calo dei volumi di attività delle concessionarie, mettendole potenzialmente in crisi”.

IL GIORNALE D'ITALIA

Il Quotidiano Indipendente

Federauto, Artusi: "Il flop dell'auto elettrica prova troppa pressione la cui origine è il Green Deal Automotive"

I costruttori finiranno per trasferire l'onere di smaltire prodotti difficili da commercializzare sui Concessionari i quali potrebbero non essere più in grado di svolgere la naturale funzione di mercato

di Redazione

08 Ottobre 2024



"I concessionari di autoveicoli sono sottoposti ad una pressione eccessiva la cui origine è il Green Deal Automotive che, con tutti i limiti di una "decarbonizzazione" misurata al tubo di scarico (TTW), vincola i costruttori a produrre veicoli poco graditi dal nostro mercato". Lo ha affermato Massimo Artusi, presidente di Federauto, intervenendo alla Conferenza di Sistema Confcommercio 2024. "

"La normativa europea in materia di Green Deal Automotive, ha continuato Artusi, prevedendo pesantissime multe per i Costruttori fuori target nelle emissioni di CO2, induce i car-maker a forzare la fabbricazione di autoveicoli elettrici che il mercato non assorbe. Se tali norme non saranno modificate entro il 2025 – come chiedono alcuni Paesi membri a cominciare dall'Italia – inevitabilmente i Costruttori finiranno per trasferire l'onere di smaltire prodotti difficili da commercializzare sui Concessionari i quali, pur avendo oggi un buon equilibrio finanziario, potrebbero non essere più in grado di svolgere la naturale funzione di mercato. In questo senso si indirizza l'appello rivolto dalle Associazioni europee dei concessionari Stellantis al Presidente della Commissione UE Ursula von der Leyen"

"I dati sulle immatricolazioni, peraltro" ha aggiunto il presidente di Federauto, "distorcono la realtà effettiva del mercato: più del 50% delle auto a batteria (EV) sono immatricolate, obtorto collo, dai concessionari con ingenti oneri finanziari di stock e di obsolescenza causata dal prolungato stop dell'invenduto, problemi a cui si aggiunge l'inquietante notizia dell'assegnazione d'ufficio ad alcuni Dealer – con successiva fatturazione – di veicoli non ordinati e non abbinati ad un cliente finale".

"È prevedibile che i produttori, per non incorrere nelle pesanti sanzioni previste dal 2025, finiranno per ridurre la produzione di vetture con motore a combustione (ICE), contingentando la vendita dei modelli che, di fatto, continuano ad essere i più richiesti dal mercato e provocando un inevitabile calo dei volumi di attività delle concessionarie, mettendole potenzialmente in crisi, con un prevedibile e indesiderato effetto di ulteriore obsolescenza del parco ed il rischio di gravissime ripercussioni sulla sicurezza stradale e sull'inquinamento".

«A questo quadro, già di per sé preoccupante si aggiungono alcune iniziative già avviate e alcune finora solo annunciate che – valicando il Regolamento europeo sulla concorrenza – mirano a disintermediare il modello di vendita tramite il contratto di concessione in favore di quello di Agenzia, lasciando a carico dell'agente gran parte degli oneri e degli impegni propri della figura del concessionario, ma privando quest'ultimo dell'autonomia imprenditoriale il cui cuore è il rapporto con il cliente che rappresenta l'autentico valore di avviamento per una concessionaria».

"Federauto, che ha interesse a salvaguardare l'efficienza e l'economicità delle catene distributive di filiera», ha concluso Artusi, «farà il necessario per evitare che tutte le pressioni generate da un quadro normativo astratto si scarichino sul capo dei concessionari, sugli automobilisti, sull'economia nazionale (con l'interruzione di produzioni o la chiusura di interi siti) e sul bilancio dello Stato che, da un minor numero di vendite di autoveicoli, subirebbe un forte calo del gettito non solo dovuto alla riduzione delle entrate provenienti dalla tassazione diretta e indiretta sulle immatricolazioni di auto nuove, ma anche per la difficoltà di rintracciare i margini tassabili delle aziende multinazionali in favore di paesi, anche europei, con fiscalità più favorevole"

BOMBA FEDERAUTO: 'VENDITE ELETTRICHE FALSATE, PIÙ DEL 50% IMMATRICOLATE DAI CONCESSIONARI'

9/10/2024, ore 09:00

Rischiano di lasciare il segno le dichiarazioni di *Federauto*, la federazione italiana dei concessionari d'auto, in merito alle **auto elettriche** e alle loro immatricolazioni. In queste ore è uscito allo scoperto **Massimo Artusi**, il numero uno della stessa Federazione, che ha sganciato delle vere e proprie bombe sulle green.

Parlando in occasione della Conferenza di Sistema Confcommercio 2024, così come si legge sul sito *dell'Ansa*, Artusi si è ricollegato alla recente [lettera che i concessionari Stellantis hanno inviato all'Ue](#), convinti che **gli obiettivi del 2025 non verranno rispettati**, cosa invece in cui crede Tavares.

"I concessionari di autoveicoli sono sottoposti a una pressione eccessiva – racconta il numero uno di Federauto - la cui origine è il Green Deal Automotive che, con tutti i limiti di una decarbonizzazione misurata al tubo di scarico, vincola i costruttori a produrre veicoli poco graditi dal nostro mercato", con riferimento ovviamente alle [auto elettriche che ad agosto hanno registrato un calo in Ue del 43,9%](#).

E ancora: *"La normativa europea in materia di Green Deal Automotive prevedendo pesantissime multe per i costruttori fuori target nelle emissioni di CO2, induce i car-maker a forzare la fabbricazione di autoveicoli elettrici che il mercato non assorbe"*.

Di conseguenza se [queste norme, a cui ha fatto riferimento anche De Meo](#), non saranno modificate entro il **2025** (appunto la data di scadenza), così come richiesto da *"alcuni Paesi membri a cominciare dall'Italia, inevitabilmente i costruttori finiranno per trasferire l'onere di smaltire prodotti difficili da commercializzare sui concessionari i quali, pur avendo oggi un buon equilibrio finanziario, potrebbero non essere più in grado di svolgere la naturale funzione di mercato"*.

Quindi Artusi **sgancia la bomba**, sottolineando come di fatto il mercato delle auto elettriche sia completamente **falsato nei numeri**, in quanto i dati sulle immatricolazioni, *"distorcono la realtà effettiva del mercato e più del 50% delle auto a batteria sono immatricolate, obtorto collo, dai concessionari, con ingenti oneri finanziari di stock e di obsolescenza causata dal prolungato stop dell'invenduto"*. A ciò *"si aggiunge l'inquietante notizia dell'assegnazione d'ufficio ad alcuni dealer di veicoli non ordinati e non abbinati a un cliente finale"*. Il numero uno di Federauto prospetta quindi uno scenario in cui i produttori, **per non incorrere nelle sanzioni previste nel 2025**: *"Finiranno per ridurre la produzione di vetture con motore a combustione (Ice), contingentando la vendita dei modelli che, di fatto, continuano a essere i più richiesti dal mercato e provocando un inevitabile calo dei volumi di attività delle concessionarie, mettendole potenzialmente in crisi"*. Insomma una prospettiva tutt'altro che rosea.

Federauto: “Auto elettrica, troppa pressione sui concessionari”. E quelli di Stellantis scrivono alla UE



“I concessionari di autoveicoli sono sottoposti ad una **pressione** eccessiva la cui origine è il Green Deal Automotive che, con tutti i limiti di una “decarbonizzazione” misurata al tubo di scarico (TTW), vincola i costruttori a produrre veicoli poco graditi dal nostro mercato”. Lo sostiene **Massimo Artusi**, presidente di **Federauto**, bocciando in toto la politica comunitaria sull’auto elettrica e le forzature del mercato che essa ha prodotto: “La normativa europea in materia di Green Deal Automotive, prevedendo pesantissime multe per i Costruttori fuori target nelle emissioni di CO₂, induce i car-maker a forzare la fabbricazione di autoveicoli elettrici che il **mercato** non assorbe. Se tali norme non saranno modificate entro il 2025 – come chiedono alcuni Paesi membri a cominciare dall’Italia – inevitabilmente i Costruttori finiranno per trasferire l’onere di smaltire prodotti difficili da commercializzare sui Concessionari i quali, pur avendo oggi un buon equilibrio finanziario, potrebbero non essere più in grado di svolgere la naturale funzione di mercato”.

In altri termini, ciò che denuncia il numero uno di Federauto è che il costo dell’automobile elettrica, indigesta al mercato italiano ma anche a quello europeo, sia caricato sulle spalle dei concessionari. “I dati sulle immatricolazioni”, ha aggiunto il presidente di Federauto, “distorcono la realtà effettiva del mercato: **più del 50% delle auto a batteria (EV) è immatricolato, oborto collo, dai concessionari** con ingenti oneri finanziari di stock e di obsolescenza causata dal prolungato stop dell’invenduto, problemi a cui si aggiunge l’inquietante notizia dell’assegnazione d’ufficio ad alcuni Dealer – con

successiva fatturazione – di veicoli non ordinati e non abbinati ad un cliente finale”.

Ciente che, tuttavia, sembra non arrivare: ad oggi il mercato europeo – e soprattutto italiano – dell’auto elettrica è fermo al palo e dà segni di vita solo quando spinto da generosissimi incentivi di Stato, incompatibili con le finanze statali e col principio stesso dei **sussidi**: gli stessi che dovrebbero aiutare le classi meno abbienti ad accedere alla mobilità ma che, nel caso delle vetture elettriche, immatricolazioni alla mano, finiscono per aiutare gli automobilisti più ricchi ad acquistare vetture di fascia premium, Tesla in primis. Nel 2023, poi, quasi il 40% dei 240 milioni di euro stanziati per incentivare il mercato dell’auto elettrica è finito a beneficio delle **aziende**.

“È prevedibile”, continua Artusi, “che i produttori, per non incorrere nelle pesanti **sanzioni** previste dal 2025, finiranno per ridurre la produzione di vetture con motore a combustione (ICE), contingentando la vendita dei modelli che, di fatto, continuano ad essere i più richiesti dal mercato e provocando un inevitabile calo dei volumi di attività delle concessionarie, mettendole potenzialmente in crisi, con un prevedibile e indesiderato effetto di ulteriore obsolescenza del parco ed il rischio di gravissime ripercussioni sulla sicurezza stradale e sull’inquinamento”.

Insomma, un circolo vizioso di fattori che secondo l’associazione dei concessionari italiani rischia di paralizzare l’intero settore. La questione, sottolinea Federauto, rischia di creare danni pure “sull’**economia nazionale** (con l’interruzione di produzioni o la chiusura di interi siti) e sul bilancio dello Stato che, da un minor numero di vendite di autoveicoli, subirebbe un forte calo del gettito non solo dovuto alla riduzione delle entrate provenienti dalla tassazione diretta e indiretta sulle immatricolazioni di auto nuove, ma anche per la difficoltà di rintracciare i margini tassabili delle aziende multinazionali in favore di paesi, anche europei, con fiscalità più favorevole”.

Nel frattempo, i **concessionari** europei di **Stellantis** scrivono alla presidente della Commissione Europea, **Ursula von der Leyen**: “In qualità di distributori, siamo in contatto quotidiano con clienti finali che spesso rifiutano le auto elettriche a causa di preoccupazioni su prezzo, autonomia e accessibilità. Ciò ci pone in una posizione contraria a quella del produttore che rappresentiamo, che rimane ottimista circa il rispetto di queste severe normative Ue. Il settore non è ancora pronto a raggiungere il **volume** necessario di vendite di veicoli elettrici”. Posizione in linea con quella dell’**Acea**, l’Associazione dei costruttori europei di automobili: per l’associazione, centrare gli obiettivi di riduzione del 15% delle emissioni da parte dei costruttori europei nel 2025 “è un target che, con gli attuali numeri dell’elettrico, è raggiungibile solo riducendo la produzione di auto endotermiche di 2/2,5 milioni di unità. È un **paradosso** in un periodo già difficile per l’automotive”.

Federauto, Artusi: "Il flop dell'auto elettrica provoca troppa pressione sui Dealer"



Autore: Redazione GreenCity

Il presidente di Federauto: "I dati sulle immatricolazioni distorcono la realtà effettiva del mercato: più del 50% delle auto a batteria (EV) sono immatricolate, oborto collo, dai concessionari con ingenti oneri finanziari di stock e di obsolescenza causata dal prolungato stop dell'invenduto".

«I concessionari di autoveicoli sono sottoposti ad una pressione eccessiva la cui origine è il Green Deal Automotive che, con tutti i limiti di una “decarbonizzazione” misurata al tubo di scarico (TTW), vincola i costruttori a produrre veicoli poco graditi dal nostro mercato». **Lo ha affermato Massimo Artusi, presidente di Federauto, intervenendo alla Conferenza di Sistema Confcommercio 2024.**

«La normativa europea in materia di Green Deal Automotive», ha continuato Artusi, «prevedendo pesantissime multe per i Costruttori fuori target nelle emissioni di CO2, induce i car-maker a forzare la fabbricazione di autoveicoli elettrici che il mercato non assorbe. Se tali norme non saranno modificate entro il 2025 – come chiedono alcuni Paesi membri a cominciare dall'Italia – inevitabilmente i Costruttori finiranno per trasferire l'onere di smaltire prodotti difficili da commercializzare sui Concessionari i quali, pur avendo oggi un buon equilibrio finanziario, potrebbero non essere più in grado di svolgere la naturale funzione di

mercato. In questo senso si indirizza l'appello rivolto dalle Associazioni europee dei concessionari Stellantis al Presidente della Commissione UE Ursula von der Leyen».

«I dati sulle immatricolazioni, peraltro», ha aggiunto il presidente di Federauto, «distorcono la realtà effettiva del mercato: più del 50% delle auto a batteria (EV) sono immatricolate, obtorto collo, dai concessionari con ingenti oneri finanziari di stock e di obsolescenza causata dal prolungato stop dell'invenduto, problemi a cui si aggiunge l'inquietante notizia dell'assegnazione d'ufficio ad alcuni Dealer – con successiva fatturazione – di veicoli non ordinati e non abbinati ad un cliente finale».

«È prevedibile», ha continuato Artusi, «che i produttori, per non incorrere nelle pesanti sanzioni previste dal 2025, finiranno per ridurre la produzione di vetture con motore a combustione (ICE), contingentando la vendita dei modelli che, di fatto, continuano ad essere i più richiesti dal mercato e provocando un inevitabile calo dei volumi di attività delle concessionarie, mettendole potenzialmente in crisi, con un prevedibile e indesiderato effetto di ulteriore obsolescenza del parco ed il rischio di gravissime ripercussioni sulla sicurezza stradale e sull'inquinamento».

«A questo quadro, già di per sé preoccupante», **ha osservato il presidente di Federauto**, «si aggiungono alcune iniziative già avviate e alcune finora solo annunciate che – valicando il Regolamento europeo sulla concorrenza – mirano a disintermediare il modello di vendita tramite il contratto di concessione in favore di quello di Agenzia, lasciando a carico dell'agente gran parte degli oneri e degli impegni propri della figura del concessionario, ma privando quest'ultimo dell'autonomia imprenditoriale il cui cuore è il rapporto con il cliente che rappresenta l'autentico valore di avviamento per una concessionaria».

«Federauto, che ha interesse a salvaguardare l'efficienza e l'economicità delle catene distributive di filiera», ha concluso Artusi, «farà il necessario per evitare che tutte le pressioni generate da un quadro normativo astratto si scarichino sul capo dei concessionari, sugli automobilisti, sull'economia nazionale (con l'interruzione di produzioni o la chiusura di interi siti) e sul bilancio dello Stato che, da un minor numero di vendite di autoveicoli, subirebbe un forte calo del gettito non solo dovuto alla riduzione delle entrate provenienti dalla tassazione diretta e indiretta sulle immatricolazioni di auto nuove, ma anche per la difficoltà di rintracciare i margini tassabili delle aziende multinazionali in favore di paesi, anche europei, con fiscalità più favorevole».



Povere elettriche: la metà acquistate da chi le vende

Alberto Caprotti mercoledì 16 ottobre 2024

Un dato su tutti fa capire la drammatica realtà delle auto elettriche in Italia. Federauto, la federazione dei concessionari, ha denunciato in questi giorni che la rete di vendita è costretta a intestare a se stessa più del 50% delle auto a batteria immatricolate. Il presidente Massimo Artusi parla di «una pressione eccessiva sui venditori per un Green Deal Automotive che vincola i costruttori a produrre veicoli poco graditi dal nostro mercato». Le normative sulle emissioni e il rischio di multe pesantissime inducono le Case «a forzare la fabbricazione di Bev che il mercato non assorbe». Così i costruttori trasferiscono l'onere di smaltire queste vetture sui concessionari «con ingenti oneri finanziari di stock e di obsolescenza causata dal prolungato stop dell'invenduto». A ciò «si aggiunge l'inquietante notizia dell'assegnazione d'ufficio ad alcuni venditori - con successiva fatturazione - di veicoli non ordinati e non abbinati a un cliente finale».

24 MOTORI

La tempesta dell'auto colpisce i dealer

di Pier Luigi del Viscovo



Nel buco nero in cui è finito il sistema industriale automobilistico i concessionari sono il vaso di coccio. Già adesso denunciano di essere strapieni di auto elettriche immatricolate a kmo, affinché il costruttore di turno potesse evitare le multe. A gennaio, quando il limite delle emissioni medie di CO₂ si abbasserà da 116 a 94 gr/km, la pressione aumenterà ancora.

Ma c'è di peggio: non riceveranno tutte le auto termiche che i clienti chiederanno e che gli servirebbero a tenere in equilibrio i conti. Sì perché, trattandosi appunto di emissioni medie, l'obiettivo può essere raggiunto in due modi, complementari. Oltre ad aumentare le immatricolazioni di vetture elettriche, ma sopra una soglia non si può fisicamente andare, si possono diminuire le immatricolazioni delle termiche. In sostanza, è il ragionamento, non conviene produrre e vendere macchine che poi generano delle multe.

Inoltre, sullo sfondo c'è sempre il disegno dei costruttori di trasformare i concessionari in agenti. In effetti, nei rapporti con le reti lasciano intendere che sia ormai archiviato con la formula del rinvio sine die. Ma è solo perché si sono accorti che hanno di nuovo bisogno di forzare le immatricolazioni, operazioni che gli agenti non potrebbero fare.

Niente paura, il progetto sta nei cassetti in attesa di essere ritirato fuori. Infatti, da indiscrezioni di alcuni importantissimi concessionari, sembra che nelle relazioni agli analisti finanziari e agli investitori quei 3 o 4 punti di margine aggiuntivi, frutto proprio del mandato d'agenzia, siano ancora lì, ad abbellire l'outlook dei prossimi anni. Così nel mercato sono tutti amici come prima, partner nella stessa vecchia avventura di sempre, dalla quale usciranno tutti insieme o nessuno e per favore immatricola quella bisarca di auto che ti sta arrivando, entro fine mese come al solito.

Ai piani alti della finanza invece si racconterebbe un film diverso, ambientato in quel mondo nuovo detto power point, dove si vende ciò che si deve e al prezzo che conviene, grazie a una rete di agenti che costa molto meno dei vecchi concessionari.

Non sappiamo se i costruttori si salveranno e chiudendo quanti impianti. Quello che sanno i concessionari è che in un mercato da 1,2/1,3 milioni di pezzi molti saloni dovranno chiudere. Cosa non facile e nemmeno gradevole per questi imprenditori che conoscono le situazioni personali di ogni addetto.

In questa folle corsa alla Thelma&Louise, secondo Massimo Artusi, presidente di Federauto, l'associazione dei concessionari, "a collassare sarebbero prima le reti di vendita con i loro 175.000 occupati diretti e poi tutto l'indotto".

Sui prezzi delle auto il complotto c'è davvero

Lo sappiamo tutti e i commenti in calce ai video che pubblichiamo lo testimoniano: **le auto di oggi sono sempre più costose**. Troppo, per una fascia ogni giorno più larga della popolazione italiana, se pensiamo che in media nel settore privato lo **stipendio** supera di poco i 1.700 euro, mentre il **prezzo delle auto** è attorno ai 29.000 euro. [La Ford T, che nel 1908 ha avviato la motorizzazione di massa, costava 825 dollari, pari a due mesi e mezzo di paga di un impiegato americano](#): ora per una citycar come la Fiat Panda Hybrid servono circa **9 mensilità** e ne occorrono addirittura 17 per un'auto "media". Da un lato l'aumento dei prezzi è dettato da dotazioni sempre più ricche e dimensioni in crescita, con lo stesso modello che, quasi invariabilmente, guadagna centimetri da una generazione all'altra: anche per la rincorsa alle famose **5 stelle ai crash test EuroNCAP**, i cui criteri si fanno sempre più esigenti. Ma c'è di più.

FRUTTO DI UN ESCAMOTAGE Il prezzo delle auto sale anche per via delle **multe** previste dalle **normative anti-inquinamento**, che i costruttori devono pagare se la media delle emissioni delle auto che vendono supera determinate soglie. Per non superarle, i costruttori dovrebbero **compensare** la vendita delle auto a carburanti tradizionali con un congruo numero di auto elettriche, accreditate di avere "emissioni zero". Peccato che il mercato non stia affatto premiando queste ultime e ciò costringe i costruttori a **limitare le vendite** anche delle auto tradizionali. "La normativa europea in materia di Green Deal Automotive, prevedendo pesantissime multe per i Costruttori fuori target nelle emissioni di CO2, induce i car-maker a forzare la fabbricazione di autoveicoli elettrici che il mercato non assorbe", conferma Massimo Artusi, Presidente della **Federazione Italiana Concessionari d'Auto**.

Auto cinesi in Italia: a che punto siamo?

di Angelo Vitale - 28 Ottobre 2024

Automotive: a che punto siamo in Italia, perdurando la crisi dei brand italiani ed europei, con **l'arrivo delle auto cinesi**? Se ne è discusso al ForumAutoMotive di Milano in un talkshow che ha visto confrontarsi esperti e manager sulle opportunità di sviluppo aperte dall'arrivo delle vetture elettriche sul mercato europeo.

Sul tema dei mezzi pesanti è intervenuto Massimo Artusi, presidente di Federauto: "Ci sono già oggi diverse proposte di camion cinesi di buona qualità anche in termini di sicurezza- sul mercato europeo. Nei prossimi anni l'offerta in questo campo tenderà a crescere. Una storia diversa riguarda poi l'industria dei pullman elettrici su cui gli asiatici hanno scommesso molti anni fa: per questo tipo di segmento di mercato la tecnologia elettrica può essere particolarmente efficace". Paolo Daniele Cirelli, presidente di Cirelli Motor Company, ha avanzato una riflessione sul "complesso processo di omologazione di questi mezzi sul mercato europeo, nel rispetto di numerose normative che in alcuni casi comportano piccole modifiche delle vetture. Il cliente finale inizia ad apprezzare queste auto. Le linee cinesi sono sempre più simili a quelle europee, proponendo un rapporto qualità/prezzo particolarmente vantaggioso per il cliente".

Da Francesco Cremonesi, direttore della Comunicazione di Omoda Jaecoo Italia (Gruppo Chery) la considerazione circa il fatto che "per incrementare la penetrazione nel mercato la soluzione è quella di partire con prodotti a benzina, implementando poi nel tempo l'offerta. Sono certo che il tema dei dazi può essere un ostacolo temporale, ma non in un programma a lungo periodo. Per il posizionamento di impianti produttivi, e non solo, in Italia, si pensa a un polo che si aggiunga a quello spagnolo, ma bisogna vedere l'andamento del mercato". La parola, poi, a Bruno Giovanni Mafri, ceo di Car Mobility srl e di DF Italia, che ha chiarito come "il post vendita ha infatti un ruolo essenziale per una maggiore diffusione di questi veicoli. I marchi cinesi hanno appreso molto bene come si fanno le auto e oggi presentano un prodotto di elevata qualità con un'ottima tecnologia".

Commenti, circa l'insidia della manovra cinese anche da Camillo Piazza, presidente di Class Onlus che ha denunciato l'assenza di "una politica industriale di governo. Abbiamo perso la battaglia con la Cina, 2 milioni di auto cinesi in Europa sono troppe. I fondi del Pnrr sono stati spesi dai Comuni per l'acquisto di

bus elettrici e sono andati tutti all'estero, nemmeno un centesimo all'industria italiana" E poi, "L'Italia oggi non ha un peso specifico nelle decisioni in Europa. Costruire un'auto elettrica costa molto meno che produrne una con motore termico, ma in Europa costa il 6% in più. I dazi non serviranno a nulla. Non fossilizziamo il dibattito su auto elettriche o non elettriche" mentre, in totale antitesi, Andrea Taschini, manager con numerose esperienze nell'automotive ha inteso denunciare che "Il Green Deal europeo è una grande burla, avrebbe senso se lo facesse l'Asia, che rappresenta il 64% delle emissioni a livello mondiale. L'Europa è invece il Paese meno competitivo, l'energia costa il 158% in più. Oggi siamo su un binario morto, tutto il Green Deal, dai pannelli solari alle pale eoliche, è basato su prodotti che arrivano dalla Cina e ad aprile ha chiuso l'ultima fabbrica tedesca che produceva pannelli solari. Ogni continente dovrebbe usare i materiali che ha: il materiale più importante per produrre batterie non è il litio ma la grafite. E il 97% della grafite nel mondo è controllata dalla Cina. In Europa, invece, non è possibile scavare e nemmeno raffinare i metalli".

FORUM AUTOMOTIVE: CONCORRENZA CINESE E NUOVO GREEN DEAL, FOCUS SU TRANSIZIONE -2-

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 28 ott - Come emerso durante i panel, la principale strada per una vera transizione energetica nei trasporti e' "aprire a tutte le tecnologie in grado di dare un contributo concreto, valorizzando le nostre infrastrutture strategiche e le eccellenze tecnologiche e umane delle filiere europee oggi in grande difficolt . Serve un nuovo illuminismo rispetto ai temi dell'energia e l'Europa dovrebbe convincersi che gli obiettivi non si raggiungono escludendo, ma includendo", ha spiegato Gianni Murano, presidente di Unem. La transizione impatta su tutto il settore della mobilita', andando oltre l'automotive in senso stretto: "E' in corso un significativo cambiamento sul fronte dell'energia che sta evolvendo rapidamente e gli operatori dell'energy sono da anni impegnati per accompagnare questa transizione", ha detto Fabio Pressi, Ceo a2a E-Mobility, spiegando che "avere indicato lo stop all'endotermico al 2035 e' stato un messaggio ai costruttori affinche' adeguassero le proprie strategie. E' stato un errore comunicativo. Il mercato dell'auto per avere dei picchi ha bisogno di incentivi, utili anche per colmare il gap che ancora esiste tra il costo delle vetture e quello delle endotermiche'. Il tema della transizione e della concorrenza cinese e' rilevante anche per il segmento dei mezzi pesanti: "Ci sono gia' oggi diverse proposte di camion cinesi di buona qualita' (anche in termini di sicurezza) sul mercato europeo. Nei prossimi anni l'offerta in questo campo tendera' a crescere. Una storia diversa riguarda poi l'industria dei pullman elettrici su cui gli asiatici hanno scommesso molti anni fa: per questo tipo di segmento di mercato la tecnologia elettrica puo' essere particolarmente efficace", ha detto Massimo Artusi, presidente di Federauto.

Federauto, la legge di bilancio penalizza l'automotive

11:25 Martedì 29 Ottobre 2024

"Il profilo della legge di bilancio sembra assumere un connotato penalizzante per l'intero comparto dell'Automotive, prevedendo tagli lineari per diversi miliardi di euro alle misure di sostegno al rinnovo del parco delle auto e dei veicoli commerciali, senza includere nel contempo misure alternative ". Lo afferma il presidente di Federauto, Massimo Artusi, a proposito del taglio di 4,6 miliardi al Fondo Automotive. "Di fronte alle difficoltà che il sistema automotive sta affrontando - osserva - c'era da attendersi una manovra che mettesse in priorità misure di sostegno al settore, anziché tagli draconiani e misure penalizzanti. Riteniamo giusto che si attenuino le politiche dei bonus, che finora poco hanno influito sulla necessità di invertire la tendenza al ribasso del mercato dell'auto. tuttavia, se viene ridotto drasticamente il fondo per l'Ecobonus e se si tagliano addirittura i fondi per l'Autotrasporto, senza prevedere misure di supporto al settore con una revisione complessiva del sistema di tassazione in grado di alleggerire il carico fiscale per le famiglie e le imprese che intendono investire per acquistare un'auto o un veicolo commerciale nuovo, significa che si sta rinunciando a sostenere una politica di rilancio del comparto automobilistico". I concessionari ribadiscono la necessità di "avviare una profonda revisione della fiscalità sugli autoveicoli, nel solco di quanto previsto dalla Legge Delega approvata lo scorso anno. Ci auguriamo vivamente pertanto - conclude Artusi - che il governo voglia essere coerente con le sue scelte politiche, dando una risposta adeguata nell'ambito degli sviluppi parlamentari e interministeriali della legge di bilancio".

MANOVRA: FEDERAUTO, PENALIZZA SETTORE AUTOMOTIVE, SERVONO MISURE SOSTEGNO

Serve una revisione complessiva del sistema fiscale (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 29 ott - 'Il profilo della Legge di Bilancio sembra assumere un connotato penalizzante per l'intero comparto dell'automotive, prevedendo tagli lineari per diversi miliardi di euro alle misure di sostegno al rinnovo del parco delle autovetture e dei veicoli commerciali, senza includere nel contempo misure alternative'. Lo ha dichiarato il presidente di Federauto, Massimo Artusi. 'Di fronte alle difficoltà che il sistema automotive sta affrontando, per rispondere ai target e alle scadenze 'sfidanti' - in realtà irrealistiche - poste dall'Unione europea, c'era da attendersi una manovra che mettesse in priorità misure di sostegno al settore, anziché tagli draconiani e misure penalizzanti', ha aggiunto Artusi, spiegando che, pur ritenendo 'giusto' attenuare 'le politiche di Bonus'. 'se viene ridotto drasticamente il fondo per l'Ecobonus e se si tagliano addirittura i fondi per l'autotrasporto, senza prevedere nel contempo misure di supporto al settore riguardante una revisione complessiva del sistema di tassazione in grado di alleggerire il carico fiscale per le famiglie e le imprese che intendono investire per acquistare un'auto o un veicolo commerciale nuovo, significa semplicemente che si sta rinunciando a perseguire una politica di rilancio del comparto automotive'.

Legge di bilancio 2025: Massimo Artusi critica i tagli al settore automotive

La proposta di legge penalizza incentivi e misure di sostegno per il rinnovo dei veicoli

Massimo Artusi, presidente di Federauto, ha espresso forti preoccupazioni riguardo alla proposta di Legge di bilancio per il 2025, evidenziando come i tagli previsti possano penalizzare l'intero comparto automotive. La manovra prevede riduzioni significative, senza introdurre misure alternative per sostenere il rinnovo del parco veicoli, sia per autovetture che per veicoli commerciali.

Artusi ha sottolineato la necessità di dare priorità al sostegno al settore, soprattutto di fronte alle sfide poste dall'Unione europea, definendo le attuali scadenze come "irrealistiche". Ha osservato che pur riconoscendo la necessità di rivedere i "bonus" per l'acquisto di veicoli, la drastica riduzione dei fondi per l'ecobonus e il taglio ai finanziamenti per l'autotrasporto senza alternative adeguate, segna una chiara rinuncia a una politica di rilancio del settore. Inoltre ha chiesto una revisione complessiva della tassazione sugli autoveicoli, in linea con le promesse fatte dal governo. Ha auspicato che l'esecutivo mantenga coerenza nelle sue scelte politiche, dando risposte concrete durante l'iter parlamentare della Legge di bilancio.

La posizione di Federauto riflette un crescente malcontento tra i concessionari, preoccupati per l'impatto di tali misure sul mercato dell'auto e sulla capacità di investimento delle famiglie e delle imprese.



Addio incentivi auto? Governo taglia risorse del Fondo Automotive

Cosa significa la decurtazione dei fondi per l'industria automobilistica italiana? Quasi sicuramente addio agli incentivi auto 2025, se resta tutto così

A sorpresa il Governo, tramite la Legge di Bilancio 2025, **taglia quasi del tutto le risorse del Fondo Automotive** mandando il settore nel panico, come dimostrano le reazioni di **Anfia**, l'associazione che rappresenta la filiera dell'industria automobilistica, di **Federauto**, la federazione dei concessionari auto, e dei principali **sindacati** del comparto. E pensare che poco più di due mesi fa, al Tavolo Automotive di agosto, [il ministro delle Imprese Adolfo Urso aveva confermato le risorse per complessivi 5,75 miliardi di euro fino al 2030](#). Adesso, però, nelle pieghe della manovra di fine anno è spuntata una **decurtazione di 4,6 miliardi**, lasciando in pratica le briciole. Che significherebbe dire quasi sicuramente **addio agli incentivi auto 2025**.

CHE COS'È IL FONDO AUTOMOTIVE

Il Fondo Automotive era stato istituito dal Governo Draghi con il [decreto-legge n. 17/2022](#) per supportare, su base decennale, la **transizione ecologica** dell'industria automobilistica italiana. Da allora a oggi la maggior parte delle risorse è stata usata per [incentivare l'acquisto di veicoli a zero o a basso impatto ambientale](#), rottamando nel contempo i vecchi veicoli inquinanti, mentre una piccola fetta è andata alle imprese per **riconvertire gli impianti**. Nei prossimi anni il Fondo Automotive avrebbe dovuto ancora contare su **750 milioni di euro per il 2025 e 1 miliardo di euro l'anno dal 2026 al 2030**. Ma queste cifre sembra che saranno notevolmente ridimensionate.

FEDERAUTO: "IL GOVERNO STA RINUNCIANDO A RILANCIARE IL COMPARTO AUTOMOTIVE"

Molto dura anche la reazione di **Federauto**, l'associazione che rappresenta i concessionari, che pur ritenendo "**giusta**" l'attenuazione delle politiche dei bonus, che finora "*poco hanno influito sulla necessità di invertire la tendenza al ribasso del mercato dell'auto*", al contempo pensano che se viene **ridotto drasticamente il fondo per l'Ecobonus** e se si tagliano addirittura i fondi per l'Autotrasporto, senza prevedere misure di supporto al settore sotto forma di una revisione complessiva del sistema di tassazione in grado di alleggerire il carico fiscale per le famiglie e le imprese che intendono investire per acquistare un'auto o un veicolo commerciale nuovo, "*si sta semplicemente rinunciando a perseguire una politica di rilancio del comparto automotive*".

SINDACATI: "A RISCHIO IL FUTURO DI MIGLIAIA DI FAMIGLIE"

Ovviamente imbufaliti pure i **sindacati**: per le segreterie nazionali di Fim, Fiom e Uilm, il Governo "*ignora un intero settore e le richieste di oltre 20 mila lavoratori che [lo scorso 18 ottobre hanno partecipato allo sciopero nazionale](#) e alla manifestazione di Roma per chiedere un supporto concreto. Questa mobilitazione, anziché trovare ascolto e una risposta positiva, è stata seguita da un **provvedimento che va nella direzione opposta a quella auspicata**, mettendo a rischio il futuro di migliaia di famiglie e la sopravvivenza di una filiera strategica per il Paese*".

ADDIO INCENTIVI AUTO? ECCO COSA PUÒ SUCCEDERE

E adesso che succede? Se il taglio sarà confermato, riducendo le risorse ad appena **200 milioni di euro per ciascun anno dal 2025 al 2030**, insufficienti per qualunque tipo di incentivo, si aprono due possibili scenari:

- un **cambio di strategia** da parte del Governo, con la ricerca di nuove soluzioni per il sostegno al comparto automobilistico;
- oppure la volontà di **recuperare risorse da un settore** nel quale in questi mesi, nonostante i massicci stanziamenti, non è stato possibile segnare una vera discontinuità con il passato e si è invece registrato un progressivo **peggioramento dei numeri**, [tanto sul mercato](#) quanto [sul fronte produttivo](#).

Per il momento il Governo si è limitato a commentare la vicenda con una **nota piuttosto laconica** a firma del ministro Urso, in cui si assicura che l'Esecutivo è impegnato a garantire che la filiera dell'automotive abbia gli **strumenti necessari** per affrontare la sfida della transizione: *“Tutte le risorse andranno sul fronte degli **investimenti produttivi** con particolare attenzione alla **componentistica**, che è la vera forza del *Made in Italy*“*. Sembrerebbe dunque che ci sia di volontà di smetterla con gli incentivi auto, dirottando i soldi **direttamente alle imprese produttrici**, magari istituendo un nuovo fondo ad hoc. Vedremo cosa succederà e quali saranno le reazioni.

Artusi (Federauto): “La Legge di Bilancio penalizza l’automotive”

“Di fronte alle difficoltà che il sistema automotive sta affrontando, per rispondere ai target e alle scadenze “sfidanti”, in realtà irrealistiche, poste dall’Unione europea”, ha dichiarato Massimo Artusi, “c’era da attendersi una manovra che mettesse in priorità misure di sostegno al settore, anziché tagli draconiani e misure penalizzanti”.

10/29/2024 di Redazione



“Il profilo della Legge di Bilancio sembra assumere un connotato penalizzante per l’intero comparto dell’automotive, prevedendo tagli lineari per diversi miliardi di euro alle misure di sostegno al rinnovo del parco delle autovetture e dei veicoli commerciali, senza includere nel contempo misure alternative”, ha dichiarato il **presidente di Federauto, Massimo Artusi**, commentando la proposta di Legge di Bilancio in materia di incentivi alla

riconversione del parco degli autoveicoli.

“Di fronte alle difficoltà che il sistema automotive sta affrontando, per rispondere ai target e alle scadenze “sfidanti”, in realtà irrealistiche, poste dall’Unione europea”, ha continuato Artusi, **“c’era da attendersi una manovra che mettesse in priorità misure di sostegno al settore**, anziché tagli draconiani e misure penalizzanti”.

“Riteniamo giusto – ha spiegato il Presidente Federauto – che si attenuino le politiche dei “bonus”, che finora poco hanno influito sulla necessità di invertire la tendenza al ribasso del mercato dell’auto. Tuttavia, se viene ridotto drasticamente il fondo per l’Ecobonus e se si tagliano addirittura i

fondi per l'autotrasporto, senza prevedere nel contempo misure di supporto al settore riguardante una revisione complessiva del sistema di tassazione in grado di alleggerire il carico fiscale per le famiglie e le imprese che intendono investire per acquistare un'auto o un veicolo commerciale nuovo, significa semplicemente che si sta rinunciando a perseguire una politica di rilancio del comparto automotive”.

“I concessionari italiani non possono che ribadire quanto espresso al Ministro Urso al Tavolo Automotive del 7 agosto: **è necessario avviare una profonda revisione della fiscalità sugli autoveicoli**, nel solco di quanto previsto dalla Legge Delega approvata lo scorso anno. Ci auguriamo vivamente, pertanto”, ha concluso Artusi, “che il Governo voglia essere, anzitutto, coerente con le sue scelte politiche, dando una risposta adeguata nell’ambito degli sviluppi parlamentari ed interministeriali della Legge di Bilancio”.



AUTOMOTIVE 29 Ottobre 2024

Auto, Artusi (Federauto): La legge di bilancio penalizza l'automotive

Roma - “Il profilo della Legge di Bilancio sembra assumere un connotato penalizzante per l'intero comparto dell'Automotive, prevedendo tagli lineari per diversi miliardi di euro alle misure di sostegno al rinnovo del parco delle autovetture e dei veicoli commerciali, senza includere nel contempo misure alternative”. Lo ha dichiarato il presidente di Federauto, Massimo Artusi, commentando la proposta di Legge di Bilancio in materia di incentivi alla riconversione del parco degli autoveicoli.

“Di fronte alle difficoltà che il sistema automotive sta affrontando, per rispondere ai target e alle scadenze “sfidanti” – in realtà irrealistiche - poste dall'Unione europea», ha continuato Artusi, «c'era da attendersi una manovra che mettesse in priorità misure di sostegno al settore, anziché tagli draconiani e misure penalizzanti”.

“Riteniamo giusto – ha spiegato il Presidente Federauto – che si attenuino le politiche dei “bonus”, che finora poco hanno influito sulla necessità di invertire la tendenza al ribasso del mercato dell'auto. Tuttavia, se viene ridotto drasticamente il fondo per l'Ecobonus e se si tagliano addirittura i fondi per l'Autotrasporto, senza prevedere nel contempo misure di supporto al settore riguardante una revisione complessiva del sistema di tassazione in grado di alleggerire il carico fiscale per le famiglie e le imprese che intendono investire per acquistare un'auto o un veicolo commerciale nuovo, significa semplicemente che si sta rinunciando a perseguire una politica di rilancio del comparto automotive”.

“I concessionari italiani non possono che ribadire quanto espresso al Ministro Urso al Tavolo Automotive del 7 agosto: è necessario avviare una profonda revisione della fiscalità sugli autoveicoli, nel solco di quanto previsto dalla Legge Delega approvata lo scorso anno. Ci auguriamo vivamente, pertanto - ha concluso Artusi -, che il Governo voglia essere, anzitutto, coerente con le sue scelte politiche, dando una risposta adeguata nell'ambito degli sviluppi parlamentari ed interministeriali della Legge di Bilancio”.

TRANSPORT

Federauto critica la Legge di Bilancio: tagli per miliardi all'automotive senza alternative

di Carlotta Nicoletti

Mar 29 Ottobre 2024

1 min, 17 sec

Il presidente di Federauto, Massimo Artusi, denuncia che i tagli della Legge di Bilancio minacciano il settore automotive senza prevedere misure di rilancio

Massimo Artusi, presidente di Federauto, esprime forte preoccupazione per la nuova Legge di Bilancio, che prevede tagli miliardari agli incentivi per l'automotive senza misure alternative per sostenere la transizione del settore, secondo quanto riporta Ferpress.

Secondo Artusi, la manovra prevede tagli lineari di miliardi di euro agli incentivi per il rinnovo del parco veicoli, colpendo l'automotive in un momento di grandi sfide. "Il profilo della Legge di Bilancio sembra assumere un connotato penalizzante per l'intero comparto," ha dichiarato il presidente, sottolineando la mancanza di soluzioni compensative.

Artusi evidenzia come le scadenze e i target ambientali fissati dall'Unione Europea richiedano un sostegno forte e mirato per il settore, non misure "draconiane e penalizzanti" che riducano drasticamente il supporto. "Era attesa una manovra che mettesse in priorità misure di sostegno," aggiunge, esprimendo delusione per l'assenza di strategie di rilancio.

Tra i tagli, anche il fondo Ecobonus e il sostegno all'autotrasporto subiscono riduzioni. Secondo Artusi, la manovra non prevede nemmeno una revisione della tassazione su famiglie e imprese che investono in veicoli nuovi, ostacolando una ripresa del comparto e ignorando le esigenze di rinnovamento.

Artusi conclude richiamando l'attenzione del Governo sulla necessità di una revisione della fiscalità sugli autoveicoli, come previsto dalla Legge Delega dello scorso anno. "Ci auguriamo vivamente che il Governo voglia essere, anzitutto, coerente con le sue scelte politiche," ha sottolineato, auspicando un ripensamento della manovra.

TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

Le critiche sulla manovra di bilancio: “Penalizzante per il settore automotive”

La proposta di Legge di Bilancio per il 2025 ha sollevato una dura critica da parte del settore automobilistico italiano, con un taglio di oltre 4,6 miliardi di euro alle risorse destinate al fondo automotive.

Secondo **Massimo Artusi**, presidente di Federauto, questi tagli “penalizzano gravemente” l’intera filiera, eliminando misure di supporto per la riconversione del parco autoveicoli e dei mezzi commerciali. La Legge di Bilancio, spiega Artusi, non solo manca di incentivi per il rilancio, ma elimina fondi chiave senza prevedere alternative per sostenere le imprese e le famiglie che vorrebbero investire in nuovi veicoli.

Critiche principali e le richieste del settore

La riduzione degli incentivi arriva in un momento in cui il settore è già sotto pressione per soddisfare gli obiettivi imposti dall’Unione Europea, che richiedono una trasformazione rapida e onerosa verso tecnologie più sostenibili.



Massimo Artusi

Artusi sottolinea che, con queste modifiche, il Governo sta “rinunciando a una politica di rilancio” per il comparto. La richiesta del settore è chiara: è necessario riformare la fiscalità sugli autoveicoli, abbassando il carico fiscale e facilitando così le famiglie e le imprese nell’acquisto di veicoli meno inquinanti.

Anche l’Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA) ha

espresso il proprio disappunto per i tagli, che rendono “*insufficienti le risorse per il sostegno alla riconversione*” e rischiano di compromettere la competitività del settore, che conta oltre 270.000 addetti e genera un fatturato superiore ai 100 miliardi di euro. Il taglio contraddice gli sforzi che il Governo sta portando avanti in

Europa per alleggerire la pressione normativa sul comparto, vanificando il lavoro del Tavolo Sviluppo Automotive.

Posizione condivisa anche da UNRAE, secondo la quale *"il massiccio abbattimento delle risorse destinate all'automotive nel 2022, minaccia gravemente gli sforzi finora profusi per raggiungere gli obiettivi e i target ambientali fissati a livello europeo. Questa scelta rischia di avere come unica conseguenza quella di arrestare immediatamente il processo di transizione verde, già in forte ritardo – in Italia – rispetto ad altri mercati e ad altri Paesi produttori concorrenti, e di bloccare definitivamente il rinnovo di un parco circolante sempre più vetusto, insicuro ed inquinante"*.

Le associazioni denunciano una "decisione incoerente", che rischia di compromettere non solo il settore, ma anche il percorso di transizione energetica in Italia. Per il settore, la decurtazione è un ostacolo nella trasformazione verde richiesta dal **Green Deal europeo**, arrivando in un momento in cui la filiera soffre già una crisi industriale e una contrazione del mercato europeo.

L'obiettivo delle associazioni è di far ridurre questi tagli nel passaggio parlamentare della manovra. In caso contrario, questo ridimensionamento delle risorse *"segnerà una profonda frattura"* tra il settore automotive e il Governo, compromettendo una collaborazione fin qui costruttiva e rallentando il percorso verso una mobilità più sostenibile e competitiva a livello europeo. A questo punto non resta che attendere.



Fondo automotive tagliato di 4,6 milioni nella Legge di Bilancio

- 30 Ottobre 2024

L'Anfia ha espresso forte disapprovazione per i tagli ai finanziamenti, ritenendolo una “sorpresa inaccettabile”.

L'Italia ha in programma una significativa riduzione dei fondi stanziati per sostenere la sua industria automobilistica, con un taglio previsto di circa 4,6 miliardi di euro tra il 2025 e il 2030. Questa decisione arriva in un momento in cui il mercato globale dei veicoli elettrici sta vivendo un rallentamento. L'Anfia ha espresso forte disapprovazione per i tagli ai finanziamenti, ritenendolo una “sorpresa inaccettabile” che mina gli sforzi del governo in Europa per migliorare le normative settoriali. Il Direttore generale di Anfia, Gianmarco Giorda ha dichiarato: “Con così tanti problemi in corso, tra cui la transizione all'elettrificazione, la domanda del mercato debole in Europa e il calo della produzione in Italia, questo non supporta la fiducia”. Il governo precedente aveva stanziato 8,7 miliardi di euro fino al 2030 per rafforzare il settore della produzione auto. L'attuale bilancio, presentato dal ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti, propone di reindirizzare 4,6 miliardi di euro dei 5,8 miliardi di euro previsti per il periodo 2025-2030 per finanziare altre misure. L'Unrae esorta con vigore il Governo a riconsiderare tale decisione al più presto: l'auspicio è che il taglio venga revocato, o quantomeno significativamente ridotto, nel corso dell'iter di approvazione della manovra di Bilancio in Parlamento.



Eventi

7 OTTOBRE 2024

TG5 edizione delle ore 20:00 ospite **Massimo Artusi, presidente Federauto.**

8 OTTOBRE 2024

Massimo Artusi, presidente Federauto, è intervenuto alla tavola rotonda "Trasportare il futuro: la posizione delle Associazioni" al **One Day Truck Logistics 2024.**

18 OTTOBRE 2024

Massimo Artusi, presidente Federauto, ha partecipato all'evento **LA CAPITALE AUTOMOBILE** a Roma.

24-25 OTTOBRE 2024

Massimo Artusi, presidente Federauto, ha partecipato all'evento **"SERVICE DAY"** di Quintegia e AsConAuto dedicato al mondo after-sales.

28 OTTOBRE 2024

Massimo Artusi, presidente Federauto, ha partecipato all'evento **ForumAutomotive.**