



**FEDERAUTO**  
Federazione Italiana Concessionari Auto

**RASSEGNA STAMPA**

**DICEMBRE 2021**



**FEDERAUTO**

Federazione Italiana Concessionari Auto

**STAMPA**

# Sommario Rassegna Stampa

<b>Pagina</b>	<b>Testata</b>	<b>Data</b>	<b>Titolo</b>	<b>Pag.</b>
	<b>Rubrica</b>			
	<b>Federauto</b>			
1	Il Sole 24 Ore	18/12/2021	<i>Camion, transizione energetica difficile (M.Caprino)</i>	2
22	Il Sole 24 Ore	02/12/2021	<i>Auto, immatricolazioni in caduta a novembre: -31% (F.Greco)</i>	4
52	Corriere della Sera	06/12/2021	<i>Vendita auto online, e' allarme. "A rischio 72 mila posti di lavoro" (D.Affinito)</i>	6
4	Il Giornale	11/12/2021	<i>Ma e' gia' allarme: oltre 600mila posti a rischio (P.Bonora)</i>	7
19	Il Giornale	03/12/2021	<i>Cambia il rapporto con le case auto: i concessionari rischiano 70mila tagli (P.Bonora)</i>	8
18	Il Giornale	02/12/2021	<i>Tavares: "Occupazione a rischio per la corsa all'auto elettrica" (P.Bonora)</i>	9
5	Il Quotidiano di Sicilia	10/12/2021	<i>Dal Covid alla crisi-chip, crollano le immatricolazioni auto</i>	10
34	Tuttosport	08/12/2021	<i>"Il mercato e' fermo"</i>	12
9	Il Giornale di Vicenza	06/12/2021	<i>Evasione Iva n ll'U p rimi nell'Ue</i>	13

**AUTOTRASPORTO E LOGISTICA**

ADOBE STOCK



**Flotte in via di rinnovamento.** I costruttori chiedono un piano di aiuti pubblici per l'adeguamento del parco circolante

# Camion, transizione energetica difficile

Maurizio Caprino — a pag. 15

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il Sole  
**24 ORE**

**Nuovo patent box, no dalle imprese**

**275**

**Automotive, transizione al palo per 630 mila veicoli industriali**

**DAIHEN SANYO, punta sulla innovativa tecnologia DED per colpire il core**

108951

# Automotive, transizione al palo per 430mila veicoli industriali

## Logistica

Solo camion piccoli e navette possono viaggiare a batteria e le fuel cell sono costose

Un'alternativa è l'idrogeno che alimenta motori termici, sistema prodotto a Brescia

### Maurizio Caprino

Sta accadendo più in silenzio di quella su auto e furgoni: non c'è il clamore suscitato dalla proposta Ue di bandire i motori termici dal 2035, cui ora pare aderire anche l'Italia. Ma la transizione energetica per i camion è anche più complicata. Lo testimoniano il fiorire di prese di posizione di questi giorni e i programmi di costruttori e componentisti. Anche nella filiera italiana.

In coincidenza coi passaggi decisivi della legge di Bilancio, l'Unrae (l'associazione dei costruttori esteri) ha organizzato un convegno per chiedere un piano di aiuti pubblici al rinnovo del parco circolante entro 10 anni al massimo (quasi 430mila veicoli industriali su 702mila sono ante Euro V e il 92% di questi ultimi ha oltre 15 anni, contro i 14 anni di media nazionale), presentando come «fondamentale» il «contributo di tutte le tecnologie». E Federauto (concessionari) ha chiesto per le imprese di autotrasporto che utilizzano mezzi a metano liquido (Gnl, anche bio) un credito d'imposta, più sgravi sui pedaggi autostradali.

Ad oggi, per le imprese di auto-

trasporto ci sono solo 50 milioni di euro per l'acquisto, negli anni dal 2021 al 2026, di veicoli ad alimentazione alternativa ibridi (diesel/elettrico), elettrici e a carburanti di ultima generazione (Cng e Gnl). Altri 50 milioni, per il biennio 2021-2022, sono per nuovi diesel Euro 6 con rottamazione.

Cifre limitate già per le esigenze immediate, mentre un rapporto promosso dalla European Climate Foundation con un gruppo di lavoro costituito anche da alcuni tra costruttori e aziende utilizzatrici evidenzia che non si arriverebbe a un autotrasporto a emissioni zero nel 2050 nemmeno se la vendita di mezzi pesanti a motore termico fosse bandita dal 2040 (opzione al momento poco probabile).

Ciò dà la misura delle difficoltà nel medio-lungo termine. Mentre le emissioni dei motori a gasolio e di quelli a metano sono nel mirino dei test di organizzazioni ambientaliste internazionali come Transport&Environment, gli unici camion elettrici alimentati esclusivamente a batteria per ora possono essere solo quelli "piccoli" per distribuzione urbana di merci (avranno mercato per il moltiplicarsi di divieti al diesel nelle grandi città) e quelli "medi" dedicati a tratte ripetitive entro i 250 chilometri (trasporto rifiuti e viaggi-navetta tra stabilimenti). Quindi si pensa anche all'elettricità prodotta dall'idrogeno con celle a combustibile a bordo, che sui camion possono essere alloggiati con meno difficoltà che nelle auto, anche se restano costi alti e complicazioni nello stoccaggio dell'idrogeno (deve avvenire a 253 gradi sotto zero).

Nella filiera della componentistica ci sono anche colossi internazionali



### Veicoli industriali.

Parco obsoleto: 430mila veicoli su 703mila sono ante Euro V

che pensano a utilizzare l'idrogeno per alimentare i motori a combustione dei camion impiegati per il lungo raggio. È in fase avanzata la multinazionale canadese Westport Fuel Systems (Wfs), che ha sviluppato in collaborazione con l'austriaca Avl il sistema HPDI 2.0, ricalcando quello per l'iniezione del Gnl. I componenti sono fabbricati nell'impianto Wfs di Brescia e l'Avl ha una sede a Cavriago (Reggio Emilia). Il fatturato già realizzato con l'idrogeno nel 2020 è di 7 milioni, su un totale di 300.

Progetti sull'idrogeno li hanno vari costruttori, perlopiù in modo congiunto. L'ultima notizia è l'accordo

annunciato da Iveco, in collaborazione con Air Liquide, il 14 dicembre.

Ma quest'anno sono stati presentati anche modelli a batteria. Il gruppo Paccar, con la Daf, ha i nuovi LF da 19 tonnellate (per le consegne urbane) e CF da 37 tonnellate. La sua strategia è un buon riassunto della complessità del quadro: poco prima è stato il primo gruppo a presentare un'evoluzione estrema del diesel, resa possibile dalle nuove norme Ue su pesi e dimensioni, che consentono un allungamento delle cabine, con benefici per l'aerodinamica. Così i nuovi XF, XG e XG+ consumano il 10% in meno rispetto alla generazione precedente, grazie anche alla riduzione di peso della motrice. E le nuove regole europee sulle cabine sono state pensate anche per migliorare uno dei punti finora più critici per la sicurezza, sia stradale sia sul lavoro nelle manovre: la limitata visibilità verso il basso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

62

### PROGETTI ZES IN ABRUZZO

Approvati progetti a servizio Zes per 62 milioni dalla Conferenza unificata  
Abruzzo: 20 milioni a Ortona, 24 per Saletti, 8 per Vasto e 10 per Manoppello



## Industria

Auto, immatricolazioni in caduta a novembre: -31% —p.24

# Auto, immatricolazioni in caduta anche a novembre: -31% sul 2019

## Industria

Da inizio anno vendute un milione e 371.166 vetture il 22,8% meno del 2019

Nel 2021 resta positivo l'andamento delle vendite di Stellantis (+6,4%) e VW

### Filomena Greco

TORINO

È crisi nera nell'automotive, con le immatricolazioni nel mese di novembre in calo del 24,6% sullo stesso periodo del 2020 e del 31% sul 2019. Da inizio anno le vendite di auto nuove hanno raggiunto quota un milione e 371.166, l'8,6% in più sullo stesso periodo del 2020 ma sotto del 22,8% rispetto al risultato del 2019. La ripresa dei volumi rispetto all'anno nero del Covid-19 e del lockdown generalizzato ha perso man mano slancio nel secondo semestre dell'anno tanto da spingere il risultato del 2021 non tanto distante da quello del 2020. Sul 2019 mancano al-

l'appello nei primi 11 mesi dell'anno 400mila unità come rileva l'Unrae.

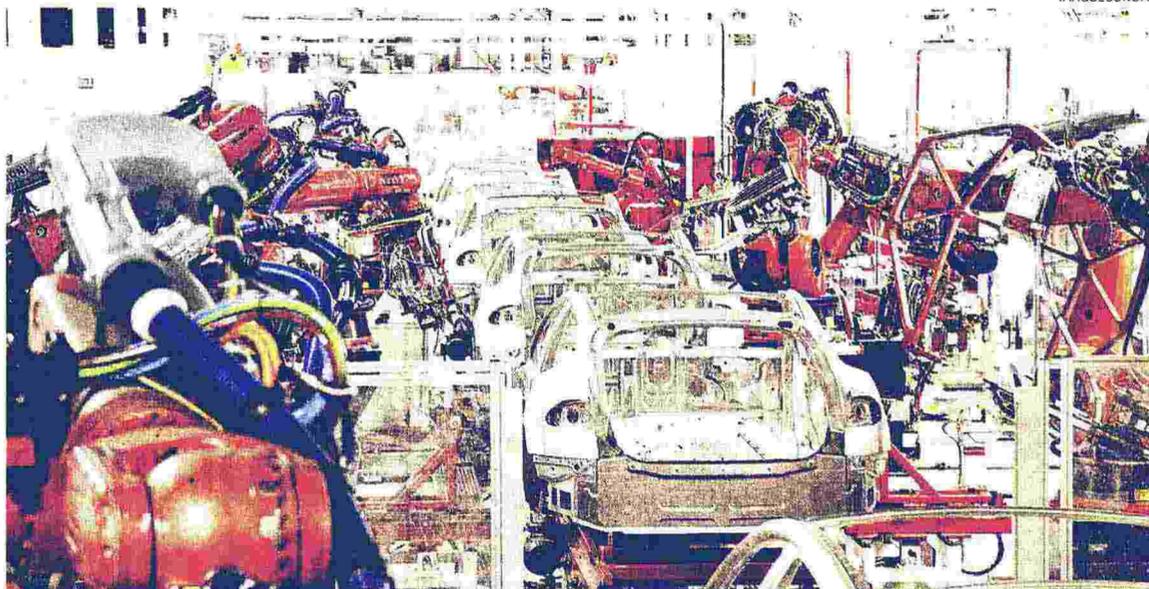
La crisi dell'auto ha una doppia valenza, di mercato e industriale. In entrambi i casi, sottolineano gli operatori del comparto, manca un intervento del Governo. «Desta molta preoccupazione la totale assenza, nell'attuale testo della Legge di Bilancio 2022, di misure per affrontare la transizione ecologica ed energetica del settore, non essendo stati stanziati fondi né a sostegno della domanda né a sostegno dell'offerta» sottolinea Paolo Scudieri presidente dell'Anfia. Sarà la discussione sugli emendamenti a decidere se qualche misura riuscirà a rientrare nel testo, mentre la questione industriale resta aperta. Tanto Anfia, Unrae (produttori esteri) e Federauto (concessionarie) hanno scritto una lettera congiunta al Governo per dire due cose: la prima è che la proposta di revisione del Regolamento sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> contenuta nella proposta *Fit for 55* non è in linea con i tempi di adeguamento dell'industria, la seconda riguarda la necessità di un piano nazionale che possa sostenere la transizione e gli investimenti per la riconversione produttiva dell'intera filiera. «Non si può accompagnare in modo efficace e sostenibile la transizione verso la

decarbonizzazione se non si interviene sostenendo la domanda con un piano strutturale e pluriennale, necessario anche per il ricambio del parco circolante» sottolinea Michele Crisci, presidente dell'Unrae.

Pesa la carenza di semiconduttori ma gioca un ruolo anche l'incertezza del mercato acuita da una fase di transizione. «Molti automobilisti non si sentono ancora in condizione di passare all'elettrico, ma hanno forti remore ad acquistare auto ad alimentazione tradizionale per il timore che la nuova auto acquistata venga rapidamente messa fuori corso per l'avvento dell'elettrico» sottolineano dal Centro Studi Promotor guidato da Gian Primo Quagliano.

Tutti in terreno negativo i principali gruppi automobilistici sul fronte delle vendite a novembre, fanno eccezione soltanto i brand Hyundai, Kia e Dr oltre che Porche e Tesla su volumi inferiori. Da inizio anno mantengono comunque un andamento positivo le vendite di Stellantis (+6,4%) e Volkswagen (+8%) mentre resta sui volumi dell'anno scorso il Gruppo Renault. Vanno meglio le vendite del Gruppo Toyota, in crescita di oltre il 24%, e del Gruppo Bmw. Nel mese di novembre le ibride non alla spina si confermano la prima scelta sul mercato con una quota del 31,6%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Nel caos dei chip.** Produzione e vendite (-22,8% da inizio anno sul 2019) colpite dalla carenza di semiconduttori

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



Il caso

di Domenico Affinito

# Vendita auto online, è allarme «A rischio 72 mila posti di lavoro»

## I concessionari preoccupati: «Il Governo vigili su questa transizione»

Il comparto automotive rischia di perdere, nei prossimi anni, 72.000 posti di lavoro. È la stima di **Federauto** (la federazione dei concessionari) rispetto alla volontà della maggioranza delle case automobilistiche di incrementare la propria marginalità, rivolgendosi direttamente al cliente finale con vendite online, forti anche del regolamento europeo sulla distribuzione che è in discussione e sarà adottato nel 2022. Uno scenario che vedrà scomparire i concessionari per come li conosciamo oggi, sostituiti da agenti a provvigione: una scelta che garantirebbe alle case di migliorare i loro margini dal 5 all'8%, ma che presenta diversi rischi.

Contrariamente a quanto si potrebbe pensare, la discesa in campo delle case con la vendita diretta online non si tramuterà in minori costi per i clienti, altrimenti non ci sarebbe alcun vantaggio per le case a cambiare il sistema di distribuzione di oggi.

Quello che si prospetta è una crescente concentrazione della domanda nelle mani dei produttori, con un decremento della competizione: l'esatto

contrario di quanto vorrebbe il regolamento europeo. Per il consumatore significherebbe maggiore rigidità e aumento dei prezzi, probabile peggioramento della qualità del servizio e rarefazione delle reti distributive e di servizio.

Per contro il settore, oggi di 120 mila addetti con 1.294 aziende attive, potrebbe perdere fino al 60% degli addetti: 72 mila. Oggi il mondo dei concessionari vale in Italia il 3% del Pil e il 5% del gettito fiscale, quote che potrebbero scendere rispettivamente all'1,8% e al 3%.

C'è poi un altro aspetto della questione tasse che, al momento, non è stimabile: i concessionari sono aziende che hanno sede fiscale in Italia e concorrono al gettito erariale, così invece non è per le case automobilistiche che hanno spesso sede in Paesi a fiscalità agevolata e, quindi, non versano nulla al fisco del nostro Paese. La trasformazione del modello distributivo si inserisce in un quadro di forte ritardo nel nostro Paese rispetto al rinnovo del parco circolante, che è uno dei più vecchi d'Europa: 38,8 milioni di auto con

età media di 11,8 anni che per il 52,5% è composto da auto ante Euro 5 (20,4 milioni) e per il 70,5% ante Euro 6 (27,4 milioni).

Un'auto fino a Euro 3 emette 20/25 volte la quantità di CO<sub>2</sub> di un'Euro 6d; se noi potessimo oggi tutte queste auto in Euro 6d, avremmo raggiunto già oggi l'obiettivo di riduzione del CO<sub>2</sub> fissato per il 2025. Ma la realtà è ben diversa: anche se il mercato dell'auto tornasse a livelli pre Covid - 1,7 milioni di immatricolazioni l'anno - per sostituire l'attuale parco circolante inquinante occorrerebbero 26 anni. E anche se la percentuale di vendita di ibride ed elettriche sta aumentando, queste continuano a costare dal 25 al 30% più delle versioni equivalenti con motore tradizionale. Sarebbe utile, parallelamente, spingere sulla ricerca dei combustibili liquidi a basse o nulle emissioni di carbonio: bio-carburanti o carburanti sintetici in avanzata fase di sviluppo che possono rappresentare uno scenario intermedio prima dello stop alla vendita di auto con motori a

combustione, previsto per il 2035.

C'è poi l'aspetto legato alle infrastrutture: il nostro Paese è in ritardo sia nella rete di bassa potenza (sesti in Europa per numero di colonnine per 100 km), sia nella rete di ricarica veloce (le Fast Charge sono solo il 9,7% contro il 17,2% della media europea).

**Federauto**, quindi, chiede un intervento profondo al legislatore. Anzitutto per evitare il potere dominante delle case automobilistiche nei confronti del sistema distributivo con la online, ma anche una seria pianificazione di incentivi che supporti lo svecchiamento del parco circolante e un'accelerazione delle infrastrutture di ricarica per raggiungere gli obiettivi di transizione energetica.

I concessionari italiani sono pronti a mettere a disposizione la loro competenza per accompagnare la transizione e adeguare in tempi rapidi la propria struttura anche in termini di capacità di ricarica (oggi ci sono già 4.000 colonnine di ricarica presso i concessionari italiani).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### I numeri

Il mondo dei concessionari vale il 3% del Pil e procura un gettito fiscale pari al 5%.  
Il settore coinvolge 1.294 aziende, con 120 mila addetti



IL FUTURO DEL SETTORE

# Ma è già allarme: oltre 600mila posti a rischio

*Le case produttrici: un'accelerazione forzata senza una vera programmazione*

**Pierluigi Bonora**

■ Fine corsa dei motori endotermici, quelli tradizionali a benzina e Diesel, entro il 2035 e stessa sorte per le alimentazioni analoghe per i furgoni, ma 5 anni più tardi. L'Italia si allinea alla proposta della Commissione Ue, di punto in bianco, senza averne discusso nell'immediato con i diretti interessati, la filiera *automotive*. Questi ultimi, spiazzati e sorpresi, dopo le tante rassicurazioni arrivate dal governo, restano in attesa di ulteriori precisazioni. Tra l'altro le associazioni di categoria Anfia (filiera italiana *automotive*), Unrae (costruttori esteri) e Federauto (concessionari) siedono al Tavolo *Automotive* da poco varato all'interno del Mise e creato proprio per affrontare nel modo migliore il tema della transizione energetica alla luce dell'accelerazione impressa dalla Commissione

Ue (il piano «Fit for 55» che, si fatto, è una sentenza di condanna a morte dei motori tradizionali fissata al 2035).

Un'azione come quella avviata dal Cite, a questo punto, potrebbe rendere inutili iniziative come quella del Tavolo, e dare il via, al contrario, a un scontro tra le parti. Nella nota diffusa, il Cite parla di «neutralità tecnologica» e di «valorizzazione, non solo dei veicoli elettrici, ma anche delle potenzialità dell'idrogeno, riconoscendo anche il ruolo imprescindibile dei biocarburanti, in cui l'Italia sta costruendo una filiera domestica all'avanguardia».

Peccato che proprio sui biocarburanti ci sia la ferma opposizione delle potenti lobby *green* che puntano solo sull'elettrico, mentre per quanto concerne l'idrogeno, la tecnologia e i veicoli esistono già (inclusi i camion) e sono sulle strade, peccato che le infrastrutture sono quasi inesistenti.

Quella del progettare *green* è ovviamente un fine nobile, ma l'errore sta tutto nell'aver tanta fretta e guardare a tecnologie (l'elettrico) già ben presenti sul mercato, ma oggetto di listini bonus-dipendenti, lacune nella diffusione delle infrastrutture e delle reali autonomie delle batterie.

Il settore *automotive*, dal canto suo, è tuttora alle prese con una miriade di problemi (pandemia, *chip*, disorientamento dei consumatori, colonnine lente e ancora poche, parco da rinnovare, zero incentivi) che alla fine dell'anno porteranno il conteggio delle vendite sotto quota 1,5 milioni di unità. Michele Crisci, presidente di Unrae (l'associazione della Case estere che operano in Italia), afferma che «come al solito si pongono degli obiettivi senza però spiegare come ci si arriverà».

Proprio nei giorni scorsi le stesse associazioni avevano messo per l'ennesima volta in

guardia le istituzioni dal fatto che un'accelerazione forzata verso il tutto elettrico, in assenza di una programmazione, a esempio, sulle riconversioni produttive e la formazione, metterebbe a rischio 70mila posti nelle concessionarie (allarme lanciato da Federauto), 60mila nel mondo industriale e indotto (dato Fim-Cisl) e, a livello europeo, oltre 500mila occupati nella componentistica (Anfia). «È il suicidio dell'industria europea dei motori Diesel», il recente commento di Carlo Bonomi, presidente di Confindustria.

Carlos Tavares, ad di Stellantis, ha quindi parlato di «costi insostenibili per il settore» e che «a rischiare di più è la forza lavoro, come paventato più volte dai sindacati europei». È lo stesso Tavares che alla sfida su elettrico e *software* ha deliberato per Stellantis investimenti, da qui al 2025, pari a 30 miliardi di euro.

## I numeri

**777mila**

Nel 2020 il Covid ha portato a un crollo del 15,1% della produzione di auto in Italia rispetto al 2019: 777mila vetture

**452mila**

Nel 2020 la produzione per il mercato italiano è ammontata a 452mila auto, il 16,6% in meno rispetto al 2019

**70%**

Nel giro di 10 anni, il 70% delle auto Stellantis vendute in Europa sarà ibrida plug-in o elettrica pura



## L'ALLARME DI FEDERAUTO

# Case auto: Cambia il rapporto con le 70mila tagli i concessionari rischiano

**Pierluigi Bonora**

■ «La contrazione delle reti distributive di auto comporterà la perdita di 60-70mila occupati e impatterà profondamente sull'attuale contributo del settore al bilancio del Paese (3% del Pil e 5% del gettito fiscale)». Un altro allarme arriva dal settore automobilistico, nello specifico dal mondo dei concessionari. Non bastano le incertezze e i timori per le conseguenze che l'accelerazione verso una mobilità solo elettrica potrebbe avere sull'occupazione nelle fabbriche, tra i componentisti e i listini; a ciò si aggiunge il problema della modifica dei rapporti contrattuali tra il concessionario e la Casa auto che intende ora rivolgersi al cliente finale attraverso la vendita *online* o, in modo diretto, con il contratto di agenzia. «Di fatto - com-



menta Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto (nella foto) - sarà annullato quel terreno negoziale che sinora ha permesso al *dealer* di formulare la migliore offerta per rispondere alle più diverse esigenze del consumatore: dal ritiro dell'usato al finanziamento del nuovo. Per il consumatore tutto questo si traduce nella tendenza a una rigidità dei prezzi, mentre per i concessionari, a fronte della drastica riduzione dei margini a opera dei costruttori, si renderanno necessarie misure draconiane sui costi, tagliando la forza lavoro».

Da qui la richiesta di Federauto, al Governo e al Garante della concorrenza, di sedersi a un tavolo tecnico per individuare le soluzioni normative volte a sostenere la transizione energetica e a riequilibrare il rapporto di forze tra Casa auto e distribuzione.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

## L'AD DI STELLANTIS LANCIA L'ALLARME Tavares: «Occupazione a rischio per la corsa all'auto elettrica»

Pierluigi Bonora

■ La conferma di un mercato italiano dell'auto alle corde (-24,6% a novembre, dopo il -35,7% di ottobre, sul 2020; ma +8,6% da gennaio: in proposito, la crisi dei *chip* si è aggravata nel secondo semestre e i *bonus* si sono volatilizzati) si intreccia con il forte allarme lanciato dall'ad di Stellantis, Carlos Tavares (nella foto), sulle conseguenze, in termini occupazionali per il settore, a causa dell'eccessiva accelerazione verso il «tutto elettrico» a scapito dei motori endotermici (stop previsto nel 2035).

Una forzatura imposta dall'Ue (a sua volta - aggiungiamo noi - oggetto pressioni lobbistiche e ambientaliste esterne) che, avverte Tavares, mette a rischio molti posti di lavoro e la qualità dei veicoli. I produttori, secondo il top manager, faticeranno a gestire i costi più elevati legati alla costruzione di auto elettriche.

Tavares, alla conferenza «Reuters Next», ha aggiunto come sia stato deciso «di imporre all'industria automobilistica un'elettrificazione che comporta costi aggiuntivi del 50% rispetto a un veicolo convenzionale». E che «non c'è modo di

### IMMATRICOLAZIONI

In Italia a novembre altro crollo: -24,6% sul 2020  
Nuovo Sos dalla filiera

trasferire il 50% dei costi aggiuntivi al consumatore finale perché la maggior parte della classe media non sarà in grado di pagare».

Per il settore, a questo punto, si prospetta un bivio: aumentare i listini e vendere meno; accettare margini di inferiori. Situazione che, per l'ad

di Stellantis, porterà a sforbiciate. Una rassicurazione, quindi, sul gruppo: «Miremo a evitare tagli aumentando la produttività a un ritmo molto più rapido rispetto alla norma del settore. Nei prossimi 5 anni dovremo digerire il 10% di produttività annuale in un settore abituato a fornire un miglioramento della produttività dal 2 al 3%».

Il mercato italiano, da parte sua, continua a risentire della crisi dei *chip*, mentre Anfia, Unrae e Federauto rimarcano il disappunto per l'assenza, nella Legge di Bilancio 2022, di misure per affrontare la transizione *green* del comparto, non essendo stati stanziati fondi pro domanda e pro offerta.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

Solo un milione e mezzo nel 2021: Unrae, Centro studi Promotor e Federauto certificano la crisi del settore

## Dal Covid alla crisi-chip, crollano le immatricolazioni auto

Negli ultimi mesi un recupero solo apparente: se si guarda al pre-pandemia la flessione resta del -22,8%

ROMA - L'automotive è ancora nel pieno della 'tempesta perfetta'. La carenza dei semiconduttori e delle materie prime, gli effetti della pandemia, le incertezze legate alla transizione ecologica, le tempistiche indicate dal pacchetto 'Fit for 55' in materia di riduzione di emissioni di Co2 stringono in una morsa ferrea il settore che si avvia a chiudere un anno particolarmente pesante senza che all'orizzonte si intravedano, al momento, segnali di schiarita. A poche settimane dalla fine dell'anno, è già tempo di bilanci e i numeri parlano chiaro: le stime degli operatori prevedono a consuntivo un livello di immatricolazioni nel 2021 in-

torno a quota 1,5 milioni di auto.

**Guardando a ritroso**, la fotografia dell'anno è a tinte fosche. Il 2021 parte già in affanno con due cali a doppia cifra nei primi due mesi: -14,03% a gennaio rispetto allo stesso mese del 2020 e -12,34% annuo, cioè di due mesi pre-covid. Poi, è vero, arriva il forte rimbalzo di marzo, addirittura a tripla cifra: +497%. Ma per quanto eccezionale è, comunque, atteso visto che il dato si confronta con il primo mese in cui è iniziato il lockdown del 2020. E ci hanno pensato gli addetti ai lavori a spegnere subito gli entusiasmi: confrontando, infatti, il dato con quello dell'ultimo mese 'normale', marzo 2019, si registra un calo del 12,7%. Il boom prosegue ad aprile con un balzo ancora più eccezionale del 3.276% rispetto allo stesso mese del 2020, primo mese di chiusura totale che aveva visto un azzeramento di fatto della domanda. Ma anche in questo caso, quello più veritiero è il raffronto con il 2019 che mostra una flessione del 17,1%.

**Percentuali**, quelle di marzo e aprile, che si ridimensionano decisamente a maggio che, comunque, registra un aumento importante +43% rispetto allo stesso mese del 2020,

### PESA LA CARENZA DI MICROCHIP

*Il Centro Studi Promotor denuncia un "drammatico crollo" delle immatricolazioni che "si abbatte su un settore, già fortemente penalizzato dalla pandemia. La causa del crollo è la crisi nelle forniture di microchip che è anch'essa legata in parte alla pandemia".*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



me, va ricordato, di lockdown parziale. Rispetto a maggio 2019 il calo è del 27,9%. A giugno la ripresa perde ancora slancio per ripiegare su un +12,6% annuo, con una flessione del 13,3% rispetto a due anni fa. La prima doccia fredda arriva poi nel pieno dell'estate. A luglio, il mercato registra 110.292 immatricolazioni di nuove auto, il 28,1% in meno rispetto allo stesso mese del 2019, e il 19,4% rispetto al 2020, quando il mercato si stava rimettendo in moto dopo il lockdown. Leggermente più contenuta è la perdita di agosto, -27,3% rispetto al 2020. È a settembre che scatta l'allarme rosso con un nuovo tonfo che amplia la flessione a -32,7%.

**Il Centro Studi Promotor** denuncia il "drammatico crollo" che "si abbatte su un settore, già fortemente penalizzato dalla pandemia. La causa del crollo è la crisi nelle forniture di microchip che è anch'essa legata alla pandemia". Ottobre segna -35,74% e l'ultimo dato, quello di novembre arrivato pochi giorni fa, mostra un -24,63%. I volumi immatricolati nei primi undici mesi del 2021 ammonitano, così, calcola l'Anfia, l'associazione dei costruttori automobilistici, a 1.371.166 unità, l'8,6% in più rispetto ai volumi del periodo gennaio-novembre 2020. Rispetto al 2019, il periodo gennaio-novembre 2021 risulta in calo

del 22,8%.

**Un'altra batosta**, quella di novembre, per il mercato dell'auto, commenta Csp: "incide pesantemente sul bilancio delle immatricolazioni la crisi dei microchip", anche se, spiega, l'impatto della crisi sembra essersi attenuato mentre pesa la situazione economica generale (39% di indicazioni), l'emergenza sanitaria per il coronavirus (30%) e la demonizzazione del diesel (28%). A tutto ciò si aggiunge che i finanziamenti per gli incentivi alle auto a zero emissioni o a basse emissioni e per quelle ad alimentazione tradizionale con emissioni non superiore a 135 grammi di CO2 al chilometro sono ormai completamente esauriti e, al momento, non si può prevedere se e quando verranno rinnovati.

**Sulla base delle dinamiche in atto**, dunque, si può prevedere che il mercato dell'auto chiuda il 2021 "con 1.460.000 immatricolazioni, un livello veramente infimo, se si considera che per assicurare la regolare sostituzione del parco circolante italiano occorre un volume di immatricolazioni di 2.000.000 all'anno", denuncia Csp. La conclusione "è che il parco circolante italiano di autovetture, che è il più vecchio d'Europa, sarà ancora più vecchio, più inquinante e meno sicuro".

**Novembre** è il "quinto mese consecutivo con flessione a doppia cifra che porterà l'anno a chiudere sotto 1,5 milioni di pezzi: un livello davvero critico", incalza **Federauto** che parla di "tempesta perfetta" e che lancia anche un grido di allarme sulla situazione occupazionale dei concessionari. La contrazione delle reti distributive di auto, con un ruolo sempre maggiore delle case che entrano direttamente nel mercato di vendita, può mettere a rischio, avverte, circa 60-70mila posti di lavoro nelle concessionarie italiane.

**Su come invertire la rotta** sembra esserci ancora nebbia fitta. Al momento, spiega **Federauto**, il ddl Bilancio per il 2022 non prevede alcun finanziamento per l'acquisto di veicoli a zero e basse emissioni. La speranza è ora quella di un emendamento governativo alla manovra per un piano d'azione strutturale e specifico per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri. Per l'Anfia, occorre prevedere un piano strutturale almeno su tre anni e con una dotazione adeguata per evitare che l'Italia sia l'unico Paese europeo a non instradare e supportare i consumatori nell'acquisto di auto a zero e a bassissime emissioni.

**Per l'Unrae**, non si può accompagnare in modo efficace e sostenibile la transizione verso la decarbonizzazione se non si interviene sostenendola domanda con un piano strutturale e pluriennale anche per il ricambio del parco circolante. Ma purtroppo, lamenta l'Unrae, si deve constatare un certo disinteresse nelle Istituzioni di governo per il comparto automotive e il suo indotto, un settore produttivo che occupa 1,2 milioni di lavoratori e garantisce un gettito fiscale di 76 miliardi di euro l'anno. In questo quadro, Anfia, **Federauto** e Unrae hanno inviato nei giorni scorsi una lettera alla Presidenza del Consiglio chiedendo un incontro per illustrare le proprie proposte di intervento per la riconversione della filiera industriale, di sostegno al mercato e di sviluppo infrastrutturale per le nuove tecnologie.



LA SITUAZIONE VISTA DAL MONDO DEI CONCESSIONARI

## «IL MERCATO È FERMO»

LA CRISI DEI CHIP, LA MANCANZA DI PRODOTTO, FRENA UN INTERO COMPARTO JURA (FEDERAUTO) SPIEGA COME USCIRE DA QUESTO MOMENTO DIFFICILE



Carlo Alberto Jura, 65 anni, vicepresidente Federauto

OTTAVIO DAVIDDI  
TORINO

La crisi dei semiconduttori sta frenando il mercato. C'è poca disponibilità di prodotto, diventa difficile soddisfare la domanda dei clienti. In più, nonostante la necessità (e la volontà politica) di rinnovare un parco circolante vecchio (e quindi inquinante), il processo di transizione verso una mobilità più sostenibile non procede spedita come dovrebbe. Lo spiega Carlo Alberto Jura che, oltre a essere il presidente di Spazio Group, è anche vicepresidente di Federauto (la federazione italiana dei concessionari di auto).



Il nuovo punto vendita Lexus del Gruppo Spazio

**Presidente, come si fronteggia questa crisi?**

«Siamo abituati a fronteggiare situazioni critiche e ci organizziamo anche per questa, in fondo una risposta l'abbiamo sempre trovata. Questa volta, però, c'è

un dato nuovo: il prodotto manca e certo le auto non possono fabbricarle i concessionari».

**Come se ne esce?**

«In primo luogo noi - parlo come presidente di Spazio-

vogliamo tutelare il cliente. Quindi cerchiamo di eliminare la barriera, un tempo molto più marcata, tra i diversi marchi. In pratica, se arriva un cliente che vuole una precisa auto di segmento B ed è impossibile aver-

la, proviamo a consigliarlo e a indirizzarlo su un'auto dello stesso segmento, ma di un'altra Casa. E' chiaro che per noi, che abbiamo 14 marchi, tra cui tutti quelli di Stellantis, è più facile che per altri».

**Tutti i marchi sono nella stessa situazione?**

«La situazione è difficile per tutti, ma ci sono marchi che soffrono meno. Jeep, per esempio, ha una migliore disponibilità di prodotto e quindi è più facile soddisfare la domanda. Ma ci tengo a precisare che si tratta di una sorta di "aspirina", perché il quadro è molto più complesso».

**Pare che la disponibilità di auto elettriche sia maggiore.**

«Confermo. Trovare un'auto elettrica è molto più facile, ma continuano a esserci dei nodi strutturali che vanno superati».

**Le reti di vendita sono adeguate?**

«Certamente sì - e qui parlo come vicepresidente di Federauto - si fa molta formazione e tutto il personale ha un'altissima preparazione. Anche in termini di

assistenza. I problemi sono altri».

**Ad esempio?**

«In primo luogo c'è il prezzo, che al momento è ancora alto, parecchio di più rispetto a di un'auto a motore termico a parità di segmento. Ma questo, in fondo, è il problema minore. Perché oggi disponiamo di tanti strumenti finanziari, che usiamo anche sulle auto termiche o ibride, e al nodo del costo si riesce a fare fronte. Tuttavia ci vorrebbe una diversa politica da parte del governo. Gli incentivi, ad esempio, sono finiti. E non si parla di una fiscalità dedicata alle auto elettriche».

**E in secondo luogo?**

«Le strutture per la ricarica sono ancora indietro. Colgo fermento e voglia di crescere, ci sono piani di sviluppo. Ma ad oggi un salto di qualità rispetto a due o tre anni fa non c'è ancora stato. E que-

sto il consumatore lo percepisce».

**Il numero delle elettriche in circolazione, però, è molto aumentato...**

«Certo e alcuni gruppi, Stellantis in primis, ha in portafoglio un'offerta molto ricca. Ma siamo distanti dai numeri che servirebbero a creare un parco circolante a basse emissioni».

**Voi avete varato un'area dedicata alle usate.**

«Si chiama e-Gallery. Pensiamo che sia un valido aiuto per quanto riguarda il prezzo. Non ci sono solo le elettriche, ma anche le elettrificate e altre auto eco».

**A Torino state per inaugurare il punto Lexus.**

«Sì, lo faremo con tutti i crismi e la ritualità che l'occasione prevede. E si vedrà il nuovo NX, Suv ibrido molto interessante».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

SPICCIOLI DI MERCATO

# Evasione Iva primi nell'Ue

## Il primato poco lusinghiero fa perdere allo Stato 30 miliardi

Emilio Garon

●● **Iva evasa** Nel 2019 l'Italia si conferma prima in Ue per l'evasione Iva in valore nominale, con perdite per lo Stato di 30,1 miliardi di euro, mentre è quinta per il maggior divario tra gettito previsto e riscosso con il 21,3%, dietro solo a Romania (34,9%), Grecia (25,8%), Malta (23,5%) e Lituania (21,4%). È quanto emerge dal rapporto sull'Iva della Commissione Ue che sottolinea comel'Unione abbia perso 134 miliardi nel 2019, in miglioramento rispetto al 2018 ma con l'incognita della portata della pandemia di Covid-19 sulle entrate Iva per il 2020.

**Meno stranieri** Nel 2020 il numero di stranieri presenti nelle banche dati Inps è pari a 3.760.421, di cui 3.192.588 lavoratori (84,9%), 266.924 pensionati (7,1%) e 300.909 percettori di prestazioni a sostegno del reddito (8,0%). Lo si legge nell'Osservatorio sugli stranieri dell'Istituto dal quale emerge che il calo complessivo degli stranieri (-2,19% sul 2019) è dovuto dalla riduzione dei lavoratori (-4,21%) mentre aumentano sia i pensionati (+5,34%) che i percettori di prestazioni a sostegno del reddito (+16,52%). Tra i paesi di provenienza, nel 2020, spicca la forte presenza di romeni che con 711.736 persone sono il 18,9% di tutti gli stranieri regolari registrati in Inps. Seguono gli albanesi (351.225, 9,3%) e i marocchini.

**Voglia di casa** Nel terzo tri-

mestre 2021 si registra un incremento delle compravendite di abitazioni che sfiora il 22% rispetto allo stesso trimestre del 2020, con un totale di oltre 172.000 unità acquistate. Un dato in aumento anche rispetto all'analogo trimestre del 2019 (anno non influenzato dalla pandemia) con un rialzo del 25,5%. Bene anche il settore terziario commerciale, che fa segnare un incremento del 26,9%, e quello produttivo, dove la crescita supera il 47%. Sono alcuni dati che emergono dalle statistiche dell'Agenzia delle Entrate.

**Auto vecchie** Il parco circolante italiano è uno dei più

vecchi d'Europa: 38,8 milioni di auto con un'età media di 11,8 anni, costituito per il 52,5% da auto ante Euro 5 (20,4 milioni) e per il 70,5% ante Euro 6 (27,4 milioni). Per sostituire l'attuale circolante inquinante occorrerebbero decenni. Lo segnala **Federauto-Confcommercio**.

Un altro ostacolo è il costo delle auto, il cui prezzo medio in Italia negli ultimi 10 anni è già cresciuto del 6% al di sopra del potere d'acquisto dei consumatori. Le auto elettriche o ibride, sottolinea **Federauto**, costano dal 25 al 30% più delle versioni equivalenti con motore tradizionale. Ma a limitare la diffusione della mobilità elettrica c'è anche il livello di sviluppo delle infrastrutture di ricarica. In autostrada le colonnine di ricarica rapida sono appena 32.

**Asta relativa** Tutto è relativo, anche il prezzo. A Parigi la casa d'asta inglese Christie's ha venduto un mano-

scritto del grande fisico tedesco, Albert Einstein, per 11,6 milioni di euro. Si tratta di 54 pagine di appunti, redatti insieme a Michele Besso, ingegnere svizzero di origine italiana, tra il 1913 e il 1914. Il manoscritto rappresenta uno dei punti di partenza per la formulazione della teoria generale della relatività del 1915, attraverso la quale Einstein è diventato sinonimo di genialità in tutto il mondo.

**Ponte salato** «Un ponte salato quello dell'8 dicembre a causa dei rincari di prezzi e tariffe sul fronte dei trasporti e delle vacanze». Lo afferma il Codacons, che segnala come quest'anno trascorrere qualche giorno fuori casa in occasione della festività dell'Immacolata costerà in media il 17,3% in più. In testa alla classifica dei rincari troviamo i prezzi dei biglietti aerei, con i voli nazionali che registrano un aumento del +18,9%. Costerà di più spostarsi via mare su navi e traghetti (+7,4%) mentre chi opta per un pacchetto vacanza deve mettere in conto una maggiore spesa in media del +11,5%. Sugli spostamenti per il ponte dell'8 dicembre pesano anche i rincari dei carburanti, con la benzina che costa oggi il 25,3% in più rispetto allo scorso anno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SPICCIOLI DI MERCATO

# La transizione all'elettrico

## Le auto sono tra le più vecchie e il passaggio si annuncia lento

Emilio Garon

●● **Aziende in rosa** Tanto clamore per le quote "rosa" ma nell'imprenditoria femminile siamo molto indietro. E se il Veneto non brilla nella classifica nazionale, la provincia di Vicenza è messa peggio. È un'incidenza ancora bassa, il 20,6%, quella delle imprese al femminile in Veneto sul totale delle imprese presenti sul territorio. L'indagine di Del Barba Consulting, posiziona il Veneto al terzultimo posto in Italia, davanti a Lombardia (19,5%) e Trentino-Alto Adige (18,5%).

**Voglia di mattone** Nel terzo trimestre 2021 si registra un incremento delle compravendite di abitazioni che sfiora il 22% rispetto allo stesso trimestre del 2020, con un totale di oltre 172.000 unità acquistate. Un dato in aumento anche rispetto all'analogo trimestre del 2019 con un rialzo del 25,5%. Bene anche il settore terziario commerciale, che fa segnare un incremento del 26,9%, e quello produttivo, dove la

crescita supera il 47%. Sono alcuni dati dalle statistiche dell'Agenzia delle Entrate.

**Transizione lenta** Per la transizione energetica nel settore dell'auto la sola offerta di prodotto non basta. Il parco circolante italiano è uno dei più vecchi d'Europa: 38,8 milioni di auto con un'età media di 11,8 anni, costituito per il 52,5% da auto ante Euro 5 (20,4 milioni). Secondo **Federauto-Concomercio** per sostituire l'attuale circolante inquinante occorrerebbero decenni. Un ostacolo è il costo delle auto, il cui prezzo medio in Italia negli ultimi 10 anni è già cresciuto, al netto dell'inflazione, del 6% al di sopra del potere d'acquisto dei consumatori. Le auto elettriche o ibride costano dal 25 al 30% più delle versioni equivalenti con motore tradizionale. In ritardo anche lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica: nella rete autostradale le colonnine di ricarica veloce sono appena 32.

**Reddito** A ottobre 2021 erano 1.357.171 le famiglie beneficiarie del reddito o della pensione di cittadinanza con

un importo medio del sussidio di 544 euro. Le persone interessate in questi nuclei sono 3.012.087. Lo rileva l'Inps nell'Osservatorio sul reddito di cittadinanza dal quale emerge che i nuclei che hanno avuto almeno una mensilità tra gennaio e ottobre sono stati 1.713.101 per 3.843.354 persone interessate. A ottobre le famiglie con il reddito di cittadinanza sono state 1.218.327 per oltre 2,8 milioni di persone (575 euro medi il beneficio a nucleo) mentre quelle con la pensione di cittadinanza sono state 138.844. La spesa nel mese per il sussidio è stata di 739,07 milioni di euro mentre la spesa totale nei primi 10 mesi del 2021 è stata di 7,27 miliardi.

**Natale con i tuoi** L'incertezza dovuta all'emergenza sanitaria continua a preoccupare, nonostante green pass, mascherine e tamponi, tanto da influenzare anche quest'anno le abitudini del Natale. Concommercio prevede che il prossimo 25 dicembre solo il 64,1% dei ristoranti rimarrà aperto con 500.000 clienti in meno. Gli italiani

che passeranno il Natale fuori casa saranno 4,4 milioni per una spesa stimata di 226 milioni di euro. Cresce, infine, la previsione di spesa degli italiani per il menu delle feste: dai 56 euro del 2019 siamo passati a 60 euro di media.

**Debito globale** Il debito globale è schizzato con la pandemia a 226.000 miliardi di dollari nel 2020. E ora la sua sostenibilità è a rischio con gli attesi aumenti dei tassi di interesse da parte delle banche centrali. È la fotografia scattata dal Fmi. Il debito globale è salito di 28 punti percentuali lo scorso anno volando al 256% del pil, in quello che è stato il maggiore aumento annuale dalla Seconda Guerra Mondiale. Solo nelle economie avanzate il debito pubblico è passato dal 70% del pil nel 2007 al 124% dello scorso anno, mentre quello privato è passato dal 164% al 178% del pil. Secondo i dati della Banca d'Italia, il debito pubblico italiano è tornato a salire in ottobre attestandosi a 2.710,3 miliardi, un livello comunque inferiore al record di 2.734 miliardi di agosto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**FEDERAUTO**

Federazione Italiana Concessionari Auto

**AGENZIE**

## **Federauto, prima di Euro 5 il 52,5% auto in circolazione**

**(ANSA) - ROMA, 02 DIC** - Per la transizione energetica nel settore dell'auto la sola offerta di prodotto non basta. Il parco circolante italiano è uno dei più vecchi d'Europa: 38,8 milioni di auto con un'età media di 11,8 anni, costituito per il 52,5% da auto ante Euro 5 (20,4 milioni) e per il 70,5% ante Euro 6 (27,4 milioni). Anche se il mercato dell'auto tornasse a livelli più o meno normali (1.700.000 unità all'anno), per sostituire l'attuale circolante inquinante occorrerebbero decenni. Lo segnala Federauto-Confcommercio nel corso di una conferenza stampa. Un altro ostacolo è il costo delle auto, il cui prezzo medio in Italia negli ultimi 10 anni è già cresciuto, al netto dell'inflazione, del 6% al di sopra del potere d'acquisto dei consumatori. Le auto elettriche o ibride, sottolinea Federauto, costano dal 25 al 30% più delle versioni equivalenti con motore tradizionale. Ma a limitare la diffusione della mobilità elettrica c'è anche il livello di sviluppo delle infrastrutture di ricarica. L'Italia, evidenzia Federauto, è in serio ritardo sia nella rete di bassa potenza (6a in Europa per numero di colonnine per 100 km), sia nella rete di ricarica veloce (Fast Charge) che costituisce il 9,7% della rete esistente, contro il 17,2% della media europea. In autostrada le colonnine di ricarica rapida sono appena 32. Secondo Federauto nel prossimo futuro i prezzi delle auto subiranno una tensione al rialzo, che ostacolerà la transizione energetica nel settore. (ANSA). YSS-CN 02-DIC-21 11:20

## **Federauto, a rischio 70mila posti con calo reti distributive**

**(ANSA) - ROMA, 02 DIC** - La contrazione delle reti distributive comporterà la perdita di 60-70.000 posti di lavoro e impatterà profondamente sull'attuale contributo dell'auto al bilancio economico del Paese (3% del Pil nazionale; 5% del gettito fiscale). È l'allarme lanciato da Federauto nel corso di una conferenza stampa, dove è stato fatto il punto sul mercato automobilistico. Per la federazione dei concessionari c'è un problema di concorrenza, che deriva dalla volontà della maggioranza delle case automobilistiche di incrementare la propria marginalità, modificando i rapporti contrattuali con i propri concessionari ed entrando direttamente nel mercato B2C, ossia rivolgendosi al cliente finale attraverso la vendita online. Questo, sottolinea Federauto, "permetterà alle case di mettere fuori gioco i distributori, quindi i concessionari, per poi acquisire il controllo della domanda, con condizioni non più negoziabili". Il rischio evidenziato dalla federazione è "una crescente concentrazione della domanda nelle mani di un oligopolio di costruttori e un chiaro decremento della competizione. L'esatto contrario di ciò a cui tende il regolamento europeo. Per il consumatore questo significa una chiara tendenza alla rigidità dei prezzi e al loro aumento". (ANSA). YSS-CN 02-DIC-21 11:25

## **Auto: De Stefani, serve seria pianificazione degli incentivi**

**(ANSA) - ROMA, 02 DIC** - "Una seria pianificazione di incentivi, coerente con gli obiettivi della transizione energetica, destinata a supportare lo svecchiamento del parco circolante, volta sia a vetture elettriche o ibride, sia ad auto nuove o usate euro 6. Un piano infrastrutturale in linea con la necessaria copertura territoriale, e con una potenzialità richiesta dagli obiettivi di incremento del parco circolante elettrico e ibrido". Sono alcune delle richieste avanzate al governo dal presidente di Federauto-Confcommercio Adolfo De Stefani Cosentino nel corso di una conferenza

stampa. Federauto sottolinea la necessità del "supporto a un rapido sviluppo dei carburanti Lclf (Low carbon liquid fuels), per garantire un efficace contenimento delle emissioni nocive e accompagnare l'industria e il sistema distributivo in modo sostenibile nel percorso della transizione energetica". Federauto chiede anche "un impianto normativo per riequilibrare la posizione dominante delle case automobilistiche nei confronti del sistema distributivo, favorendo la massima competizione possibile a vantaggio del consumatore"; insieme a un "regime fiscale in linea con quello dei principali paesi comunitari, con piena detraibilità per le auto di uso professionale, aziendale e noleggio, Iva compresa, così come stabilito nel 2006 dalla Corte di giustizia europea". Federauto, ha spiegato De Stefani, è pronta a sedersi a un tavolo tecnico con il governo e con l'Autorità garante della concorrenza per affrontare questi temi. (ANSA). YSS-CN 02-DIC-21 11:39

### **Auto: Federauto, parco Italia vecchio, incentivi per transizione =**

**AGI0258 3 ECO 0 R01 / Auto: Federauto, parco Italia vecchio, incentivi per transizione = (AGI) - Milano, 2 dic.** - Il parco auto circolante in Italia è uno dei più vecchi in Europa, con un'anzianità media di 11,8 anni; per rinnovarlo servono incentivi per facilitare la transizione e un piano per sviluppare le infrastrutture elettriche di ricarica. È la posizione di Federauto-Confcommercio, la federazione dei concessionari d'auto italiani, espressa oggi in una conferenza stampa dal presidente Adolfo De Stefani Cosentino. "C'è un parco di 38,8 milioni di auto - afferma - costituito per il 52,5% da ante euro 5 (20,4 milioni). Per sostituire il circolante inquinante, anche se il mercato tornasse a livelli normali di 1,7 milioni di auto vendute all'anno, occorrerebbero decenni, una fantasia che si scontra con la realtà del costo delle auto, il cui prezzo negli ultimi 10 anni è salito del 6% sopra il potere d'acquisto dei consumatori". Le auto elettriche e le ibride "costano dal 25 al 30% in più delle tradizionali", serve quindi "una seria pianificazione di incentivi, coerente con gli obiettivi della transizione energetica, destinata a supportare lo svecchiamento del parco circolante, volta sia a vetture elettriche o ibride, sia ad auto nuove o usate euro 6". L'Italia inoltre ha un problema di infrastrutture di ricarica dove è in serio ritardo, con solo 32 colonnine di ricarica rapida nelle autostrade. Federauto chiede allora "un piano infrastrutturale in linea con la necessaria copertura territoriale e con una potenzialità richiesta dagli obiettivi di incremento del parco circolante elettrico e ibrido". Inoltre serve attenzione ai carburanti alternativi, i biocarburanti sintetici che presentano emissioni di anidride carbonica pari a zero. (AGI)Gla 021137 DIC 21

### **Auto, Federauto: per transizione serve pianificazione incentivi**

**De Stefani: nuovo regolamento distribuzione minaccia concorrenza Roma, 2 dic. (askanews)** - La transizione verso l'auto elettrica richiede una "seria pianificazione di incentivi coerente con gli obiettivi della transizione, coerente anche con i tempi di attuazione e anche coerente con il nostro parco circolante", vista anche la pressione al rialzo dei prezzi delle automobili anche al netto dell'inflazione. L'ha detto oggi il Presidente di Federauto-Confcommercio Adolfo De Stefani Cosentino in una conferenza stampa dedicata a "Automotive - Transizione energetica, concorrenza e inflazione". De Stefani Cosentino ha inoltre chiesto un "piano infrastrutturale" che rafforzi la rete di centraline di ricarica, oggi piuttosto scarsa. "Senza

centraline di ricarica pensare che si possa diffondere la tecnologia dell'autovettura elettrica o elettrificata è molto difficile", ha detto il presidente di Federauto. Secondo De Stefani non necessariamente la transizione ecologica dell'auto vorrà dire conversione all'auto elettrica. Il presidente Federauto ha auspicato un "rapido sviluppo di carburanti liquidi, che forse non sono di origine fossile, che potrebbero anche essere utilizzati: non si può accantonare di colpo l'endotermico come se fosse l'origine di tutti i mali. Non è detto che sia questo, perché non è neanche detto che l'auto elettrica sia così ecologica: forse l'emissione è zero, ma l'impatto non è detto che sia zero, perché se l'energia elettrica la produciamo con dei fossili, allora siamo punto e a capo". **(Segue)**

### **Auto, Federauto: per transizione serve pianificazione incentivi -2-**

**Roma, 2 dic. (askanews)** - Il terzo nodo da affrontare, secondo De Stefani, è quello di approntare un "impianto normativo che riequilibri la posizione dominante delle case automobilistiche" rispetto ai concessionari. Il nuovo regolamento di distribuzione verticale in termini di concorrenza, secondo Federauto, le case automobilistiche cercano di ridurre il costo della distribuzione, anche vendendo le autovetture online. Questo comporta una riduzione "degli standard", cioè degli investimenti sui concessionari e questo potrebbe portare a una diminuzione degli showroom e quindi della capillarità. L'altra leva è una "riduzione della concorrenza intra-brand", con una concorrenza tra concessionari che abbassa il prezzo per il consumatore ma anche più costi per le case automobilistiche. "Allora si pensa di andare verso un contratto d'agenzia, dove lo showroom non lavora più in nome e per conto proprio, ma in nome e per conto di terzi, è di fatto un agente", ha detto De Stefani. Questo porterebbe a cristallizzare il prezzo imposto dalla casa produttrice. Ultimo punto è la necessità che "avere una fiscalità pari agli altri paesi europei": l'Italia - segnala Di Stefano - "è l'unico paese in cui l'auto professionale non può detrarre l'Iva al 100 per cento, è l'unico paese in cui l'ammortamento sull'autovettura è praticamente una quantità infinitesimale rispetto all'autovettura. Tutto questo deprime ulteriormente il mercato, mentre abbiamo bisogno di un mercato di sostituzione".



**FEDERAUTO**

Federazione Italiana Concessionari Auto

**Web**

# la Repubblica

## Blog

BLOGMOTORI

3 dicembre

### **Federauto: "Nel settore auto a rischio 70 mila posti di lavoro"**



La contrazione delle reti distributive di auto, con un ruolo sempre maggiore delle case che entrano direttamente nel mercato di vendita, può mettere a rischio circa 60-70 mila posti di lavoro nelle concessionarie italiane e impatterà profondamente sull'attuale contributo dell'auto al bilancio economico del Paese (3% del pil nazionale; 5% del gettito fiscale). Lo sottolinea il presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino, che nel corso di una conferenza stampa ha illustrato, le richieste al governo. Servono, sostiene Federauto, "una seria pianificazione di incentivi, coerente con gli obiettivi della transizione energetica, destinata a supportare lo svecchiamento del parco circolante, volta sia a vetture elettriche o ibride, sia ad auto nuove o usate euro 6 piano infrastrutturale in linea con la necessaria copertura territoriale e con una potenzialità

richiesta dagli obiettivi di incremento del parco circolante elettrico e ibrido; il supporto ad un rapido sviluppo dei carburanti Lclf (Low Carbon Liquid Fuels) per garantire un efficace contenimento delle emissioni nocive, tale da accompagnare l'industria e il sistema distributivo

in maniera sostenibile lungo il percorso della transizione energetica; un impianto normativo finalizzato a riequilibrare la posizione dominante delle case automobilistiche nei confronti del sistema distributivo, affinché sia favorita la massima competizione possibile a vantaggio del consumatore; un regime fiscale in linea con quello dei principali paesi comunitari, con piena detraibilità per le auto di uso professionale, aziendale e noleggio, Iva compresa, così come stabilito nel 2006 dalla Corte di Giustizia Europea".

Non solo: altra denuncia di Federauto: per la transizione energetica nel settore dell'auto la sola offerta di prodotto non basta. Il parco circolante italiano è uno dei più vecchi d'Europa: 38,8 milioni di auto con un'età media di 11,8 anni, costituito per il 52,5% da auto ante Euro 5 (20,4 milioni) e per il 70,5% ante Euro 6 (27,4 milioni). Anche se il mercato dell'auto tornasse a livelli più o meno normali (1.700.000 unità all'anno), per sostituire l'attuale circolante inquinante occorrerebbero decenni.

Un altro ostacolo è il costo delle auto, il cui prezzo medio in Italia negli ultimi 10 anni è già cresciuto, al netto dell'inflazione, del 6% al di sopra del potere d'acquisto dei consumatori. Le auto elettriche o ibride, sottolinea Federauto, costano dal 25 al 30% più delle versioni equivalenti con motore tradizionale. Ma a limitare la diffusione della mobilità elettrica c'è anche il livello di sviluppo delle infrastrutture di ricarica. L'Italia, evidenzia Federauto, è in serio ritardo sia nella rete di bassa potenza (6a in Europa per numero di colonnine per 100 km), sia nella rete di ricarica veloce (Fast Charge) che costituisce il 9,7% della rete esistente, contro il 17,2% della media europea. In autostrada le colonnine di ricarica rapida sono appena 32. Secondo Federauto nel prossimo futuro i prezzi delle auto subiranno una tensione al rialzo, che ostacolerà la transizione energetica nel settore.

Tag: ***Adolfo De Stefani Cosentino, crisi auto, federauto***

Scritto in ***Senza Categoria | Nessun Commento*** »

<https://borgomeo.blogautore.repubblica.it/2021/12/03/federauto-nel-settore-auto-a-rischio-70-mila-posti-di-lavoro/>

## 72mila posti a rischio, allarme lavoro: un grande settore in ginocchio

Gli addetti ai lavori la chiamano tempesta perfetta: è quella che si sta abbattendo ormai da tempo sul settore automotive. Scenari futuri davvero inquietanti

3 Dicembre 2021

Gli addetti ai lavori la chiamano **tempesta perfetta**. Quella che si sta abbattendo ormai da tempo sul **settore automotive** ne è un fulgido esempio. Tra vulnerabilità del sistema produttivo per **carezza di materie prime**, chip e semiconduttori, **transizione green**, **incentivi statali esauriti** e conseguenze della **pandemia**, la decrescita del mercato auto prosegue la sua corsa, in una spirale che il Presidente di Federauto-Federazione dei concessionari auto Adolfo De Stefani Cosentino definisce negativa, “con effetti impietosi sui bilanci aziendali e i livelli di occupazione del comparto distributivo”.

### Crisi auto: tutti i dati del settore

**Crollano, ancora, le nuove immatricolazioni auto.** Secondo gli ultimi dati diffusi dal CED del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, novembre ha totalizzato 104.478 nuove immatricolazioni auto, con una **diminuzione del 24,6%** rispetto allo stesso mese del 2020 e del 30,6% rispetto al 2019. Tuttavia, i volumi immatricolati da inizio anno raggiungono le 1.371.166 unità, con un aumento dell'8,6% sul 2020: va detto che rispetto al 2019, però, la contrazione è stata vistosa, pari al -22,7%, con un disavanzo di oltre 400mila unità.

Si tratta del **quinto mese consecutivo con flessione a doppia cifra** che porterà l'anno a chiudere sotto 1,5 milioni di pezzi: un livello davvero critico. Federauto lamenta che, nonostante le aperture manifestate dal Governo nel corso del tavolo automotive lo scorso ottobre, al momento **nella Legge di Bilancio 2022 non c'è alcuna traccia di finanziamenti per l'acquisto di veicoli green a zero e basse emissioni**. Una vera mannaia per l'intero settore, e anche per la transizione verde.

Sul lato dei canali di vendita, i privati registrano -26,1% sullo stesso mese 2020 e -17,2% su novembre 2019 mentre negli undici mesi il differenziale delle immatricolazioni è pari a +7,4% sul 2020 e -14,8% sul 2019, con una quota di mercato cumulata del 63,3%. Le vendite a società hanno chiuso a -16,8% nel mese (-55,2% su novembre 2019) mentre nel progressivo da inizio anno l'incremento è del +7,5% (q.d.m. 13,9%). Il noleggio segna complessivamente -23,6% nel mese e +13,7% da inizio anno (q.d.m. 22,8%).

Sul fronte delle alimentazioni, le auto benzina e diesel perdono volumi nel mese (pari a -34% e -52%) e una rappresentatività che dall'inizio del 2021 scende rispettivamente a 30,2% (-7,9% rispetto a gennaio-novembre 2020) e 22,4% (-11,2% rispetto al 2020). Il GPL (-10,7% mese e +15,5% anno) si attesta al 7,3% di quota da inizio anno, mentre il metano (-31% mese e +4,2% nel consuntivo annuo) a 2,2%. I veicoli BEV, HEV e PHEV raggiungono rispettivamente quote di mercato cumulate del 4,4%, 29,1% e 4,4%.

## Auto elettriche, troppi ritardi

A tutto ciò si aggiunge il **grave ritardo della rete di ricarica elettrica nazionale**: nelle tratte a lunga percorrenza sono solo due i punti di ricarica su una rete nazionale di quasi 7mila km (qui potete sapere [quanto si risparmia davvero con un'auto elettrica](#)).

La Legge di Bilancio 2021 imponeva di realizzare sulle autostrade una rete di infrastrutture di ricarica ad alto potenziale entro il 30 giugno, ma il piano di copertura è bloccato. L'Art-Autorità di Regolamentazione dei Trasporti ha deciso di **stabilire per fine febbraio 2022 la data ultima entro la quale pubblicare i requisiti per i bandi**. Tempi che rischiano di essere inadeguati e incompatibili con quelli previsti dagli obblighi comunitari e nazionali.

“La transizione energetica poggia su due pilastri fondamentali: le politiche di incentivazione per il rinnovo del parco auto circolante e la diffusione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici, sia nelle città che sulla rete autostradale. Senza queste leve non riusciremo a raggiungere gli ambiziosi obiettivi nazionali ed europei. In particolare, senza colonnine sarà molto difficile convincere gli italiani a comprare veicoli elettrici”, dichiara ancora Federauto.

Il ministro dello Sviluppo economico Giorgetti sembra intenzionato a farsi carico del problema. Il valore delle risorse fino ad oggi messe in campo – spiega De Stefani – si osserva sia nell'**abbattimento progressivo della CO2 attraverso la sostituzione delle auto circolanti più vecchie, inquinanti e insicure**, sia nella **crescita delle auto elettriche**, la cui quota di mercato è in ascesa ma con volumi ancora contenuti per raggiungere gli ambiziosi target fissati nel PNRR.

“La leva strategica è nelle mani del Governo che deve imprimere, ora, la giusta accelerazione al processo di diffusione delle alimentazioni più ecologiche a ridotte emissioni, definendo un adeguato programma per l'automotive, inclusivo di sostegno alla domanda, sviluppo capillare dell'infrastruttura di ricarica e interventi di riconversione industriale. Il ritardo del mercato italiano, rispetto ai principali competitor europei, deve essere colmato in fretta al fine di rendere sostenibile, sul piano economico, sociale ed ambientale, la transizione ecologica nel nostro Paese. In caso contrario, gli obiettivi non saranno realisticamente raggiungibili”, conclude De Stefani.

Questa situazione ostacola in modo determinante la crescita del comparto e la transizione energetica, condizionando lo sviluppo di mercato dei veicoli elettrici. Per non parlare del disastro lavoro.

## Addio concessionari, effetto disastro su lavoro

Con il nuovo regolamento Ue, vedremo scomparire i concessionari, sostituiti da agenti a provvigione: una scelta **fortemente voluta dalle case automobilistiche**, che potrebbero così aumentare i propri margini dal 5 all'8%. Ma è evidente che in questo modo **il comparto automotive rischia di perdere, nei prossimi anni, qualcosa come 72mila posti di lavoro.**

Un comparto che **oggi conta 120mila addetti**, con **1.294 aziende attive**, che **potrebbe perdere fino al 60%** degli addetti. Oggi il mondo dei concessionari in Italia **vale il 3% del Pil e il 5% del gettito fiscale**, quote che potrebbero scendere rispettivamente all'1,8% e al 3%. Poi c'è la questione di dove si pagano le tasse: i concessionari italiani pagano le tasse in Italia, le case automobilistiche che hanno spesso sede in Paesi a fiscalità agevolata, invece, **finirebbero col non versare nulla al fisco italiano.**

## Quali conseguenze per i clienti auto

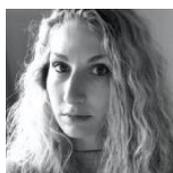
E ciliegina sulla torta, la vendita diretta di auto online da parte delle case **non farà abbattere i costi per noi clienti**, ma semplicemente vedremo una **crescente concentrazione della domanda nelle mani dei produttori di auto, sempre meno e sempre più grandi.**

Quindi, di fatto, **l'esatto contrario di quanto previsto in teoria dallo stesso regolamento europeo.** Federauto lancia l'allarme: oltre alla **novità del superbollo**, per il consumatore significherà una **maggiore rigidità dei prezzi** e un **aumento**, un **probabile peggioramento della qualità del servizio** e la sicura **rarefazione delle reti distributive e di servizio al cliente.**

[https://quifinanza.it/lavoro/video/72mila-posti-rischio-lavoro-settore-auto/573510/?fbclid=IwAR007xB\\_ZC3LE7q-eHwgMipl4dGnvyt\\_iBTZNBNeSnIId7FJo2YhEsA9c4Q](https://quifinanza.it/lavoro/video/72mila-posti-rischio-lavoro-settore-auto/573510/?fbclid=IwAR007xB_ZC3LE7q-eHwgMipl4dGnvyt_iBTZNBNeSnIId7FJo2YhEsA9c4Q)

## Concessionarie, fallimento in pronta consegna. Colpa della Cina?

La crisi a catena dell'automotive è dovuta ai ritardi della pandemia e ai problemi con i pezzi provenienti dalla Cina, ma le più colpite sono le concessionarie: mancano veicoli e liquidità. Abbiamo raccolto la testimonianza degli esercenti e delle associazioni di categoria.



MICHELA DE BIASIO

3 Dicembre 2021

Il **mercato italiano dell'auto** nel periodo gennaio-ottobre di quest'anno ha registrato il **-20%** delle immatricolazioni rispetto agli stessi mesi del 2019 (dati ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile).

Secondo le dichiarazioni di **Antonio De Stefani Cosentino**, presidente di Federauto (Federazione Italiana Concessionari Auto), l'attuale situazione mondiale e la pressione sul settore dell'automotive rischiano di compromettere i già delicati equilibri delle reti di vendita, che ancora non sono stati in grado di metabolizzare le pesanti ricadute negative causate dalla pandemia.

**Ma quali sono i problemi che vivono oggi le concessionarie**, e quali gli scenari che si aprono per i prossimi mesi?

### Concessionarie in diminuzione già prima della pandemia. E dopo?

Il mondo delle concessionarie aveva già vissuto una trasformazione **dal 2007 al 2020**, con una **riduzione da 2.785 a 1.294 unità attive** (il 35% in meno rispetto al 2019). Questo soprattutto a causa della chiusura delle realtà più piccole o della loro unione a soggetti di maggiori dimensioni, a cui non è seguito però un aumento dei margini aziendali. Una situazione dovuta, secondo le associazioni di categoria, a

uno scenario sempre più complesso, che richiede un maggior impiego di risorse umane e che deve rispondere a sfide nuove, come la richiesta di strutture più digitali.

In questo scenario si è inserita la **pandemia**, prima con le chiusure e poi con i **ritardi nelle consegne** da parte delle case automobilistiche, a causa della crisi della disponibilità dei semiconduttori e dell'aumento dei costi delle materie prime.

A cascata, questo ha generato il **fermo** della maggior parte delle linee, la **concentrazione** dell'impiego delle componenti disponibili **sulle auto di maggior valore** o sui modelli più richiesti (a seconda della strategia delle case costruttrici) e l'**impoverimento delle dotazioni di serie**, a cui si sono sommate difficoltà nell'aftermarket e un contingentamento dei ricambi. Il tutto proprio nel periodo in cui le concessionarie cercavano di far risalire i volumi d'affari, dopo lo stop del 2020.

## **Concessionarie, nuovi ordini fermi: “Come si può aprire la panetteria se manca il pane?”**

**Ferdinando Balzano** della Autocarbonia, concessionaria nel Sud Sardegna, lamenta **ordinativi fermi da settembre 2021**.

“Le stesse case costruttrici non sono in grado di darci dei tempi certi nelle consegne, e noi ci troviamo costretti a rinunciare a degli ordinativi, non potendo indicare una data nel contratto. Al momento stiamo consegnando le auto ordinate nei mesi scorsi, che sono comunque arrivate in ritardo. Se non fosse per quelle, il salone sarebbe vuoto. **Come si può aprire la panetteria se manca il pane?**”, si chiede Balzano.

A mancare però non sono solo le auto nuove, come testimonia Balzano: “Non potendo fare le consegne **non stiamo nemmeno ritirando l'usato** per la permuta. Al momento ci sarebbe soprattutto **richiesta di auto a basso budget**, il cui prezzo però si è alzato sensibilmente perché scarseggia tutto l'usato in generale. È aumentato anche il prezzo delle auto delle flotte aziendali che compriamo e rivendiamo, e che oggi invece non ci sono sul mercato. Stessa cosa per i rientri dai noleggi, che generalmente ritiravamo e rivendevamo. Non potendo sostituire le macchine al cliente **i contratti vengono allungati**, e non c'è disponibilità neanche di queste auto”.

## La crisi a cascata che colpisce tutto l'automotive

Per **Massimo Cocco**, amministratore unico di Automobili Cocco S.r.l. (concessionaria Citroën e Peugeot sempre nel Sud Sardegna, 7 milioni di fatturato annui), si sta fermando un intero meccanismo che riguarda tutto l'automotive.

“La crisi ci colpisce anche sul **lato finanziario**, un problema sostanzialmente nuovo nel mondo delle concessionarie. L'IVA sul prodotto auto è al 22%, e tenendo conto che il costo medio va dai 15 ai 20.000 euro si tratta di una cifra consistente. Come tutti i commercianti, siamo stati abituati fino ad oggi a compensare l'IVA a credito con quella a debito. Quando vendiamo generiamo **IVA a debito**, ma attualmente (non avendo le fatturazioni delle auto che vorremmo acquistare) non stiamo generando **IVA a credito** con cui decurtarla. **Al momento stiamo pagando ingenti somme di IVA ogni mese**; si tratta di centinaia di migliaia di euro e noi siamo concessionari medio-piccoli, che operano in un bacino d'utenza di 60.000 persone. Concessionari più grandi si trovano a pagare anche diversi milioni di IVA, dovendo fronteggiare una carenza finanziaria generata da questa mancata compensazione.”

Preoccupa poi il numero di veicoli venduti. “A settembre di quest'anno ci sono stati **50.000 veicoli immatricolati in meno**”, continua Cocco. “Nel nostro caso siamo a un -5%, che per il nostro fatturato influisce moltissimo. Questo è dovuto in parte alla crisi dei semiconduttori e dei ritardi, e poi al conseguente aumento dei prezzi delle auto. A questo, in un'ottica di lungo periodo, si somma il discorso sull'**elettrificazione**. La maggior parte della nostra domanda infatti è orientata ad auto medio-piccole, di basso costo. Lo stesso prodotto, elettrico e non termico, vede una maggiorazione di prezzo anche di 10.000 euro. Questo a mio avviso porterà le persone con minor potere d'acquisto a cambiare le auto con minor frequenza, con il **rischio per noi di perdere la clientela** che sino ad oggi ci ha consentito di fare il nostro valore assoluto”.

In uno scenario di crisi come quello attuale, una tendenza di questo tipo non prospetta un futuro roseo sulle concessionarie, che in questo senso sperano nella ripresa non solo della produzione a pieno regime, ma anche di **incentivi all'acquisto** da parte dello Stato.

## Roberto Scarabel, AsConAuto: “Non solo container e semiconduttori. Così perdiamo credibilità”

“Il primo semestre del 2021 faceva immaginare di poter recuperare i livelli di fatturato del 2019, anche se si sapeva che il tema dei semiconduttori avrebbe

portato a un aggravio nei tempi delle consegne”, dichiara **Roberto Scarabel**, vicepresidente vicario di AsConAuto (Associazione Consorzi Concessionari Autoveicoli). E continua: “La difficoltà di non avere le auto da consegnare comporta tante altre problematiche, che si sommano al fatto di **perdere la credibilità** di fronte al cliente. In caso di inadempienza da parte della concessionaria, ad esempio, deve essere restituito anche il doppio della caparra, oppure il deposito cauzionale; **danni che vengono pagati dalla concessionaria**, che ne deve rispondere”.

A tal proposito, la stessa ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) ha chiesto al Governo di **estendere a trecento giorni il tempo tra ordine e consegna della vettura** (per poter usufruire degli Ecobonus), proprio per far fronte a criticità di questo tipo.

Per Scarabel, quindi, sono le concessionarie le realtà che stanno pagando il prezzo più alto in questa crisi dell’automotive; e aggiunge altri pezzi al puzzle delle problematiche elencate. Come per il sopracitato **contingentamento**, che sta riguardando anche i **pezzi di ricambio**, con un impatto (che rischia di essere ancora maggiore) sul lavoro delle officine. Una situazione dovuta in parte **all’aumento inatteso dei prezzi dei container dalla Cina**, il cui costo troppo elevato non può più essere ammortizzato dai ricavi della vendita della merce, e anche a eventi quali il blocco del canale di Suez o del Porto di Yantian.

“Le case di produzione hanno delegato la maggior parte delle produzioni di componenti alla Cina per mantenere delle **marginalità** importanti, dovute non solo all’economicità dei pezzi, ma anche all’applicazione del **sistema Lean Production**, che elimina la necessità di avere dei magazzini. Le fabbriche di automobili oggi sono delle vere e proprie catene di montaggio, che vengono ovviamente bloccate dalla mancanza di pezzi. È semplicistico dare la colpa solo alla Cina, perché **il sistema è stato creato da noi**, e anche se le case automobilistiche stanno lavorando per cambiare questa situazione ci vorrà del tempo”, conclude Scarabel.

## **In attesa dell’autonomia dalla Cina, a rischiare sono le concessionarie**

Almeno sul piano dei **semiconduttori** sembra che la situazione si sbloccherà nella seconda metà del 2022, come rassicurano i governi dei Paesi fornitori.

Tuttavia questa è solo parte del problema: l’ANFIA porta infatti la riflessione sull’importanza di ripartire dalla crisi per rafforzare l’impegno nazionale ed europeo sul tema dell’**autonomia dalla Cina nell’automotive**, sia per le materie prime che

per i semiconduttori. Si apre quindi un ulteriore scenario, in cui a Europa e Italia viene chiesto di attivarsi per una **reindustrializzazione** (in chiave green) per la produzione di microchip, chimica verde e materie prime fondamentali per la creazione dei prodotti del settore automotive e non solo. Un percorso che non può più attendere, e che deve tenere conto della necessità di aumentare la massa critica dell'industria automobilistica, soprattutto rispetto al suo potere d'acquisto delle componenti e delle materie prime sul mercato.

Nel frattempo le **misure previste** (soprattutto in materia verde) dalla Legge di Bilancio e da quelle del PNRR sono risultate comunque **insoddisfacenti** per le associazioni di categoria. La mancanza di un intervento strutturale e di un piano strategico rischia di pesare ancora di più in questo scenario di crisi post pandemica e transizione produttiva, sia sulle realtà esistenti che sui livelli occupazionali.

A pagare in prima persona intanto sono le **concessionarie**, che, in attesa che la situazione si sblocchi, sperano di arrivare in fondo al tunnel senza essere decimate da un'ulteriore selezione della categoria.

[https://www.informazioneenzafiltro.it/concessionarie-fallimento-in-pronta-consegna-colpa-della-cina/?fbclid=IwAR2pyge-sg-KNskLLZkvBXj3aRooF\\_-pSOiY\\_I0Cn9KI74nIKClKrjsGXWo](https://www.informazioneenzafiltro.it/concessionarie-fallimento-in-pronta-consegna-colpa-della-cina/?fbclid=IwAR2pyge-sg-KNskLLZkvBXj3aRooF_-pSOiY_I0Cn9KI74nIKClKrjsGXWo)

## Auto nuova, regolamento Vber: "Per i consumatori aumentano i prezzi"

Vber detterà presto nuove regole sul fronte auto nuove incentivandone l'acquisto online. Sarà un cambio di marcia vantaggioso? Federauto, l'associazione di Confcommercio che rappresenta i concessionari automobilistici, ha analizzato pro e contro di questa "rivoluzione"

Andrea Tartaglia [@andrea\\_tarta](mailto:andrea.tarta)

4 dicembre – MILANO



### **Il 2022 cambierà le modalità con cui i cittadini europei compreranno un'auto nuova**

Il 2022 cambierà le modalità con cui i cittadini europei compreranno un'auto nuova, una vera rivoluzione che nelle intenzioni dell'Unione Europea permetterà al consumatore una maggiore possibilità di scelta e di trasparenza. Ad innescare uno dei più importanti cambiamenti del settore è [il regolamento Vber](#) che promuovendo la cosiddetta "dual distribution" permette alle case automobilistiche di affiancare la vendita digitale a quella fisica esercitata dalla propria rete di distribuzione. Per i costruttori si traduce nella possibilità di stabilire una relazione diretta con i clienti, novità che dovrebbe aumentare la concorrenza ma che potrebbe innescare anche una serie di conseguenze che andrebbero nella direzione opposta alla volontà di favorire i consumatori. Se ne è parlato durante la conferenza stampa organizzata da Federauto, l'associazione di Confcommercio che rappresenta i concessionari automobilistici.

LEGGI ANCHE

## [Concessionari auto, con il regolamento Vber rivoluzione in vista. Ecco cosa cambia](#)



### **La Vber cambia volto ai concessionari, che oggi agiscono in conto proprio su mandato del marchio DA CONCESSIONARIO AD AGENTE, MA PER IL CLIENTE PREZZO FISSO**

#### [Commenta per primo](#)

L'entrata in vigore della Vber ridefinirà i ruoli del costruttore auto e della rete di distribuzione, dal 1 giugno, infatti, le case auto potranno vendere veicoli e servizi sia tramite i propri distributori indipendenti sia in concorrenza diretta a questi ultimi utilizzando i canali digitali per interagire con i clienti finali. La trasformazione dei rapporti tra costruttori e rete di distribuzione innescata dalla Vber cambia anche l'operatività degli attuali concessionari: oggi il dealer agisce proprio su mandato del marchio, da agente lo farà in nome e per conto del costruttore, discorso analogo alla terza via rappresentata dalla figura del commissionario. In questo nuovo contesto listini e sconti sarebbero fissati dalla casa madre anziché dal rivenditore, eliminando certamente la cosiddetta concorrenza intrabrand (quella cioè tra concessionari dello stesso marchio) ma anche la trattativa commerciale.

LEGGI ANCHE

## [Mercato Italia, novembre 2021: le auto nuove più vendute per segmento](#)



### **Per Adolfo De Stefani presidente di Federauto, la Vber rischia di consegnare alle case il controllo della domanda QUALI IMPLICAZIONI?**

—  
"Per il consumatore – spiega Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto – questo significa una chiara tendenza alla rigidità dei prezzi e al loro aumento, insieme al peggioramento della qualità del servizio, non ultimo a causa della rarefazione delle reti distributive e della sempre più scarsa possibilità per i concessionari di offrire risposte efficaci alle esigenze dei clienti". Una presa di posizione forte da parte di Federauto, che sembra smentire la volontà del regolamento Vber di favorire i consumatori con più concorrenza e maggiore trasparenza. È innegabile che da giugno cambiano le modalità del processo d'acquisto con il cliente che oltre al classico interlocutore sul territorio, oggi concessionario e domani agente, avrà la possibilità di mescolare a piacimento l'esperienza online con quella offline. Ad esempio, toccando e provando l'auto presso uno showroom per poi finalizzare l'acquisto online e tornare a ritirarla presso un punto fisico. O, viceversa, raccogliendo sul web tutte le informazioni necessarie per poi recarsi presso uno dei punti vendita autorizzati per concludere il contratto.

LEGGI ANCHE

## [Auto nuove, tempi lunghi per la consegna? Ecco perché](#)



### **Il regolamento Vber permette l'intervento delle autorità garanti dei singoli paesi nella stesura delle norme nazionali FEDERAUTO: "MENO COMPETIZIONE, RISCHIO OLIGOPOLIO"**

Il contrappasso, però, potrebbe penalizzare il cliente: "Contrariamente a quanto si possa pensare, la discesa in campo delle case con la vendita diretta delle auto online non migliorerà la situazione, anzi permetterà alle case di mettere fuori gioco i distributori, quindi i concessionari, per poi acquisire il controllo della domanda, con condizioni non più negoziabili" – questa l'opinione del presidente di Federauto –. Il risultato? Una crescente concentrazione della domanda nelle mani di un oligopolio di costruttori e un chiaro decremento della competizione. L'esatto contrario di ciò cui è vocato il regolamento europeo". Tutto questo a meno di un intervento profondo da parte del legislatore, atto a riequilibrare il potere dominante delle case automobilistiche nei confronti del sistema distributivo, nonché di misure da parte dell'Autorità Garante della Concorrenza finalizzate ad assicurare il miglior livello competitivo. Il regolamento Vber, infatti, permette l'intervento delle autorità garanti dei singoli paesi nella stesura delle norme nazionali. A sei mesi dalla data di entrata in vigore delle nuove regole, la partita è aperta.

<https://www.gazzetta.it/motori/la-mia-auto/04-12-2021/auto-nuova-ecco-come-l-europa-spinge-all-acquisto-online-clienti-solo-vantaggi-430258773291.shtml>



NEWS

# Federauto lancia l'allarme sul riassetto delle reti di vendita

*concessionari  
business*

di Nicodemo Angi

Publicato 04 dicembre 2021

L'associazione dei concessionari italiani stima che, con l'entrata in vigore delle nuove regole europee sulla concorrenza nel 2023, si potrebbero perdere fino a 70.000 posti di lavoro.



**LE CONCESSIONARIE E I REGOLAMENTI EUROPEI** - La conferenza stampa di **Federauto** (Federazione italiana dei concessionari auto) dal titolo "Automotive, transizione energetica, concorrenza e inflazione" ha trattato anche l'argomento della **riorganizzazione delle reti di vendita** che dovrà avvenire entro il 31 maggio 2023, quando scadrà la Block Exemption Regulation (BER) europea numero 1400/2002 ed entrerà in vigore la nuova **BER 461/2010**. Le BER sono norme che hanno lo scopo di aumentare la **concorrenza** in particolari settori "accompagnando" però con gradualità le aziende lungo i cambiamenti implicati in questo cammino. Una delle BER più importanti per l'automotive fu quella promossa da Mario Monti che - fra le altre cose - eliminò l'obbligo di effettuare tagliandi e riparazioni presso un concessionario ufficiale della casa produttrice durante il periodo di garanzia.

**LA PRESA DELLE CASE** - La BER 461, in vigore dal 1 giugno 2023, **distingue tra la vendita dei veicoli, il commercio dei ricambi e i servizi di riparazione/manutenzione** e quindi i costruttori potranno proporre alle loro reti contratti per una, due o tutte queste funzioni. Altro cambiamento della 461 è il venir meno delle esenzioni provvisorie che hanno lasciato alle Case alcuni poteri, quali imporre alle reti di vendere solo i loro prodotti e decidere la localizzazione delle sedi. L'intervento del presidente di Federauto, Adolfo De Stefani Cosentino, parte dalle nuove norme comunitarie che, a suo parere, offrono ai costruttori un **aumento del loro potere sui venditori e non la diminuzione**, che è nello spirito della nuova BER. Cosentino ritiene infatti che la "volontà della maggioranza delle case automobilistiche e quella di incrementare la propria marginalità modificando i rapporti contrattuali con i propri concessionari ed entrando direttamente nel mercato B2C, ossia rivolgendosi al cliente finale attraverso la vendita online". L'indice è puntato sul cosiddetto **contratto di agenzia** che applicherà il gruppo **Stellantis** ([qui](#) per saperne di più), ma che diversi altri marchi potrebbero adottare (Polestar e Genesis lo usano già mentre Volkswagen e Audi lo applicano alle elettriche) sulla spinta della nuova BER. Il nuovo regolamento europeo permetterà alle case automobilistiche, secondo Federauto, di trasferire nella loro potestà molte funzioni oggi appannaggio dei concessionari, annullando quelle possibilità negoziali che permettono ai concessionari di rispondere alle esigenze del consumatore, dal ritiro dell'usato al finanziamento del nuovo.

**CONCORRENZA IN AUMENTO... O NO?** - La tesi di Federauto è quindi che la discesa in campo delle Case con la **vendita diretta delle auto online** "permetterà ai costruttori di **mettere fuori gioco i concessionari**, per poi acquisire il controllo della domanda grazie a condizioni non negoziabili. Il risultato sarebbe una concentrazione della domanda nelle mani dell'oligopolio dei costruttori e quindi una diminuzione della competizione, l'esatto contrario del principio di salvaguardia della concorrenza che ha ispirato il **regolamento europeo** in vigore nel 2023". Secondo la Federazione dei concessionari questo si tradurrebbe in una evidente tendenza alla rigidità dei prezzi e al loro aumento, unito al peggioramento della qualità del servizio, anche a causa della probabile "rarefazione" delle reti distributive e della minore possibilità, da parte dei concessionari, di offrire risposte efficaci alle esigenze dei clienti. La riduzione dei margini dei concessionari li spingerà, secondo il presidente di Federauto, ad un **drastico taglio della forza lavoro**, che l'associazione ha stimato in 60-70.000 unità. Si chiede perciò un intervento del legislatore che possa riequilibrare il crescente potere delle case automobilistiche sul sistema distributivo e anche misure dall'Antitrust per assicurare un apprezzabile livello competitivo.

**QUALE INTERFACCIA PER IL CLIENTE?** - Federauto ritiene che un prodotto complesso come l'automobile, che implica anche servizi importanti e questioni riguardo la sicurezza dei passeggeri e della circolazione stradale, abbia bisogno di un **rapporto diretto con chi rappresenta il marchio** dell'auto acquistata, cioè il concessionario. Se venisse a mancare si potrebbero avere risvolti negativi perché il cliente si interfaccerebbe con l'impersonale Casa automobilistica e non una figura fisica e presente quale il concessionario. Le questioni sono quindi molto controverse: Stellantis, per esempio, fa presente che a fronte di **margini dimezzati** anche le spese (comprese le tasse) dei concessionari diminuirebbero grandemente, riequilibrando il tutto e avendo prezzi più trasparenti e quindi adatti a un modello multicanale.

**IL MODELLO TESLA** - Il "modello Tesla" appare comunque molto diverso da quello classico: questo marchio **vende direttamente ai consumatori**, online o tramite **showroom di sua proprietà**, e il personale è dipendente dell'azienda. Il costruttore nato in California ritiene che questo sia vantaggioso anche per la reattività nello sviluppo dei suoi prodotti. Un altro beneficio della vendita diretta sarebbe una migliore esperienza di acquisto per il cliente perché gli showroom Tesla non hanno potenziali conflitti d'interesse. In ogni caso ci aspettiamo che le questioni sollevate da Federauto portino ad un ampio dibattito e prese di posizione forti: si tratta infatti di cambiamenti profondi in un modello che era cristallizzato da tempo.

> **LEGGI ANCHE** - [Concessionari Stellantis: grandi cambiamenti in vista](#)

<https://www.alvolante.it/business/news/federauto-lancia-allarme-sul-riassetto-delle-reti-vendita-376114#.Ya3S038Z-vo.whatsapp>

MOBILITÀ

## Ecco cosa cambierà tra case automobilistiche e concessionari



di [Andrea Tartaglia](#)

8 dicembre

Ecco cosa cambierà tra case automobilistiche e concessionari

**Il nuovo regolamento Vber sarà in vigore dal 1 giugno 2022 con novità importanti per il settore auto, destinate a cambiare i rapporti tra case auto e concessionari. Secondo questi ultimi a rischio ci sono 70.000 posti di lavoro e prezzi più alti per i consumatori**

Sarà un 2022 foriero di grossi cambiamenti per il settore della distribuzione auto, che alle implicazioni della transizione energetica e alle complicazioni della crisi delle materie prime aggiungerà l'introduzione del regolamento europeo Vber destinato a rivoluzionare i rapporti tra case auto e concessionari. Il d-day è il 1 giugno ma già da mesi si disegnano più o meno esplicitamente le nuove strategie che vedranno la possibilità per i costruttori di interagire direttamente con i clienti finali attraverso i canali digitali non solo promuovendo vetture e servizi, ma con la possibilità di vendere saltando i concessionari. Che a loro volta si trasformerebbero in agenti o in commissionari, soggetti che non agirebbero più in nome e conto proprio ma della casa auto, alla quale spetterebbe il compito di definire non solo le politiche commerciali ma anche il prezzo finale che oggi deriva dalla trattativa tra consumatore e dealer.

## **OBIETTIVO DELLA VBER: FAVORIRE LA CONCORRENZA**

Vber sta per Vertical Block Exemption Regulation, norme emanate dalla Commissione Europea a tutela della concorrenza in settori nei quali vigono gli accordi verticali come l'accordo di distribuzione esclusiva tra il produttore e il distributore che si instaura tra una casa auto e un concessionario. Scopo delle nuove regole europee è di eliminare le pratiche che limitano la possibilità dei consumatori di scegliere i propri fornitori. Come? Innanzitutto promuovendo la "dual distribution" che affianca la vendita digitale a quella fisica negli showroom dei concessionari. E poi prevedendo la figura dell'agente in alternativa a quella del concessionario, con un ruolo però meno forte tanto nei rapporti con il costruttore che con il cliente. Una rivoluzione della quale approfitteranno molte case auto per ridisegnare il settore e tagliare i costi di distribuzione ed eliminare la concorrenza tra concessionari dello stesso marchio.

## **FEDERAUTO: "AUMENTERANNO I PREZZI"**

Uno scenario che spaventa gli attuali concessionari che fanno sentire il proprio dissenso attraverso l'associazione di categoria Federauto. "Contrariamente a quanto si possa pensare- spiega Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto - la discesa in campo delle case con la vendita diretta delle auto online non migliorerà questa situazione, anzi: permetterà alle case di mettere fuori gioco i distributori, quindi i concessionari, per poi acquisire il controllo della domanda, con condizioni non più negoziabili". Per l'associazione dei dealer ne deriverebbe una crescente concentrazione della domanda nelle mani di un oligopolio di costruttori e un chiaro decremento della competizione. L'esatto contrario di ciò cui è vocato il regolamento europeo. Un tradimento degli obiettivi della Vber secondo De Stefani: "Per il consumatore questo significa una chiara tendenza alla rigidità dei prezzi e al loro aumento, assieme al peggioramento della qualità del servizio, non ultimo a causa della rarefazione delle reti distributive e della sempre più scarsa possibilità per i concessionari di offrire risposte efficaci alle esigenze dei clienti".

## **“A RISCHIO FINO A 70.000 POSTI DI LAVORO”**

L’impatto sul settore auto, secondo Federauto, sarebbe estremamente pesante. A fronte di un miglioramento del margine dei costruttori stimato tra il 5 e l’8% i ricavi dei concessionari diventati agenti si dimezzerebbero con ripercussioni negative sull’occupazione. Attualmente sono oltre 1.200 le aziende italiane attive nella vendita auto che impiegano circa 120.000 addetti generando il 3% del Pil e il 5% del gettito fiscale. Un ridimensionamento del lavoro e dei ricavi – secondo Federauto – porterebbe ad un taglio di personale compreso tra le 60mila e le 70mila unità, cioè tra il 50 e il 60 per cento rispetto ad oggi.

### **LE PROPOSTE DI FEDERAUTO**

A fronte di ciò, Federauto chiede un impianto normativo finalizzato a riequilibrare la posizione dominante delle case automobilistiche nei confronti del sistema distributivo, affinché sia favorita la massima competizione possibile a vantaggio del consumatore attraverso misure dell’Autorità Garante della Concorrenza finalizzate ad assicurare il miglior livello competitivo. Il regolamento Vber, infatti, permette l’intervento delle autorità garanti dei singoli paesi nella stesura delle norme nazionali. Mancano sei mesi all’introduzione della Vber, urge chiarezza.

<https://www.startmag.it/smartcity/case-auto-concessionari-regolamento-vber/>



**FEDERAUTO**  
Federazione Italiana Concessionari Auto

# **TRUCKS**

## **Artusi (Federauto): «Urge un piano di accompagnamento per la transizione energetica dei camion»**

Il vicepresidente di Federauto con delega al settore Truck&Van solleva preoccupazioni sulla transizione energetica del trasporto pesante sul quale fa affidamento la ripresa economica post pandemica auspicando un programma di accompagnamento che vada oltre i contributi agli investimenti. Di **Redazione** - 14 Dicembre 2021



L'annuncio del ministro della Transizione Ecologica **Roberto Cingolani** di un **emendamento per ridurre le agevolazioni sui carburanti fossili** e le decisioni assunte dal Comitato interministeriale per la transizione ecologica (CITE) preoccupano il vicepresidente di Federauto con delega al settore Truck&Van, **Massimo Artusi**, che ha commentato «La duplice decisione del CITE di **fissare al 2040 la fine della vendita dei veicoli commerciali con motori a combustione interna (ICE)** e di **sostituire entro il 2025 i cosiddetti sussidi**

**ambientalmente dannosi** (SAD) con misure che ne attenuino l'impatto sociale, sebbene confermi un approccio "generico" al problema della riduzione delle emissioni nel settore del trasporto pesante su strada che presenta caratteristiche completamente diverse dal resto degli autoveicoli, deve rappresentare l'occasione per accelerare la transizione tecnologica dei vettori logistici stradali verso i carburanti a minor impatto per l'ambiente».

A preoccupare particolarmente Artusi non è tanto la transizione energetica di auto e furgoni per i quali la prospettiva dell'alimentazione elettrica sembra più accessibile (fermo restando il problema delle ricariche), quanto quella che coinvolge i veicoli industriali. **Il trasporto pesante non ha nel breve periodo un'alternativa praticabile a zero emissioni e incidere troppo velocemente in questo settore significa mettere in crisi la ripresa economica post pandemia**, a cui l'autotrasporto deve contribuire in maniera efficiente ed efficace. L'auspicio, quindi, è quello di combattere il cambiamento climatico e ridurre l'impatto ambientale, più che ricorrendo a tagli e restrizioni, promuovendo invece un programma di accompagnamento che vada oltre i contributi agli investimenti (già disponibili Fondo Investimento a Elevata Sostenibilità) partendo dalla legge di bilancio del 2023. Anche prevedendo sconti sui pedaggi autostradali per i mezzi commerciali ad alimentazione alternativa, come già sta facendo qualche concessionaria autostradale

«L'idea di **introdurre nella Legge di Bilancio in via di approvazione un credito d'imposta per le imprese di autotrasporto che utilizzano GNL e Bio-GNL**, principale – se non unico – carburante alternativo al diesel per i mezzi commerciali pesanti – aggiunge Artusi – renderebbe sostenibile una possibile graduale riduzione dei rimborsi delle accise sul gasolio, compensando nel contempo l'impennata del prezzo al fruitore finale del metano».

«La transizione energetica della logistica passa necessariamente attraverso fattori di sostenibilità socio-economica. Gli autotrasportatori – puntualizza Artusi – devono essere messi nelle condizioni di poter fare investimenti ecosostenibili mediante strumenti di incentivazione, non solo per l'utilizzo specifico delle tecnologie innovative, ma anche attraverso misure, certe e costanti, di riduzione del costo del lavoro, in modo tale da non aggravare le imprese del settore che è già colpito da numerosi fattori di sistema che ne stanno minando la competitività».

<https://www.uominietrasporti.it/prodotto/artusi-federauto-urge-un-piano-di-accompagnamento-per-la-transizione-energetica-dei-camion/>

**Economia**

## Automotive, transizione al palo per 430mila veicoli industriali

Solo camion piccoli e navette possono viaggiare a batteria e le fuel cell sono costose. Un'alternativa è l'idrogeno che alimenta motori termici, sistema prodotto a Brescia

di Maurizio Caprino

18 dicembre 2021



(Animaflora PicsStock - stock.adobe.com)

Ascolta la versione audio dell'articolo

3' di lettura

Sta accadendo più in silenzio di quella su auto e furgoni: non c'è il clamore suscitato dalla proposta Ue di bandire i motori termici dal 2035, cui ora pare aderire anche l'Italia. Ma la transizione energetica per i camion è anche più complicata. Lo testimoniano il fiorire di prese di posizione di questi giorni e i programmi di costruttori e componentisti. Anche nella filiera italiana.

In coincidenza coi passaggi decisivi della legge di Bilancio, l'Unrae (l'associazione dei costruttori esteri) ha organizzato un convegno per chiedere un piano di aiuti pubblici al rinnovo del parco circolante entro 10 anni al massimo (quasi 430mila veicoli industriali su 702mila sono ante Euro V e il 92% di questi ultimi ha oltre 15 anni, contro i 14 anni di media nazionale), presentando come «fondamentale» il «contributo di tutte le tecnologie». E Federauto (concessionari) ha chiesto per le imprese di autotrasporto che utilizzano mezzi a metano liquido (Gnl, anche bio) un credito d'imposta, più sgravi sui pedaggi autostradali.

Ad oggi, per le imprese di autotrasporto ci sono solo 50 milioni di euro per l'acquisto, negli anni dal 2021 al 2026, di veicoli ad alimentazione alternativa ibridi (diesel/elettrico), elettrici e a carburanti di ultima generazione (Cng e Gnl). Altri 50 milioni, per il biennio 2021-2022, sono per nuovi diesel Euro 6 con rottamazione.

Cifre limitate già per le esigenze immediate, mentre un rapporto promosso dalla European Climate Foundation con un gruppo di lavoro costituito anche da alcuni tra costruttori e aziende utilizzatrici evidenzia che non si arriverebbe a un autotrasporto a emissioni zero nel 2050 nemmeno se la vendita di mezzi pesanti a motore termico fosse bandita dal 2040 (opzione al momento poco probabile).

Ciò dà la misura delle difficoltà nel medio-lungo termine. Mentre le emissioni dei motori a gasolio e di quelli a metano sono nel mirino dei test di organizzazioni ambientaliste internazionali come Transport&Environment, gli unici camion elettrici alimentati esclusivamente a batteria per ora possono essere solo quelli "piccoli" per distribuzione urbana di merci (avranno mercato per il moltiplicarsi di divieti al diesel nelle grandi città) e quelli "medi" dedicati a tratte ripetitive entro i 250 chilometri (trasporto rifiuti e viaggi-navetta tra stabilimenti). Quindi si pensa anche all'elettricità prodotta dall'idrogeno con celle a combustibile a bordo, che sui camion possono essere alloggiare con meno difficoltà che nelle auto, anche se restano costi alti e complicazioni nello stoccaggio dell'idrogeno (deve avvenire a 253 gradi sotto zero).

Nella filiera della componentistica ci sono anche colossi internazionali che pensano a utilizzare l'idrogeno per alimentare i motori a combustione dei camion impiegati per il lungo raggio. È in fase avanzata la multinazionale canadese Westport Fuel Systems (Wfs), che ha sviluppato in collaborazione con l'austriaca Avl il sistema HPDI 2.0, ricalcando quello per l'iniezione del Gnl. I componenti sono fabbricati nell'impianto Wfs di Brescia e l'Avl ha una sede a Cavriago (Reggio Emilia). Il fatturato già realizzato con l'idrogeno nel 2020 è di 7 milioni, su un totale di 300.

Progetti sull'idrogeno li hanno vari costruttori, perlopiù in modo congiunto. L'ultima notizia è l'accordo annunciato da Iveco, in collaborazione con Air Liquide, il 14 dicembre.

Ma quest'anno sono stati presentati anche modelli a batteria. Il gruppo Paccar, con la Daf, ha i nuovi LF da 19 tonnellate (per le consegne urbane) e CF da 37 tonnellate. La sua strategia è un buon riassunto della complessità del quadro: poco prima è stato il primo gruppo a presentare un'evoluzione estrema del diesel, resa possibile dalle nuove norme Ue

su pesi e dimensioni, che consentono un allungamento delle cabine, con benefici per l'aerodinamica. Così i nuovi XF, XG e XG+ consumano il 10% in meno rispetto alla generazione precedente, grazie anche alla riduzione di peso della motrice. E le nuove regole europee sulle cabine sono state pensate anche per migliorare uno dei punti finora più critici per la sicurezza, sia stradale sia sul lavoro nelle manovre: la limitata visibilità verso il basso.

[https://www.ilsole24ore.com/art/automotive-transizione-palo-430mila-veicoli-industriali-AEOWAc3?refresh\\_ce=1](https://www.ilsole24ore.com/art/automotive-transizione-palo-430mila-veicoli-industriali-AEOWAc3?refresh_ce=1)



**FEDERAUTO**

Federazione Italiana Concessionari Auto

**TV E RADIO**



## Intervista De Stefani Cosentino a Quarta Repubblica - Rete 4 - 29 novembre 2021

- *Publicato: 6 Dicembre 2021 alle 10:56 am*
- *Autore: Federauto*

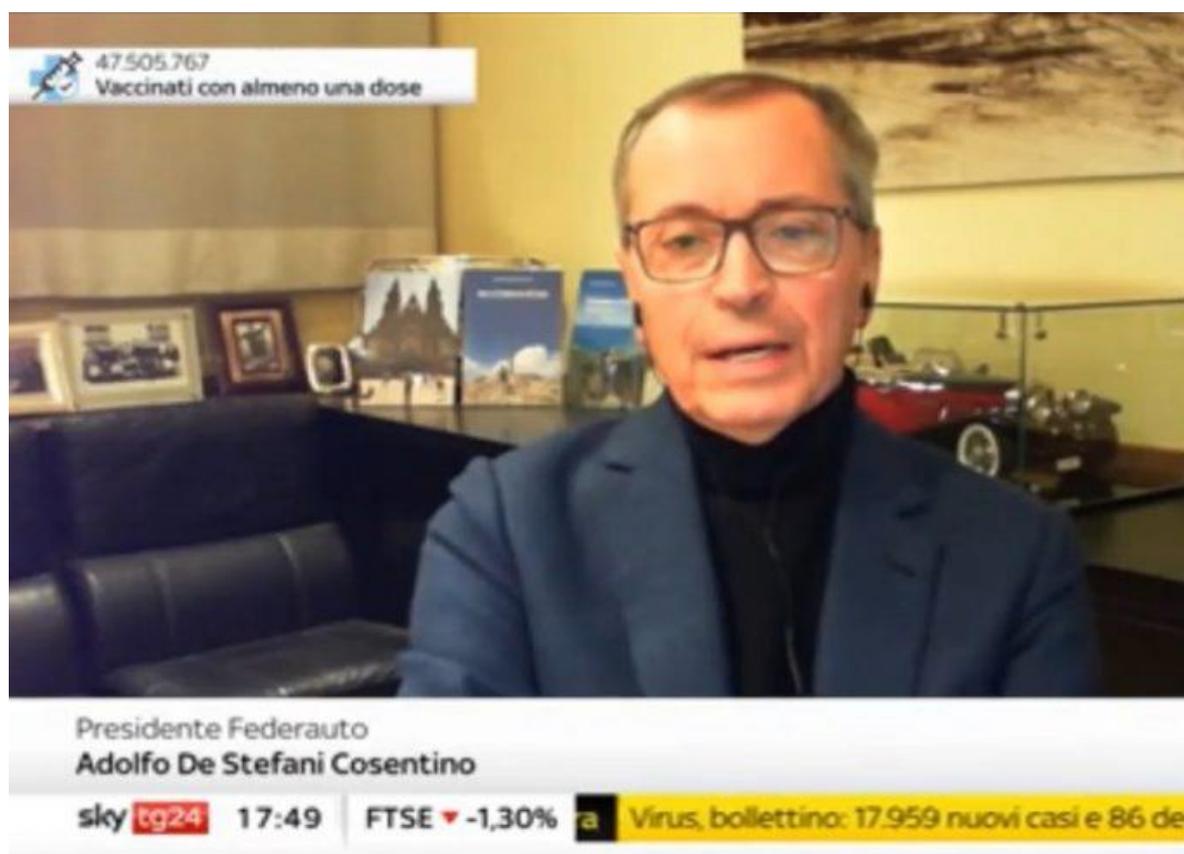


Gli effetti della crisi da semiconduttori si stanno manifestando in modo dirompente nel mondo dell'automobile, sia sulle aziende di automobili che si ritrovano senza la componentistica fondamentale per la propria attività produttiva, sia per le imprese di distribuzione a valle che ritardano i tempi di consegna dei veicoli nuovi. La mancanza di componentistica elettronica si ripercuote non solo sul mercato delle auto nuove ma anche su quello delle auto usate con una crescita dei relativi prezzi.

Questi i temi al centro dell'intervento video del Presidente Adolfo De Stefani Cosentino durante l'edizione del 29 novembre al programma Quarta Repubblica.

## Intervista presidente De Stefani Cosentino a SKY TG 24 – Ed. 8 dicembre 2021

- *Publicato: 9 Dicembre 2021 alle 12:10 pm*
- *Autore: Federauto*



In una intervista a Sky Tg24 Economia, il Presidente Adolfo De Stefani Cosentino è ritornato sui temi affrontati nella conferenza stampa del 2 dicembre scorso.

Oltre alle problematiche legate alla pandemia e alla mancanza di componentistica, con la prossima entrata in vigore del regolamento sugli accordi verticali, si profila all'orizzonte un mercato oligopolistico, in mano a pochi costruttori, che venderanno a prezzo fisso.

Molte case automobilistiche hanno, infatti, intenzione di adottare nuovi modelli distributivi, con un mix di vendite online e contratti di agenzia, andando a comprimere l'autonomia imprenditoriale dei concessionari con inevitabili riflessi sui consumatori in termini di prezzi e servizi aggiunti attualmente offerti dalle reti di vendita ufficiale.

## Intervista De Stefani a Radio24 – 13 dicembre 2021

- *Pubblicato: 15 Dicembre 2021 alle 9:35 am*
- *Autore: Federauto*



Per raggiungere i target di decarbonizzazione stabiliti dall'Europa, è necessario proseguire con il rinnovo del parco circolante tramite misure di incentivazione per il ricambio dei mezzi più vetusti, insicuri e inquinanti e con l'impiego di carburanti alternativi ed ecologici.

È importante elevare gli standard di sicurezza dei veicoli con il contributo di tutte le tecnologie.

Questi sono i temi trattati dal Presidente Adolfo De Stefani Cosentino nell'intervista a Radio24 del 13 dicembre 2021.