



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

FEBBRAIO 2022



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

STAMPA

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Rubrica			
	Federauto			
1	Il Sole 24 Ore	02/02/2022	<i>Auto ko, male anche gennaio (-20%) (F.Greco)</i>	2
18	Il Giornale	02/02/2022	<i>Auto, strategia e bonus nei piani del governo. Il tavolo con Giorgetti (P.Bonora)</i>	5
42/45	Car Carrozzeria	01/02/2022	<i>Mercato Italia: mancano 500mila auto</i>	7
1	Interauto News	01/02/2022	<i>Cappella (Federauto): "Agenti e non Dealer: perche' noi vediamo solo rischi"</i>	11
8/11	Vie & Trasporti	01/02/2022	<i>A me gli occhi</i>	13

Auto ko, male anche gennaio (-20%)

Immatricolazioni

Crisi senza fine: vendite -35% sul 2019. Giorgetti: presto incentivi al settore

Bonometti: «Serve un piano strutturale per il grande malato dell'industria»

«Anno nuovo, mercato vecchio. Non cambia la tendenza negativa del mercato dell'auto in Italia, e la dinamica discendente degli ultimi mesi del 2021 viene confermata anche a gennaio 2022». È il commento di Unrae ai pessimi dati di mercato, che segnano un calo del 19,7% delle immatricolazioni in Italia. Allarme di **Federauto** (concessionari): flessione complessiva del 35% rispetto al gennaio 2019, in forte calo gli ordini, anche sull'elettrico. «Non sono più pro-

cruciali la definizione e l'avvio di un piano di politica industriale dedicato alla transizione dell'automotive, che se non ben gestita potrebbe costare all'Italia oltre 70mila posti di lavoro», dice Paolo Scudieri, presidente di Anfia. A sollecitare un piano nazionale per l'auto è anche Marco Bonometti, presidente del Gruppo Omr. Risponde il ministro dello Sviluppo economico, Giorgetti: «Presto con il Mef presenteremo delle proposte per incentivi all'automotive».

Filomena Greco — a pag. 3



Vendite auto, nuovo tonfo del 20%

Industria. Partenza d'anno disastrosa per il settore: a gennaio 107.814 immatricolazioni contro le 134.198 del difficile 2021. Vertice al Mise con Confindustria, Anfia e imprese della filiera. Il ministro Giorgetti: «Presenteremo proposte per incentivi»

Filomena Greco

TORINO

Il 2022 dell'auto inizia sotto una cattiva stella, con le immatricolazioni il mese scorso calate del 19,7% sul 2021 e di oltre 34 punti se confrontate con il 2019. A gennaio le nuove autovetture sono state 107.814, oltre 26mila unità in meno rispetto a un anno fa come fa notare l'Unrae. Questo significa che la crisi di mercato per l'auto si sta aggravando, con risultati che rischiano di essere anche peggiori di quelli dell'anno scorso. Se si proietta il dato di gennaio sull'intero 2022, come evidenzia il Centro Studi Promotor, si ottiene un volume di immatricolazioni pari a un milione e 198mila autovetture, con un calo potenziale del 17,8% sul 2021.

Sale dunque l'allarme per un settore che sta attraversando una contingenza difficile e una transizione ancora più complessa. Lo dimostra anche l'iniziativa del ministro Giancarlo Giorgetti che ieri pomeriggio ha incontrato i rappresentanti delle principali aziende del settore, oltre ad Anfia e Confindustria, assicurando che il dossier automotive sarà riaperto a breve. «Nonostante le difficoltà – ha sottolineato il ministro dello Sviluppo economico in una nota – sono ottimista sul fatto che nelle prossime settimane insieme con il Mef presenteremo delle proposte per incentivi al settore dell'automotive». L'incontro, aggiunge la nota, «è stato anche

occasione per rare una ricognizione sugli strumenti e risorse messe a disposizione del Mise per sostenere una filiera strategica del sistema produttivo del paese, con l'obiettivo di garantire l'equilibrio tra esigenze economiche ambientali e sociali».

Tra mercato e industria

Quella del settore auto è una crisi, insieme, industriale e di mercato. A pesare sulle fabbriche e sui produttori di componenti è la carenza di semiconduttori che, a partire dalla seconda metà del 2021, ha creato gravi problemi nell'intero ciclo produttivo, allungando i tempi di consegna delle nuove autovetture. Una situazione che ha finito per condizionare tanto i volumi produttivi quanto i volumi di vendita nella rete dei dealer. Caro energia e aumento dei prezzi di materie prime e trasporti hanno ulteriormente complicato le cose. «È del tutto evidente – sottolinea Gian Primo Quagliano, del Centro Studi Promotor – che, in mancanza di interventi urgenti, il settore dell'auto, che vale il 12% del Prodotto interno lordo, potrebbe diventare una pesante palla al piede, mettendo a rischio la prospettiva di una crescita del Pil del 3,8% prevista per quest'anno».

Le richieste degli industriali

Per Paolo Scudieri, presidente dell'Anfia, «non sono ulteriormente procrastinabili la definizione e l'avvio di un piano di politica industriale dedicato alla transizione della filiera

automotive, un processo che, se non adeguatamente gestito, potrebbe costare al nostro Paese oltre 70mila posti di lavoro persi». Il rischio è che, in assenza di strumenti che accompagnino la riconversione, «molte aziende – aggiunge – si trovino costrette a rimodulare investimenti e piani produttivi sul nostro territorio, a danno della sopravvivenza di un settore trainante dell'economia italiana». Il settore auto è stato trascurato negli ultimi mesi sottolinea il presidente dell'Unrae Michele Crisci. È urgente, aggiunge, «portare avanti i progetti del Mise a sostegno dell'acquisto di veicoli a basse emissioni, per non bloccare il processo di elettrificazione nel Paese». Nel mese di gennaio in effetti la quota di full electric e plug-in crolla a quota 8,4%, perdendo quasi 5 punti rispetto a dicembre scorso. «Il ritardo delle decisioni governative, già nel primo mese dell'anno, ha restituito un volume di immatricolazioni al di sotto dei livelli degli ultimi quattro anni e con una consistente riduzione degli ordini, anche delle elettriche, che impatterà nei mesi successivi» sottolinea Adolfo De Stefanis Cosentino, presidente di Federauto. In questo contesto difficile fanno peggio del mercato sia Stellantis (-26,7%) che Volkswagen, -33,6%. Male anche Daimler, che perde il 33% dei volumi, mentre Ford e Toyota perdono rispettivamente 8 e 12%. Renault, dopo un 2021 difficilissimo, a gennaio cresce del 5%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PROPOSTE DI INCENTIVI

«Nonostante le difficoltà sono ottimista sul fatto che nelle prossime settimane, insieme col Mef, presenteremo delle proposte per incentivi al settore

dell'automotive» ha detto ieri il ministro dello Sviluppo, Giancarlo Giorgetti, nel corso della riunione automotive con i rappresentanti di Confindustria, Anfia e le imprese della filiera

GETTYIMAGES



Effetto vendite sulla produzione.

Le linee produttive della Alfa Romeo
nel sito Stellantis di Cassino



**Paolo Scudieri (Anfia):
a rischio 70 mila posti
senza un piano
di politica industriale
sulla transizione**

MENTRE LE VENDITE PRECIPITANO A GENNAIO (-19,7%)

Auto, strategia e bonus nei piani del governo Il tavolo con Giorgetti

Al Mise Anfia, Stellantis, Iveco e le aziende con esuberi. Le ricadute della transizione

IL CASO

di Pierluigi Bonora

Il governo rilancia sugli ecoincentivi per l'auto e fa sapere che è al lavoro su una strategia industriale in funzione della transizione energetica e i problemi di tenuta del «sistema». Il ministro dello Sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti, dopo numerose sollecitazioni, ha chiamato al tavolo Anfia, Stellantis, le aziende Bosch, Vitesco e Marelli (hanno da poco annunciato, rispettivamente, 700, 750 e 550 esuberi), Iveco, Brembo e altri. «Nonostante le difficoltà sono ottimista sul fatto che nelle prossime settimane, insieme con il Mef, presente-

remo proposte per incentivi al settore *automotive*», così Giorgetti. «L'incontro è stato anche l'occasione per fare una ricognizione su strumenti e risorse messe a disposizione del Mise per sostenere una filiera strategica del sistema produttivo del Paese, con l'obiettivo di garantire l'equilibrio tra esigenze economiche, ambientali e sociali», spiega una nota.

La situazione, infatti, richiede la massima attenzione: mercato dell'auto in crisi, indotto che annuncia esuberi, oltre 500 imprese in sofferenza e 70mila posti in bilico, piano di Stellantis alle porte con il maxi-investimento per la Gigafactory in Italia. In più, le notizie, in arrivo dalla Francia, su 2.600 uscite volontarie previste dal gruppo nei prossimi due anni, oltre alle 1.380 avvenute nel 2021 secondo gli accordi contrattuali che l'azienda vuole rinnovare. Da tempo la filiera chiede al governo un piano nazionale che gestisca razionalmente la complessa transizione *green*, in modo che sia sostenibile socialmente, e nuovi

ecobonus. In proposito, per l'auto gennaio si è chiuso con un altro «rosso» (-19,7% sullo stesso mese del 2021), ancora più pesante se si guarda al 2020 (-30,8%) e al 2019 (-34,8%). In calo del 5% su dicembre, ora all'8,4%, anche la quota delle vetture elettrificate.

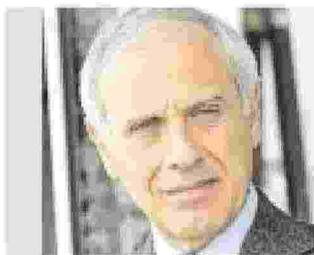
«Stiamo lavorando a una strategia industriale - precisa il vicesegretario Gilberto Pichetto - con l'obiettivo di modulare i nostri interventi sulle esigenze della filiera al fine di tutelare i livelli occupazionali. Prevediamo incentivi per transizione industriale, ricerca, Cig, formazione e riqualificazione professionale, credito garantito, deprezzamento fiscale anticipato. Bisogna gettare fin da ora le basi in vista degli anni in cui la svolta *green* assumerà più forza e l'incontro è servito a condividere i passaggi fondamentali per programmare il percorso».

«Senza interventi - ricorda Gian Primo Quagliano (Centro studi Promotor) - il comparto dell'auto, che vale il 12% del Pil, potrebbe diventare una pesante

“palla al piede”, mettendo fortemente a rischio la prospettiva di una crescita del prodotto interno lordo, pari al 3,8%, prevista per il 2022». Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di **Federauto** (concessionari), rimarca i timori di «un impatto pesante anche sulla filiera commerciale in assenza di misure mitigatrici» e invia un messaggio all'ad di Stellantis, Carlos Tavares. Nel mirino è una dichiarazione del top manager: «I concessionari saranno il passato se non fanno felici i loro clienti e i produttori non potranno più permettersi di sostenere i *dealer* in un contesto di aumento dei costi». La replica: «Tavares parla di 80mila vendite di auto sul web nel 2021: ebbene, aggiungo che senza l'apporto dei concessionari sarà difficile pensare di continuare a vendere veicoli e che è indispensabile la relazione diretta con il cliente, visto che c'è chi pensa di immatricolare, al 2025, il 25% delle auto *online*». «Sui costi - precisa De Stefani Cosentino - rammento che sono subordinati alle imposizioni dei costruttori che per anni hanno gravato sui nostri show-room. Ben venga questo taglio».

2.600

Le uscite volontarie, nel biennio in Francia, contenute nel piano presentato da Stellantis



SFIDE
Il settore dell'automotive - a sinistra una catena di montaggio - è alle prese con pandemia, crisi dei chip e transizione energetica. Accanto Paolo Scudieri, presidente dell'Anfia, l'associazione che rappresenta la filiera italiana

IL MINISTRO

«Da garantire l'equilibrio tra esigenze economiche, ambientali e sociali»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

Attualità Mercato **auto**

Mercato Italia: mancano 500MILA AUTO

Se il 2021 per le vendite di auto nuove è andato meglio del 2020, anno dell'esplosione della pandemia, rispetto all'era pre covid manca mezzo milione di immatricolazioni. Insomma il 2021 si archivia come un altro anno difficile per il settore

 Luca **Piovezza**

Non tragga in inganno il segno "più": se è vero, infatti, che nel 2021, in Italia, le immatricolazioni sono aumentate del 5,5% per cento rispetto al 2020 (per un totale di 1.457.952 nuove auto, con un incremento di 76.000 vetture), è altrettanto vero che per una comparazione più omogenea i dati andrebbero confron-

tati con il 2019, prima cioè dello scoppio della pandemia. E, in questo caso, si scoprirebbe che nel nostro Paese si sono "perse" ben 460.000 vetture, con una flessione del 24% rispetto a tre anni fa. In pratica, è come se un quarto del mercato, nel corso di un triennio, si fosse dissolto. Una botta tremenda. L'andamento complessivo del 2021 è

stato inferiore anche alle previsioni formulate nel corso dell'anno dagli addetti ai lavori e - come hanno sottolineato gli esperti in più di un'occasione - è stato influenzato da una politica di sostegni frammentari alla filiera dell'auto.

«Si è chiuso un altro anno davvero complicato per le nostre imprese e più in generale per l'intero settore automotive avvolto in un



potente vortice trasformatore, tra trasciamento della pandemia, crisi dei microchip e delle materie prime e corsa all'elettrico», ha dichiarato Adolfo De Stefani Cosentino, il presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

Come sempre, l'Unrae, l'Unione che rappresenta i costruttori esteri presenti nel nostro Paese, ha analizzato la struttura del mercato italiano in base agli utilizzatori, al tipo di alimentazione dei veicoli acquistati, alle carrozzerie, ai segmenti, alle aree geografiche e ai livelli di emissioni di CO2, fotografando i principali trend in atto, tra conferme, sorprese, criticità e nuovi spunti di riflessione. Complessivamente, per quanto riguarda le alimentazioni, nel 2021 le vetture a benzina sono state quelle più vendute (437.731 unità, circa 10.000 unità in più delle ibride elettriche), con una quota di mercato pari al 29,7%, ma con una significativa flessione (domanda in calo del 48,7%) rispetto al 2019. È andata ancora peggio alle auto a gasolio, ormai più che dimezzate (da 771.791 a 333.635 unità), che hanno accusato una contrazione del 56,8% in confronto all'andamento di tre anni fa. In flessione anche la richiesta di automobili a GPL (-21,2%) e a metano (-18,6%).

Sorridono, al contrario, le alimentazioni "green", a cominciare dalle ibride elettriche, aumentate del 288,8% (da 110.053 a 427.924 unità). Ancora meglio si sono comportate le ibride elettriche plug-in, con un incremento record



La regina del mercato italiano resta la Panda, nonostante l'età del progetto



Jeep Compass: un po' a sorpresa chiude il 2021 come la più venduta Plug-In

del 963,9%: se, nel 2019, le vendite di questa tipologia di vetture erano state

soltanto 6.515, lo scorso anno si è registrato un vero e proprio boom, con ben 69.312 immatricolazioni. Molto bene anche le elettriche "pure", passate da 10.577 a 67.542 unità, con un aumento del 538,6%.

Per quanto concerne i segmenti in cui è suddiviso il mercato automobilistico, il segno "meno" la fa da padrone ovunque: il 2021 è stato un anno negativo, sempre rispetto a tre anni fa, soprattutto per il segmento C (cioè per i modelli di medie dimensioni), le cui vendite si sono ridotte del 34%. Male anche il segmento A, quello delle citycar, che ha accusato una contrazione del 19,9% (da 325.344 a 260.738), e il segmento B, quello delle utilitarie, le cui immatricolazioni sono diminuite del 17,7% (da 674.244 a 554.992 unità). Il segmento B si conferma, tuttavia, il più importante



Fiat 500e è l'elettrica più venduta in Italia

del mercato italiano, con una quota pari al 37,6% del totale.

Capitolo carrozzerie: gli italiani stanno voltando sempre di più le spalle alle vetture multispazio (-66,7% rispetto al 2019) e alle station wagon (-44,1%), ma le note dolenti riguardano anche le monovolume. In particolare, le vendite di quelle di piccole dimensioni sono calate del 47,8%, la richiesta di monovolume compatte si è ridotta addirittura del 75,7% mentre la domanda di monovolume grandi è diminuita del 28,2%. Tra le carrozzerie che hanno retto meglio alla contrazione del mercato negli ultimi tre anni spiccano le cabrio e le spider (le cui immatricolazioni solo calate soltanto del 7,3%) e le crossover (-11,6%), mentre la domanda di fuoristrada si è ridotta di quasi un quinto (-19,4%).

Dati in chiaroscuro arrivano dal fronte del mercato dell'usato: nel corso del 2021 si sono registrati 3.452.755 trasferimenti, con un incremento del 14,4% sul 2020, ma rispetto al 2019 i passaggi di proprietà hanno accusato una fles-

sione del 17,5%. Infine, un'occhiata alle emissioni di CO₂: nell'intero 2021 le emissioni delle nuove immatricolazioni si sono posizionate a 120,4 g/km (contro i 133,2 g/km nel 2020 e i 143,1 g/km nel 2019). Ma, forse, il dato più significativo, che testimonia come anche in Italia i consumatori stiano facendo sempre più attenzione nelle loro scelte d'acquisto alle tematiche green, è quello relativo al solo mese di dicembre: nell'ultimo mese del 2021 le emissioni di CO₂ sono state pari a 113,9 g/km contro i 142,7 g/km dello stesso mese di tre anni fa.

LE PREVISIONI PER IL 2022

Dando un'occhiata al 2022, in assenza di interventi immediati ed efficaci, la previsione del Centro Studi Promotor, struttura di ricerca specializzata sul mercato dell'automobile, è di 1,5 milioni di immatricolazioni. Se così fosse, nel triennio 2020-2022 nel nostro Paese si arriverebbe a 4.339.708 nuove vetture contro il livello minimo di sei milioni



La **Dacia Spring** in pochi mesi di commercializzazione ha scalato le classifiche



Tra i marchi italiani **Alfa Romeo supera di poco 11.000 immatricolazioni:** in forte crisi ma a breve arriverà la Tonale, SUV di classe media



che sarebbe necessario per evitare un ulteriore decadimento del parco auto italiano. I fattori che porteranno il 2022 ad attestarsi a un livello depresso di immatricolazioni, secondo il Centro Studi Promotor, sono gli stessi che hanno determinato i disastrosi risultati del 2021 e cioè: il persistere della pandemia, l'economia in recupero ma con molti settori e molte persone ancora in difficoltà, la crisi del microchip e il disorientamento degli acquirenti in vista di una transizione ecologica che si annuncia ma che non decolla, oltre al turbamento dei concessionari per la decisione di molte Case automobilistiche di voler superare il sistema di distribuzione basato sui canali di vendita tradizionali.

«Riteniamo che un arco temporale di soli 13 anni per passare definitivamente alla vendita di auto elettriche, in mancanza di un piano programmato e organico, sia un periodo troppo breve per riconvertire adeguatamente tutto l'indotto del settore - ha affermato Adolfo De Stefani Cosentino, il presidente di **Federauto**, la Federazione dei concessionari auto -. Inoltre, non dimentichiamoci che i comportamenti di acquisto non si modificano a suon di normative bensì creando un sistema favorevole alla disruption attesa che, dal nostro punto di vista, deve contemplare la rimodulazione della fiscalità auto, un piano di incentivi fondato sulla neutralità tecnologica per il rinnovo del parco autoveicoli e veicoli commerciali leggeri e la celere realizzazione di una rete di ricarica elettrica efficiente e capillare sulla rete stradale, urbana, extraurbana e autostradale».



LE CLASSIFICHE DEI MODELLI PIÙ VENDUTI IN ITALIA NEL 2021

LA TOP TEN ASSOLUTA

1)	FIAT PANDA	112.298
2)	FIAT 500	44.819
3)	LANCIA YPSILON	43.735
4)	JEEP RENEGADE	35.334
5)	TOYOTA YARIS	32.634
6)	FIAT 500X	31.982
7)	CITROËN C3	31.003
8)	DACIA SANDERO	29.094
9)	JEEP COMPASS	28.570
10)	FORD PUMA	28.556

NESSUN INCENTIVO NELLA LEGGE DI BILANCIO

Nessuna buona notizia dal Governo e dal Parlamento. La Legge di Bilancio approvata a fine 2021? «Volta le spalle all'auto, è sconcertante». Lo afferma in una nota l'Unrae, l'Unione che rappresenta i costruttori esteri presenti in Italia: «Non resta che esprimere sconcerto per la decisione delle Istituzioni di ignorare totalmente nella Legge di Bilancio gli incentivi per il mercato delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri. Sono rimasti infatti completamente disattesi i più recenti annunci della politica sull'importanza della transizione ecologica e sul ruolo del settore automotive; un'assenza di strategia o, forse, proprio una strategia, che farà inevitabilmente ricadere i costi sociali ed economici della transizione esclusivamente su consumatori, lavoratori e imprese e che rischia di relegare l'Italia a una sorta di mercato di "serie B", in Europa, per diffusione di nuove tecnologie e per anzianità e obsolescenza del parco circolante. Eppure, nell'ultimo anno, grazie agli incentivi per l'acquisto dei nuovi veicoli a zero e a basse emissioni, le auto cosiddette elettrificate (full electric, plug-in hybrid e hybrid) sono aumentate del 116% (più che raddoppiando i volumi immatricolati). Inoltre, sono state rottamate 350.000 vetture, di cui più del 90% con oltre dieci anni di vita e quindi altamente inquinanti e poco sicure, consentendo all'ambiente un risparmio di circa 215.000 tonnellate di CO2 l'anno. Insomma, seppur in un periodo particolarmente complesso, sembrava che fossero state poste le premesse per avviare il percorso verso una nuova mobilità più sostenibile. Ora

tutto si è fermato. A questo punto - conclude l'Unrae - diventa improrogabile ed urgente avere un riscontro concreto ai tanti appelli rimasti senza risposta e alle innumerevoli interlocuzioni che hanno generato rassicurazioni, poi disattese, su come il Governo italiano intenda definire, di concerto

con le principali associazioni di settore, l'agenda dei prossimi mesi e dei prossimi anni in termini di incentivazione all'acquisto per vetture di ultima generazione, accelerazione del ricambio del parco circolante, sviluppo delle infrastrutture di ricarica e riforma della politica fiscale del settore».

LA TOP TEN DELLE IBRIDE ELETTRICHE PLUG-IN

1)	JEEP COMPASS	8.743
2)	JEEP RENEGADE	6.037
3)	VOLVO XC40	5.518
4)	RENAULT CAPTUR	4.400
5)	BMW X1	3.737
6)	PEUGEOT 3008	3.660
7)	FORD KUGA	2.703
8)	AUDI Q3	2.090
9)	MINI COUNTRYMAN	1.984
10)	MERCEDES CLASSE A	1.785

LA TOP TEN DELLE ELETTRICHE

1)	FIAT 500	10.753
2)	SMART FORTWO	6.162
3)	RENAULT TWINGO	5.822
4)	DACIA SPRING	5.496
5)	TESLA MODEL 3	5.047
6)	RENAULT ZOE	3.808
7)	VOLKSWAGEN ID.3	3.440
8)	PEUGEOT 208	2.758
9)	VOLKSWAGEN UP!	2.447
10)	PEUGEOT 2008	2.321

Cappella (Federauto): "Agenti e non Dealer: perché noi vediamo solo rischi"

Intervento di Francesco Cappella, Vicepresidente di Federauto con delega agli Affari Europei, sul tema del passaggio dal contratto da Concessionari a quello da Agenti: "Il ruolo di 'genuine agent' è una cosa, l'interpretazione che se ne fa un'altra. L'impatto negativo su fatturati e soprattutto margini è evidente e insostenibile. Nostro obiettivo è evitare lo svilimento imprenditoriale". (A pagina 8)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

Cappella (Federauto): “Contratto di Agenzia, il rischio débâcle resta concreto ed evidente”

Riceviamo e volentieri pubblichiamo la lettera inviata da Gianni Andrea Cappella, vice Presidente Federauto, che affronta il tema dell'impatto del nuovo regolamento europeo (new VBER) sui contratti che regolano il rapporto tra Case auto e Reti di distribuzione. Il tema è caldo, il dibattito – come noto – ruota intorno al passaggio dal ruolo di Concessionario e quello di Agente. La lettera del Vice Presidente prende spunto dall'intervista a Francesco Bonera, vice Presidente dell'Associazione europea dei Concessionari smart, pubblicata nel numero scorso di InterAutoNews, e offre un contributo significativo a quello che, tradizionalmente, è lo spirito di questo giornale: offrire un luogo di dialogo e confronto costruttivo agli operatori del settore Automotive italiano.

Gentile Direttore, abbiamo letto l'intervista del collega Bonera a proposito della introduzione del contratto di agenzia per la distribuzione smart, i cui dettagli non possono evidentemente essere alla nostra portata. Devo dire che come imprenditore, ma anche come Vice Presidente di Federauto con delega agli Affari Europei, non mi ci sono ritrovato perché ho avuto la sensazione di una rappresentazione dionisiaca di una scelta che, nei Paesi in cui è già stata introdotta, e parlo proprio del contratto di agenzia, sta mostrando molti limiti rispetto al sistema di distribuzione tradizionale basato sul contratto di concessione, una scelta foriera di conseguenze assai importanti sulla struttura del business e sui volumi di vendita dei Dealer. Ci sono i dati di fatto a cui forse sarebbe meglio attenersi per giudicare se questa operazione di trasformazione contrattuale per i Dealer offra rischi (molti, direi troppi) o opportunità (non le vediamo) e quali siano gli effetti sul cliente. E non vuole essere assolutamente una polemica con il collega che ha espresso una sua convinzione.

La prima questione che vorrei portare all'attenzione riguarda le informazioni che Federauto ha acquisito, essendo parte del processo di consultazione in corso a livello europeo gestito dalla DG Concorrenza della Commissione per la definizione della cosiddetta “New VBER”. La possibilità di applicare alla distribuzio-

ne degli autoveicoli il contratto di agenzia è una opzione nei limiti in cui questo contratto assuma la forma del “genuine agent”. Rispetto a questa chiara indicazione, noi riteniamo che i contenuti dei contratti di agenzia per la distribuzione di autoveicoli di cui si parla, contengano molti elementi che appaiono non solo contraddittori, ma anche ben oltre le future previsioni normative e le relative linee guida. Questo, a nostro avviso, è un punto essenziale di valutazione rispetto allo status quo.

È di tutta evidenza che gli standard sui quali l'agente sarà chiamato a investire è in aperta contraddizione con la figura del “genuine agent” indicato dalla Commissione: è la Casa automobilistica che dovrebbe assumersi tutti i rischi e gli investimenti specifici; la figura dell'agente è, secondo quanto prevede la figura del “genuine agent”, paragonabile all'attività svolta da un semplice agente di commercio, dimenticando le restanti attività svolte dalla concessionaria che pesano per



Gianni Andrea Cappella,
Vice Presidente Federauto

Così Francesco Bonera sull'accordo con smart

Così, nel numero di gennaio di InterAutoNews, Francesco Bonera, Vice Presidente dell'Associazione europea dei Concessionari smart, a proposito del network di Agenti smart.

“Non credo che nessuno dei miei colleghi abbia pregiudizi sulla forma contrattuale in sé. (...) La contribuzione prevista è direttamente connessa con i costi. Ci viene richiesto un investimento minore, non solo nello stock, e ci viene riconosciuta una congrua provvigione. Uno dei pilastri contrattuali è l'assegnazione di una grande Market Area esclusiva. (...) Essendo un mercato del Costruttore, offriremo al cliente prezzi fissi (garantiti anche dalla provvigione uguale per tutti, online e offline) e gestiremo in autonomia l'usato. (...) Non tutto sarà facile, ma credo si possano trovare nuove opportunità probabilmente oggi ancora inesplorate”.

l'80% in termini di impegno specifico profuso a beneficio delle crescenti esigenze del nostro cliente. Questa condizione fondamentale non ci sembra sia stata attentamente focalizzata, determinando il sospetto che il passaggio da contratto di concessione a contratto di agenzia sia un fatto meramente nominale. In altri tempi si sarebbe parlato di “operazione trasformistica”.

La seconda questione che vogliamo evidenziare riguarda la valutazione degli effetti sui conti economici dei Dealer, i nostri conti economici, con il passaggio da un sistema di gestione basato sulla concessione al contratto di agenzia.

La Federauto ha chiesto una simulazione a una nota società del settore e i risultati prospettati sono devastanti. A parte la riduzione del fatturato del 66,5% (come potremmo farlo capire alle banche?), la riorganizzazione aziendale (che non si fa dall'oggi al domani, specie per le risorse umane e ammesso che sia necessaria, visto che comunque i clienti dovremo cercarci domani come facciamo oggi), quello che più preoccupa è la prevedibile riduzione dei margini.

Per essere chiari: -31,5% del margine lordo totale, -58,3% del risultato ante imposte per effetto della variazione della struttura del business, compreso l'azzeramento dei proventi derivanti dai servizi ancillari.

A giudicare da queste previsioni, sulle quali siamo ovviamente aperti a un confronto (ma vogliamo vedere i dati), per il Dealer il passaggio all'agenzia è una débâcle a cui non si può controbattere con argomentazioni fondate sui vantaggi derivanti dalla mancanza di stock e del capitale investito. Oggi il Dealer, come ho accennato poc'anzi, ha un approccio al mercato e al cliente organizzato e gestito secondo processi e investimenti che nulla hanno a che vedere con l'attività di un agente di vendita, una figura a noi nota perché tutti noi ci avvaliamo di agenti di vendita. Messa così rischiamo di dover passare da una situazione, quella corrente, in cui non possiamo certo dire di essere soddisfatti, a un contesto in cui finiamo di perdere quei pochi margini di imprenditorialità che, invece, noi vorremmo rafforzare! Evitare lo svilimento imprenditoriale dei Dealer è la stella polare nostra e delle associazioni che, rispetto ai futuri contratti, hanno un compito gravoso, stante il peso e il potere dei nostri interlocutori. Oggi però dobbiamo dire che le fughe in avanti sono assai pericolose, perché l'irrazionalità di scelte sbagliate si rifletterebbe nella dissoluzione di un sistema a diretto contatto con il mercato.

Grazie per l'attenzione,

Gianni Andrea Cappella
Vice Presidente Federauto

Attualità

Unrae Veicoli Industriali

A me gli occhi

Un settore che merita più attenzione da parte del Governo quello dell'autotrasporto, chiamato a un cambio epocale ma con pochi strumenti a disposizione. Le proposte per una transizione ecologica sostenibile sotto ogni punto di vista

42.918 veicoli industriali

bisognerebbe immatricolare ogni anno da qui ai prossimi 10 anni per eliminare gli ante Euro V ancora in circolazione nella Penisola

di Tiziana Altieri

Èra luglio. Anfia Federauto e Unrae si trovarono all'ombra della Madonnina per discutere la roadmap per il rilancio del trasporto merci. L'evento si concluse con un invito alle istituzioni: sostenete il rinnovo del parco circolante perché quello italiano è decisamente troppo datato, create le infrastrutture necessarie per dare avvio alla transizione ecologica che deve essere sostenibile dal punto di vista economico, programmate a lungo termine perché alle aziende serve visione. Temi su cui Unrae è tornata in occasione della Conferenza Stampa svoltasi a dicembre presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

Al tavolo dei relatori Paolo A. Starace, presidente della Sezione Veicoli Industriali di Unrae, Marc Aguetz country manager GiPA Italia, Pasquale D'Anzi, direttore generale per la Motorizzazione, ed Enrico Finocchi, presidente del Comitato Centrale dell'Albo Nazionale degli Autotrasportatori. Ad aprire i lavori è stato quest'ultimo che ha posto l'accento sulla sfida ecologica che deve affrontare il settore e che impone un cambio di passo, e sulla mancanza di autisti. "In Italia - ha detto - oggi ne mancano almeno 20

mila. Occorre trovare soluzioni per riportare i giovani a intraprendere questa professione e colmare questo gap di risorse umane. Con questo obiettivo sarà convocato a breve un tavolo tecnico che coinvolgerà autoscuole, case produttrici, associazioni del mondo del trasporto e istituzioni".

La parola è, quindi, passata a Marc Aguetz che ha presentato i risultati dello studio "Trasporti e Logistica: le strade per la transizione ecologica".

Fotografia della Penisola

A lui il compito di descrivere l'attuale situazione italiana e i possibili scenari futuri. "Nel 2020 - ha commentato - il Pil italiano ha dovuto fare i conti con una flessione intorno al 9 per cento e il rimbalzo atteso nel 2021 non sarà sufficiente a colmare quanto perso. Anche le tonnellate di merci trasportate hanno visto una frenata nell'anno dell'emergenza sanitaria con un -4,1 per cento. Un confronto con gli altri grandi paesi europei mostra che l'economia italiana sembra avere il freno tirato: stiamo peggio durante la crisi e non recuperiamo dopo. Ma investire que-

Attualità

430.000

veicoli industriali sopra
le 3,5 tonnellate ante
Euro V con targa italiana
che circolano nella
Penisola

Fatte 100 le merci
trasportate in Italia il

66%

viaggia su gomma.
Il mare assorbe un
ulteriore 26% e la
ferrovia il 7%

sta tendenza si può, grazie anche al PNRR. Digitalizzazione, innovazione, transizione ecologica e inclusione tecnologica sono i quattro pilastri fondamentali per il rilancio del paese. E da qui può ripartire anche l'autotrasporto. Settore che deve combattere anche con la mancanza di autisti: in Europa all'appello ne mancano 200mila, 20mila in Italia. Non solo: il 45,6 per cento di quelli oggi in servizio ha più di 50 anni". Lo studio commissionato da Unrae a GiPA mette in luce, a sorpresa, che nella Penisola il trasporto su gomma ha un peso inferiore rispetto a Francia e Germania (66 per cento del totale contro 80 e 79 per cento) e conferma l'inadeguatezza del sistema ferroviario italiano (0,08 km di ferrovia per chilometro quadrato contro lo 0,19 della Germania). Affronta poi il capitolo emissioni di CO2 dal quale emerge che l'Unione Europea è certamente l'area più virtuosa del pianeta: genera il 23 per cento del Pil mondiale con emissioni di CO2 del 9 per cento (rispettivamente 16 e 32 per cento i valori della Cina). A livello mondo, il trasporto su strada è responsabile del 16 per cento delle emissioni di CO2. Nell'Ue 27 e nel Regno Unito il valore è pari al



18 per cento, di cui soltanto il 5 per cento è imputabile ai mezzi pesanti.

"Il trasporto su gomma - ha concluso Aguetta - è quindi un di cui eppure i costruttori hanno fatto e continuano a fare la loro parte per migliorare ulteriormente le emissioni. Con enormi investimenti si è arrivati agli Euro VI che rappresentano però solo una piccola parte del circolante. Il 62 per cento è costituito da veicoli ante Euro V, immatricolati prima del 2009. È necessario un piano di rinnovo. Tra le ipotesi che abbiamo consi-

Il MIMS ha ospitato la conferenza stampa di fine anno della sezione Veicoli Industriali di Unare. Al tavolo dei relatori Marc Aguetta, Pasquale d'Anzi e Paolo A. Starace. Presente all'evento anche Enrico Finocchi.

01/02 2022 - 9

Attualità

derato, la più plausibile è quella di un rinnovo a 10 anni. Per far uscire di scena tutti i veicoli ante Euro V bisognerebbe immatricolare poco meno di 43.000 veicoli l'anno, un livello compatibile con quello dei primi anni del nuovo millennio. Basterebbe questo per diminuire del 10 per cento i consumi di carburante da qui al 2040 di un singolo truck. E risparmiare quasi 50.000 litri per camion significherebbe 'salvare' i conti delle aziende (meno 49 miliardi di euro di spese), oltre che ridurre l'impatto ambientale (meno 87 miliardi di kg di CO₂). Miglioramenti si avrebbero anche sul fronte della sicurezza. Con un piano decennale si stima un dimezzamento degli incidenti stradali che vedono il coinvolgimento di camion. Piani di rinnovo superiori ai dieci anni servirebbero a poco o a niente".

O tutto o niente

"Già oggi - ha ricordato Paolo A. Starace - grazie all'evoluzione tecnologica, i veicoli sono sempre meno inquinanti e più sicuri, ma deve essere fatto di più per accelerare il ringiovanimento del parco, decisamente vetusto. Per accompagnare la transizione ecologica, oltre a un vigoroso piano

45,6%

è la percentuale degli autisti italiani che ha oltre 50 anni di età. Stando alle ultime statistiche all'appello in Europa ne mancano 200mila, 20mila in Italia

5% delle emissioni di CO₂

dell'Unione Europea e del Regno Unito sono imputabili ai veicoli industriali. Il trasporto su strada nel suo complesso è responsabile del 18 per cento delle emissioni

Attualità

di rinnovo al massimo decennale, l'Unrae indica una serie di proposte.

Per quanto riguarda il Codice della Strada chiediamo la creazione di un tavolo tecnico con le istituzioni competenti per adeguare le norme allo sviluppo tecnologico e di business del settore e dare attuazione alle disposizioni riguardanti la lunghezza massima degli autoarticolati a 18,75 metri, alla revisione dei mezzi ai privati, alla normativa sui trasporti eccezionali.

Sul fronte autisti chiediamo il rilancio del 'Progetto giovani conducenti' e un piano di sostegno alla formazione professionale da sviluppare in collaborazione con il Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori.

In tema di transizione ecologica, proponiamo il blocco programmato alla circolazione dei veicoli più inquinanti e meno sicuri, la rimodulazione del bollo e il rimborso di pedaggi e accise in base al criterio 'chi inquina paga', la defiscalizzazione dei biocarburanti, oltre allo sviluppo della rete di ricarica dei mezzi elettrici e a idrogeno. Noi costruttori abbiamo messo in piedi grandi risorse per sostenere la transizione ma non possiamo farlo da soli.

Infine, è necessario proseguire e rafforzare le politiche di sostegno al rinnovo del parco circolante, incentivando la rottamazione anche per i rimorchiati, mentre a favore delle imprese riteniamo utile prorogare e ampliare il credito d'imposta estendendolo a tutto il 2024, e rifinanziando senza soluzione di continuità la Legge Nuova Sabatini. Oggi i contributi vengono utilizzati quasi esclusivamente dalle aziende che già sono pronte a innovare e non consentono uno svecchiamento del circolante".

Voce dal pubblico quella di Mauro Sarrecchia, rappresentante Assotir presso l'Albo Nazionale Autotrasporto. "Le aziende non possono rinnovarsi se non sono redditizie. Per un cambio di passo l'autotrasporto deve tornare a guadagnare. Ci vuole un disegno complessivo per guardare al futuro. Come si può pensare di passare alla mobilità elettrica se non esiste un'adeguata infrastruttura di ricarica? E se non si trovano autisti il problema non è, o non è solo, la formazione. La verità è che oggi i camionisti campano male. La professione se non attraente deve essere almeno vivibile". Altri spunti di riflessione per l'agenda del Governo.

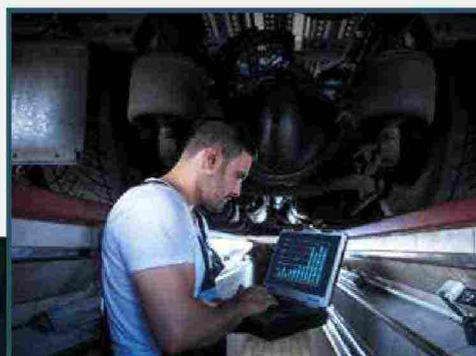


49 miliardi di euro

Risparmio delle aziende di autotrasporto per le spese di carburante da qui al 2040 con un piano decennale di rinnovo del parco circolante

Obiettivo zero attese

In occasione della conferenza stampa di fine anno di Unrae si è parlato anche di revisioni dei mezzi pesanti, ADR e ATP esclusi, presso le officine private. Un tema tornato alla ribalta lo scorso novembre con la pubblicazione del Decreto Ministeriale n°446 che contiene le linee guida essenziali per procedere. L'obiettivo del legislatore è incrementare la sicurezza sulle strade eliminando le lunghe attese per gli oltre 1,5 milioni di veicoli pesanti chiamati al check obbligatorio ogni anno, ai quali bisogna aggiungere circa 414 mila trainati (rimorchi e semirimorchi sopra le 3,5 tonnellate). Oggi sono, infatti, troppi i veicoli che circolano con il solo foglio di prenotazione, valido esclusivamente sul territorio italiano, che non dà alcuna certezza sul reale stato di salute del mezzo. **Pasquale D'Anzi**, Direttore Generale per la Motorizzazione, si è soffermato, in particolare, sul registro unico degli ispettori. "Uno strumento - ha spiegato - che sarà regolato con decreto dirigenziale e che consentirà il completo abbattimento dei tempi d'attesa per la revisione. Si punta all'obiettivo del 100 per cento dei mezzi revisionati per massimizzare la sicurezza del sistema". D'Anzi ha anche sottolineato come non vi sarà alcun legame diretto tra ispettori e officine.





FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

Web

IL GIORNALE D'ITALIA

Il Quotidiano Indipendente

Federauto: gennaio 2022 registra 107.814 immatricolazioni di autovetture nuove, - 19,7% rispetto al 2021

Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto: "La flessione complessiva è quasi del -35% rispetto a gennaio 2019. La domanda di sostituzione del parco circolante più vecchio con veicoli green risulta totalmente inadeguata agli obiettivi attesi"

01 Febbraio 2022



Federauto comunica che gennaio ha registrato 107.814 immatricolazioni di autovetture nuove, con una diminuzione del 19,7% rispetto alle 134.198 registrazioni di gennaio 2021.

Federauto, le auto-immatricolazioni di case e concessionari hanno rappresentato il 9,9% dei volumi di vendita mensili

“Si apre un altro anno all’insegna dell’incertezza per le nostre imprese” – afferma **Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto**, la **Federazione dei concessionari auto**. Nonostante le recenti dichiarazioni sia del Ministro allo Sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti, sia del suo vice, Gilberto Pichetto Fratin, secondo i quali si sta lavorando a nuove misure per sostenere il settore automotive, il ritardo delle decisioni governative, già nel primo mese dell’anno, ha restituito un volume di immatricolazioni al di sotto dei livelli degli ultimi quattro anni e con una consistente riduzione degli ordini, anche delle elettriche, che impatterà nei mesi successivi. Solo per avere un ordine di grandezza, la flessione complessiva è quasi del -35% rispetto a gennaio 2019. È evidente come, con questi numeri, la domanda di sostituzione del parco circolante più vecchio con veicoli green risulta totalmente inadeguata agli obiettivi attesi”.

“Non è più procrastinabile una presa di posizione del Governo sulla strategia pluriennale per accompagnare il settore automotive nella difficile e complessa transizione energetica – continua **De Stefani**. Serve passare dalle buone intenzioni ad azioni tangibili e coordinate, attraverso la reintroduzione dell’Ecobonus in logica triennale, un forte potenziamento dell’infrastruttura di ricarica pubblica e privata, soprattutto autostradale, e la revisione sostanziale della fiscalità sulle flotte aziendali, così da traghettare cittadini e imprese nel nuovo modello di mobilità elettrica, altrimenti le ricadute economiche, occupazionali e sociali della dirompente trasformazione in atto, che oltretutto risulta stressata dalla perdurante carenza dei microchip, dal caro energia e dalla crescita dell’inflazione, non saranno accettabili”.

“Infine, come già detto in altre occasioni, gli stringenti obiettivi di decarbonizzazione previsti all’interno delle proposte del pacchetto ‘Fit for 55’, in assenza di misure mitigatrici, impatteranno fortemente su tutta la filiera industriale e commerciale di settore. Per incidere efficacemente sul rinnovo del parco auto ci vuole maggiore pragmatismo, mobilitazione di risorse adeguate, senza preclusioni in termini di tecnologie e loro innovazioni, non dimenticando che l’accessibilità ai costi di elettriche e plug-in è ancora un fattore ostativo importante per lo sviluppo massiccio della mobilità completamente elettrica”, conclude **De Stefani**.

Sul lato dei canali di vendita, quello dei privati, con la fine degli incentivi, consuntiva un calo tendenziale del -20,9%, in rosso anche il canale società (-18,3%) e quello del noleggio (-15,9%).

Sul fronte motorizzazioni, continua l'implacabile diminuzione delle vendite di auto diesel che scendono del -44,1% e una quota di rappresentatività sul totale che arriva al minimo del 18,6%, ossia -22,5 p.p. in meno rispetto alla quota di gennaio 2019; in forte flessione anche le vendite di auto a metano (-48,3%) e a benzina (-39,4%), mentre quelle alimentate a GPL crescono del +24,3%. Prosegue l'ascesa di vetture ibride elettrificate (+15,2%), plug-in (+46,7%) ed elettriche pure (+45,9%), con queste ultime due che nell'insieme raggiungono una quota di mercato dell'8,5%.

Negli ultimi tre giorni di gennaio è stato immatricolato il 36,1% del totale mercato, mentre le **auto-immatricolazioni di case e concessionari**, secondo le elaborazioni sui dati Dataforce, hanno rappresentato il **9,9%** dei volumi di vendita mensili, con una flessione del -21,3% sul pari mese 2021.

<https://www.ilgiornaleditalia.it/news/motori/334065/federauto-gennaio-2022-registra-107-814-immatricolazioni-di-autovetture-nuove-19-7-rispetto-al-2021.html>

Parte male il 2022 per il mercato dell'auto, ma la speranza arriva da ibride ed elettriche: e Stellantis investe su Melfi

Il mercato dell'auto? Parte male questo 2022 per l'intero comparto. I dati non sono entusiasmanti con un sensibile calo dei volumi rispetto al 2019, dunque al periodo pre-pandemia. «Si apre un altro anno all'insegna dell'incertezza per le nostre imprese» dice Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto, dopo la pubblicazione dei dati auto di gennaio. E questo nonostante le recenti dichiarazioni sia del ministro allo Sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti, sia del suo vice, Gilberto Pichetto Fratin, «secondo i quali si sta lavorando a nuove misure per sostenere il settore automotive». Così, sottolinea De Stefani «il ritardo delle decisioni governative, già nel primo mese dell'anno, ha restituito un volume di immatricolazioni al di sotto dei livelli degli ultimi quattro anni e con una consistente riduzione degli ordini, anche delle elettriche, che impatterà nei mesi successivi». Solo per avere un ordine di grandezza, la flessione complessiva è quasi del -35% rispetto a gennaio 2019. E' evidente come, con questi numeri, «la domanda di sostituzione del parco circolante più vecchio con veicoli green risulta totalmente inadeguata agli obiettivi attesi» sottolinea **De Stefani Cosentino**. Che aggiunge: «Non è più procrastinabile una presa di posizione del governo sulla strategia pluriennale per accompagnare il settore automotive nella difficile e complessa transizione energetica. Serve passare dalle buone intenzioni ad azioni tangibili e coordinate, attraverso la reintroduzione dell'Ecobonus in logica triennale, un forte potenziamento dell'infrastruttura di ricarica pubblica e privata, soprattutto autostradale, e la revisione sostanziale della fiscalità sulle flotte aziendali, così da traghettare cittadini e imprese nel nuovo modello di mobilità elettrica», aggiunge De Stefani. Il gruppo Stellantis ha immatricolato a gennaio 38.593 auto, il 26,7% in meno dello stesso mese dell'anno scorso.

La quota è del 35,8% rispetto al 39,2% di un anno fa. Il mercato dell'usato Al contario cresce il mercato dell'usato, che totalizza 348.137 trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari a gennaio 2022, il 34,3% in più rispetto a gennaio 2021. Così Anfia in una nota, dopo la diffusione dei dati sulle vendite di auto. Secondo i dati pubblicati oggi dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, a gennaio 2022 il mercato italiano dell'auto totalizza 107.814 immatricolazioni (-19,7%) contro le 134.198 unità registrate a gennaio 2021 e le 155.880 di gennaio 2020 (-30,8%). Immatricolazioni a gennaio Apertura d'anno in tono minore per il mercato auto. Secondo

i dati pubblicati oggi dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, a gennaio 2022 il mercato italiano dell'auto totalizza 107.814 immatricolazioni (-19,7%) contro le 134.198 unità registrate a gennaio 2021 e le 155.880 di gennaio 2020 (-30,8%). Il dettaglio «Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina vedono il mercato di gennaio ridursi del 39,1%, con una quota di mercato del 27,4%, mentre le diesel, con il 18,5% di quota, si riducono del 44,2% rispetto al primo mese del 2021. Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa, di contro, rappresentano il 54,1% del mercato di gennaio, in crescita del 16,8% nel mese. Le autovetture elettrificate rappresentano il 43,5% del mercato di gennaio». Così l'Anfia, dopo la diffusione dei dati sulle vendite di auto. Stellantis investe su Melfi La conferma, da parte di Stellantis, di aumentare la produzione di auto nello stabilimento di Melfi (Potenza) - che dovrebbe arrivare a quota 30 mila nel prossimo mese di marzo - è stata accolta con soddisfazione, ma anche "con cautela", da Fim-Cisl, Fismic e Ugl. «La prudenza per noi è d'obbligo» ha detto il segretario della Fim-Cisl Basilicata, Gerardo Evangelista, sottolineando «l'incertezza che ancora aleggia sulle catene di fornitura, in particolare di microchip, che potrebbe determinare in futuro nuovi rallentamenti alla produzione e uno slittamento della ripresa». Secondo Evangelista, «la riorganizzazione annunciata dalla direzione aziendale risponde più alla necessità di riallineare i volumi produttivi al mercato dopo i problemi di questi mesi. La notizia del ritorno ai 20 turni con quattro squadre è un segnale positivo purché dia garanzie e prospettive al percorso industriale di Melfi, sia produttivo che occupazionale». «Grande soddisfazione» per le indicazioni fornite da Stellantis è stata espressa dal segretario regionale della Basilicata della Fismic, Pasquale Capocasale, «perché dopo anni di utilizzo degli ammortizzatori sociali - ha aggiunto - finalmente si ritornerà a lavorare a pieno ritmo, senza più riduzione di salario per i lavoratori. Un dato che ci soddisfa pienamente e che ci fa ben sperare per il futuro». A giudizio dei dirigenti della Ugl metalmeccanici Florence Costanzo e Giuseppe Palumbo, «da Melfi, da dove arrivano finalmente buone notizie, devono ripartire appuntamenti per condividere i processi di ripresa del settore auto, che dovrà rivedere il nostro sito leader del mercato globale. L'Ugl Basilicata metalmeccanici, affinché ciò avvenga, non farà mancare supporto e sostegno. Ora - hanno concluso - è giunto il momento di avere un interlocutore istituzionale, la Regione Basilicata, che deve convocare un tavolo avviando un confronto immediato con il sindacato» con l'obiettivo di potenziare i collegamenti per i dipendenti.

<https://www.msn.com/it-it/money/storie-principali/parte-male-il-2022-per-il-mercato-dellauto-ma-la-speranza-arriva-da-ibride-ed-elettriche-e-stellantis-investe-su-melfi/ar-AATn4Ss>

Il Sole **24 ORE**

Radiocor:

AGENZIA D'INFORMAZIONE

AUTO ITALIA: FEDERAUTO, SI APRE ALTRO ANNO DI INCERTEZZA, -35% SU 2019

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 01 feb - 'Si apre un altro anno all'insegna dell'incertezza per le nostre imprese. Nonostante le recenti dichiarazioni sia del ministro allo Sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti, sia del suo vice, Gilberto Pichetto Fratin, secondo i quali si sta lavorando a nuove misure per sostenere il settore automotive, il ritardo delle decisioni governative, già nel primo mese dell'anno, ha restituito un volume di immatricolazioni al di sotto dei livelli degli ultimi quattro anni e con una consistente riduzione degli ordini, anche delle elettriche, che impatterà nei mesi successivi. Solo per avere un ordine di grandezza, la flessione complessiva è quasi del -35% rispetto a gennaio 2019. È evidente come, con questi numeri, la domanda di sostituzione del parco circolante più vecchio con veicoli green risulta totalmente inadeguata agli obiettivi attesi'. Così Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto, dopo la pubblicazione dei dati auto di gennaio. 'Non è più procrastinabile una presa di posizione del Governo sulla strategia pluriennale per accompagnare il settore automotive nella difficile e complessa transizione energetica. Serve passare dalle buone intenzioni ad azioni tangibili e coordinate, attraverso la reintroduzione dell'Ecobonus in logica triennale, un forte potenziamento dell'infrastruttura di ricarica pubblica e privata, soprattutto autostradale, e la revisione sostanziale della fiscalità sulle flotte aziendali, così da traghettare cittadini e imprese nel nuovo modello di mobilità elettrica', aggiunge De Stefani.

Com-Fla-

(RADIOCOR) 01-02-22 18:36:26 (0571) 5 NNNN

https://www.borsaitaliana.it/borsa/notizie/radiocor/economia/dettaglio/auto-italia-federauto-si-apre-altro-anno-di-incertezza-35-su-2019-nRC_01022022_1836_571159519.html?lang=it

Motori: trend positivo per le due ruote a +21,2% mentre cala l'auto a -19,7%

• 1 Febbraio 2022

di RED-ROM

• in [Economia](#)



(PRIMAPRESS) - MILANO – Il mercato delle due ruote a motore prosegue nella sua tendenza positiva. Dopo un 2021 chiuso con un robusto +21,2%, che ha riportato i volumi di immatricolazione al periodo pre-pandemico, il nuovo anno si apre ancora con il segno più. I dati del mercato di moto, scooter e ciclomotori di gennaio 2022, diffusi in serata da Confindustria ANCMA (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori), descrivono infatti un incremento complessivo del 5,9% sullo stesso mese dell'anno scorso. Molto positivo l'andamento dei ciclomotori (+47,5%), bene anche le moto (+23,3%), stabile invece quello degli scooter, che registrano un +0,3%. Non si può dire altrettanto per il settore auto. Secondo i dati diffusi da Federauto il mercato a gennaio 2022 ha segnato un -19,7%. "Si apre un altro anno all'insegna dell'incertezza per le nostre imprese" - afferma Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto. Nonostante le recenti dichiarazioni sia del Ministro allo Sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti, sia del suo vice, Gilberto Pichetto Fratin, secondo i quali si sta lavorando a nuove misure per sostenere il settore automotive, il ritardo delle decisioni governative, già nel primo mese dell'anno, ha restituito un volume di immatricolazioni al di sotto dei livelli degli ultimi quattro anni e con una consistente riduzione degli ordini, anche delle elettriche, che impatterà nei mesi successivi. Solo per avere un ordine di grandezza, la flessione complessiva è quasi del -35% rispetto a gennaio 2019. È evidente come, con questi numeri, la domanda di sostituzione del parco circolante più vecchio con veicoli green risulta totalmente inadeguata agli obiettivi attesi". Dal Mef è arrivata la conferma di possibili aiuti al settore. Il ministro Giorgetti aveva già chiesto nelle scorse settimane al governo di attivare un sistema di incentivi per il settore in crisi. - (PRIMAPRESS)

<http://www.primapress.it/economia2/economic/motori-trend-positivo-per-le-due-ruote-a-21-2-mentre-cala-l-auto-a-19-7.html>

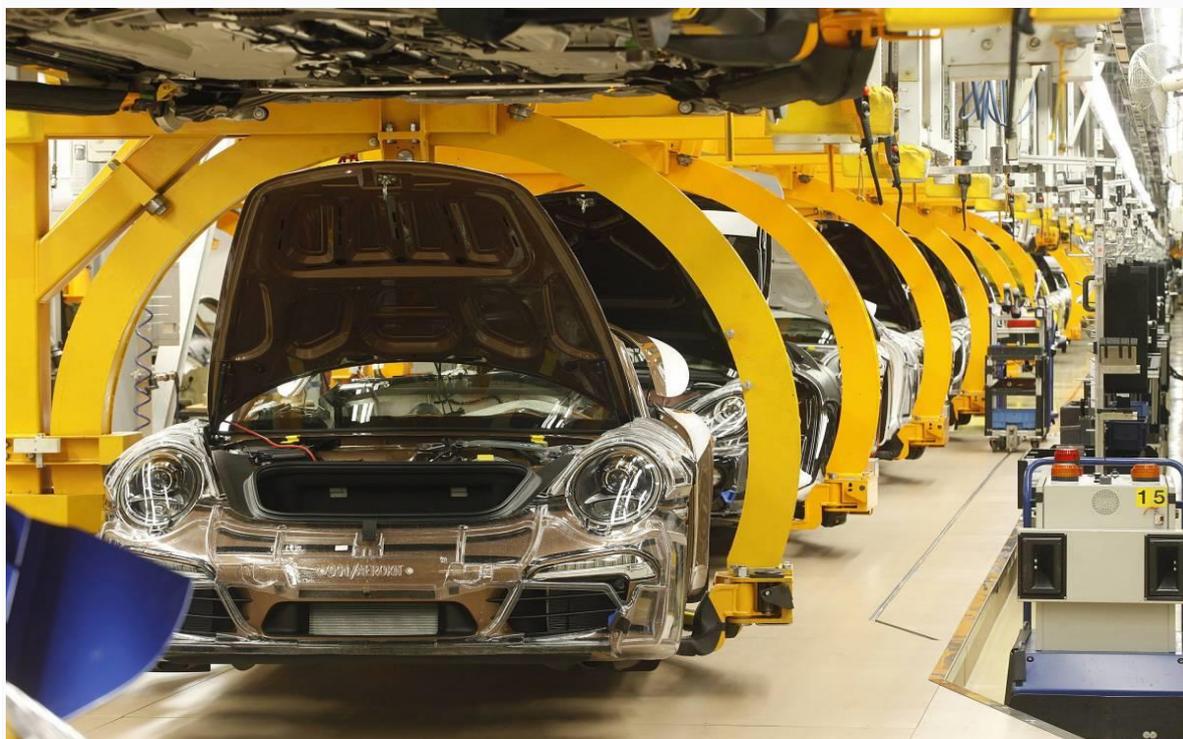
Auto, strategia e bonus nei piani del governo. Il tavolo con Giorgetti

2 Febbraio 2022 - 06:00

Al Mise Anfia, Stellantis, Iveco e le aziende con esuberi. Le ricadute della transizione



Pierluigi Bonora



Il governo rilancia sugli ecoincentivi per l'auto e fa sapere che è al lavoro su una strategia industriale in funzione della transizione energetica e i problemi di tenuta del «sistema». Il ministro dello Sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti, dopo numerose sollecitazioni, ha chiamato al tavolo Anfia, Stellantis, le aziende Bosch, Vitesco e Marelli (hanno da poco annunciato, rispettivamente, 700, 750 e 550 esuberi), Iveco, Brembo e altri. «Nonostante le difficoltà sono ottimista sul fatto che nelle prossime settimane, insieme con il Mef, presenteremo proposte per incentivi al settore automotive», così Giorgetti. «L'incontro è stato anche l'occasione per fare una ricognizione su strumenti e risorse messe a disposizione del Mise per sostenere una filiera strategica del sistema produttivo del Paese, con l'obiettivo di garantire l'equilibrio tra esigenze economiche, ambientali e sociali», spiega una nota.

La situazione, infatti, richiede la massima attenzione: mercato dell'auto in crisi, indotto che annuncia esuberi, oltre 500 imprese in sofferenza e 70mila posti in bilico, piano di Stellantis alle porte con il maxi-investimento per la Gigafactory in Italia. In più, le notizie, in arrivo dalla Francia, su 2.600 uscite volontarie previste dal gruppo nei prossimi due anni, oltre alle 1.380 avvenute nel 2021 secondo gli accordi contrattuali che l'azienda vuole rinnovare. Da tempo la filiera chiede al governo un piano nazionale che gestisca razionalmente la complessa transizione green, in modo che sia sostenibile socialmente, e nuovi ecobonus. In proposito, per l'auto gennaio si è chiuso con un altro «rosso» (-19,7% sullo stesso mese del 2021), ancora più pesante se si guarda al 2020 (-30,8%) e al 2019 (-34,8%). In calo del 5% su dicembre, ora all'8,4%, anche la quota delle vetture elettrificate.

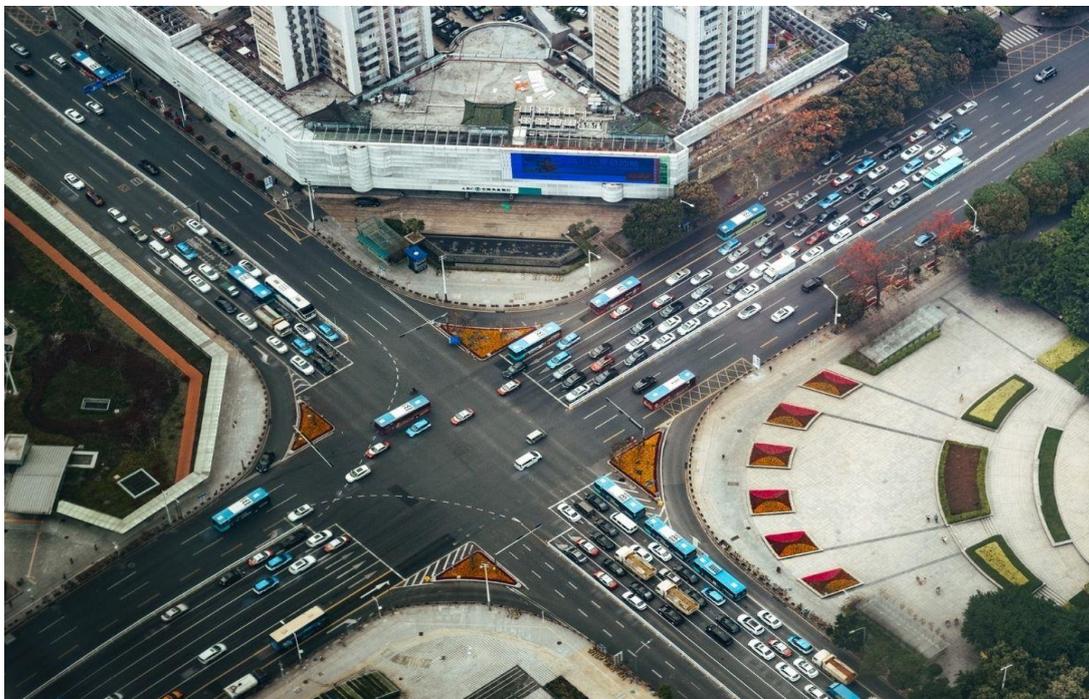
«Stiamo lavorando a una strategia industriale - precisa il viceministro Gilberto Pichetto - con l'obiettivo di modulare i nostri interventi sulle esigenze della filiera al fine di tutelare i livelli occupazionali. Prevediamo incentivi per transizione industriale, ricerca, Cig, formazione e riqualificazione professionale, credito garantito, deprezzamento fiscale anticipato. Bisogna gettare fin da ora le basi in vista degli anni in cui la svolta green assumerà più forza e l'incontro è servito a condividere i passaggi fondamentali per programmare il percorso».

«Senza interventi - ricorda Gian Primo Quagliano (Centro studi Promotor) - il comparto dell'auto, che vale il 12% del Pil, potrebbe diventare una pesante palla al piede, mettendo fortemente a rischio la prospettiva di una crescita del prodotto interno lordo, pari al 3,8%, prevista per il 2022». Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto (concessionari), rimarca i timori di «un impatto pesante anche sulla filiera commerciale in assenza di misure mitigatrici» e invia un messaggio all'ad di Stellantis, Carlos Tavares. Nel mirino è una dichiarazione del top manager: «I concessionari saranno il passato se non fanno felici i loro clienti e i produttori non potranno più permettersi di sostenere i dealer in un contesto di aumento dei costi». La replica: «Tavares parla di 80mila vendite di auto sul web nel 2021: ebbene, aggiungo che senza l'apporto dei concessionari sarà difficile pensare di continuare a vendere veicoli e che è indispensabile la relazione diretta con il cliente, visto che c'è chi pensa di immatricolare, al 2025, il 25% delle auto online». «Sui costi - precisa De Stefani Cosentino - rammento che sono subordinati alle imposizioni dei costruttori che per anni hanno gravato sui nostri show-room. Ben venga questo taglio».

<https://www.ilgiornale.it/news/economia/auto-strategia-e-bonus-nei-piani-governo-tavolo-giorgetti-2006975.html>

Mercato dell'auto: il 2022 parte con il piede sbagliato, -19,7%

- Marco Castelli
- Febbraio 2, 2022
- [Dati di vendita](#)
- [dati di mercato](#)



Lo si poteva immaginare, visto il [mancato rinnovo degli incentivi](#) e la carenza di prodotto, tuttora considerevole. Fatto sta che il mercato dell'auto a gennaio ha registrato 107.814 immatricolazioni di autovetture nuove, con una diminuzione del -19,7% rispetto alle 134.198 unità di gennaio 2021.

Nonostante le recenti dichiarazioni sia del ministro allo Sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti, sia del suo vice, Gilberto Pichetto Fratin, secondo i quali si sta lavorando a nuove misure per sostenere il settore automotive, il ritardo delle decisioni sta già pesando, *con un calo che sfiora il-35% rispetto a gennaio 2019.*

Non a caso, senza incentivi il **canale dei privati** è calato del -20,9%, ma sono in rosso anche il canale società (-18,3%) e quello del noleggio (-15,9%).

MERCATO DELL'AUTO: SERVONO MISURE STRUTTURALI

“Non è più procrastinabile una presa di posizione del Governo sulla strategia pluriennale per accompagnare il settore automotive nella difficile e complessa transizione energetica” spiega il **presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino**.

Federauto, infatti, propone:

- la **reintroduzione dell'Ecobonus** in logica triennale,
- un forte **potenziamento dell'infrastruttura di ricarica pubblica e privata**, soprattutto autostradale,
- la **revisione sostanziale della fiscalità sulle flotte aziendali**

OBIETTIVI TROPPO STRINGENTI

*“Infine, come già detto in altre occasioni, gli stringenti obiettivi di decarbonizzazione previsti all'interno delle proposte del pacchetto Fit for 55, in assenza di misure mitigatrici, **impatteranno fortemente su tutta la filiera industriale e commerciale di settore**. Per incidere efficacemente sul rinnovo del parco auto ci vuole maggiore pragmatismo, mobilitazione di risorse adeguate, senza preclusioni in termini di tecnologie e loro innovazioni, non dimenticando che l'accessibilità ai costi di elettriche e plug-in è ancora un fattore ostativo importante per lo sviluppo massiccio della mobilità completamente elettrica”* conclude De Stefani.



FLOP DIESEL, CRESCONO LE ELETTRICHE

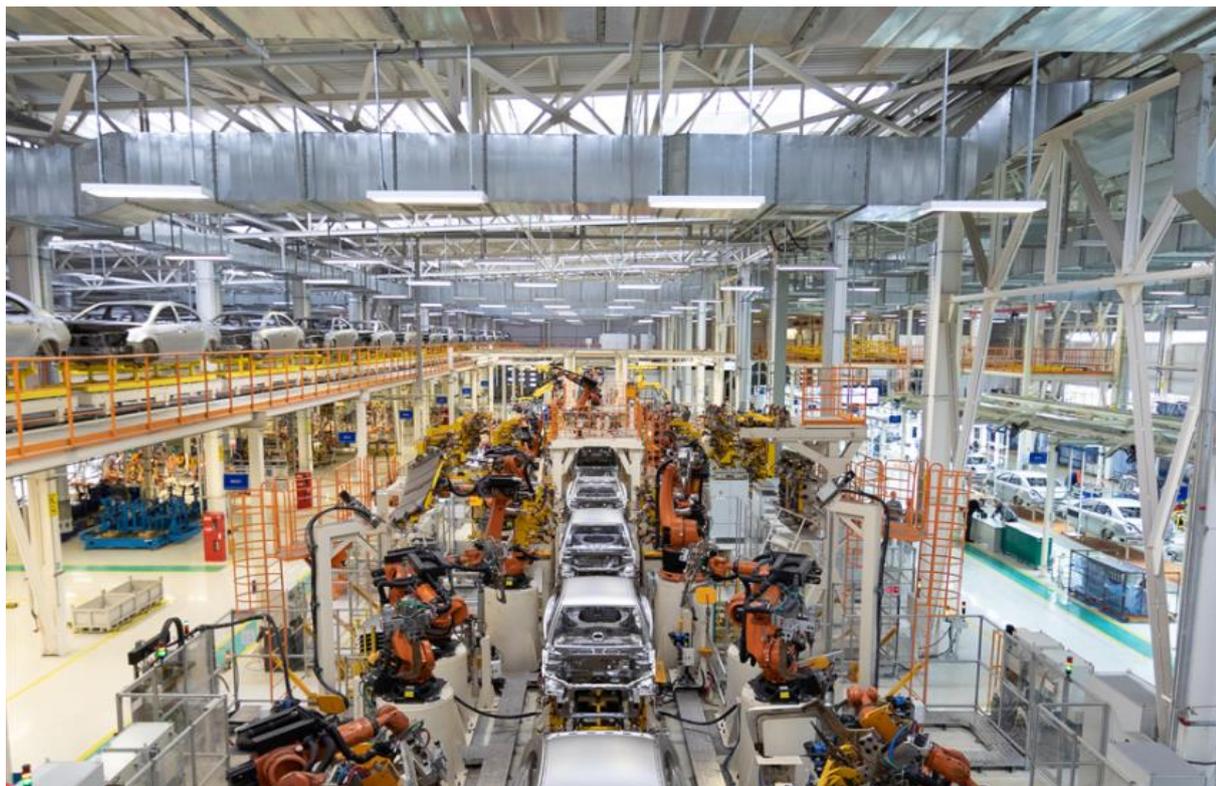
Sul fronte delle motorizzazioni, continua l'implacabile diminuzione delle vendite di auto diesel che scendono del -44,1% e una quota di rappresentatività sul totale che arriva al 18,6%.

Prosegue l'ascesa delle auto ibride (+15,2%), ibride plug-in (+46,7%) ed elettriche (+45,9%), con queste ultime due che nell'insieme raggiungono una quota di mercato dell'8,5%.

<https://www.dealerlink.it/mercato-auto-dati-gennaio-2022/>

Mercato auto, a gennaio -19,7%

03 febbraio 2022



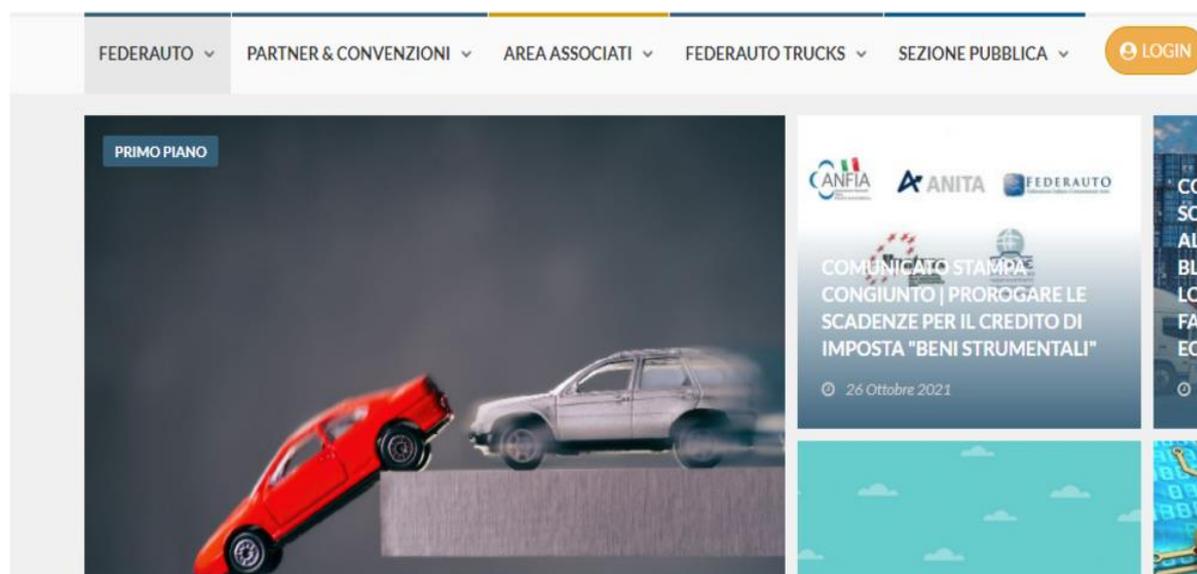
In base ai dati diffusi dal Ced del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, gennaio ha registrato 107.814 immatricolazioni di autovetture nuove, con una diminuzione del -19,7% rispetto alle 134.198 registrazioni di gennaio 2021. “Si apre un altro anno all’insegna dell’incertezza per le nostre imprese” ha detto Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

Per Federauto, nonostante le recenti dichiarazioni sia del Ministro allo Sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti, sia del suo vice, Gilberto Pichetto Fratin, secondo i quali si sta lavorando a nuove misure per sostenere il settore automotive, il ritardo delle decisioni governative, già nel primo mese dell’anno, ha restituito un volume di immatricolazioni al di sotto dei livelli degli ultimi quattro anni e con una consistente riduzione degli ordini, anche delle elettriche, che impatterà nei mesi successivi. Solo per avere un ordine di grandezza, la flessione complessiva è quasi del -35%

rispetto a gennaio 2019. È evidente come, con questi numeri, la domanda di sostituzione del parco circolante più vecchio con veicoli green risulta totalmente inadeguata agli obiettivi attesi. “Non è più procrastinabile una presa di posizione del Governo sulla strategia pluriennale per accompagnare il settore automotive nella difficile e complessa transizione energetica – ha continuato De Stefani. Serve passare dalle buone intenzioni ad azioni tangibili e coordinate, attraverso la reintroduzione dell’Ecobonus in logica triennale, un forte potenziamento dell’infrastruttura di ricarica pubblica e privata, soprattutto autostradale, e la revisione sostanziale della fiscalità sulle flotte aziendali, così da traghettare cittadini e imprese nel nuovo modello di mobilità elettrica, altrimenti le ricadute economiche, occupazionali e sociali della dirompente trasformazione in atto, che oltretutto risulta stressata dalla perdurante carenza dei microchip, dal caro energia e dalla crescita dell’inflazione, non saranno accettabili”. “Infine, come già detto in altre occasioni, gli stringenti obiettivi di decarbonizzazione previsti all’interno delle proposte del pacchetto ‘Fit for 55’, in assenza di misure mitigatrici, impatteranno fortemente su tutta la filiera industriale e commerciale di settore.

Per incidere efficacemente sul rinnovo del parco auto ci vuole maggiore pragmatismo, mobilitazione di risorse adeguate, senza preclusioni in termini di tecnologie e loro innovazioni, non dimenticando che l’accessibilità ai costi di elettriche e plug-in è ancora un fattore ostativo importante per lo sviluppo massiccio della mobilità completamente elettrica”, conclude De Stefani. Sul lato dei canali di vendita, quello dei privati, con la fine degli incentivi, consuntiva un calo tendenziale del -20,9%, in rosso anche il canale società (-18,3%) e quello del noleggio (-15,9%). Sul fronte motorizzazioni, continua l’implacabile diminuzione delle vendite di auto diesel che scendono del -44,1% e una quota di rappresentatività sul totale che arriva al minimo del 18,6%, ossia -22,5 p.p. in meno rispetto alla quota di gennaio 2019; in forte flessione anche le vendite di auto a metano (-48,3%) e a benzina (-39,4%), mentre quelle alimentate a GPL crescono del +24,3%. Prosegue l’ascesa di vetture ibride elettrificate (+15,2%), plug-in (+46,7%) ed elettriche pure (+45,9%), con queste ultime due che nell’insieme raggiungono una quota di mercato dell’8,5%. Negli ultimi tre giorni di gennaio è stato immatricolato il 36,1% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari, secondo le elaborazioni sui dati Dataforce, hanno rappresentato il 9,9% dei volumi di vendita mensili, con una flessione del -21,3% sul pari mese 2021.

Federauto: mercato auto gennaio -19,7%



In base ai dati diffusi dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, gennaio ha registrato 107.814 immatricolazioni di autovetture nuove, con una diminuzione del -19,7% rispetto alle 134.198 registrazioni di gennaio 2021.

«Si apre un altro anno all'insegna dell'incertezza per le nostre imprese - afferma Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto. Nonostante le recenti dichiarazioni sia del Ministro allo Sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti, sia del suo vice, Gilberto Pichetto Fratin, secondo i quali si sta lavorando a nuove misure per sostenere il settore automotive, il ritardo delle decisioni governative, già nel primo mese dell'anno, ha restituito un volume di immatricolazioni al di sotto dei livelli degli ultimi quattro anni e con una

consistente riduzione degli ordini, anche delle elettriche, che impatterà nei mesi successivi. Solo per avere un ordine di grandezza, la flessione complessiva è quasi del -35% rispetto a gennaio 2019. È evidente come, con questi numeri, la domanda di sostituzione del parco circolante più vecchio con veicoli green risulta totalmente inadeguata agli obiettivi attesi».

«Non è più procrastinabile una presa di posizione del Governo sulla strategia pluriennale per accompagnare il settore automotive nella difficile e complessa transizione energetica – continua De Stefani. Serve passare dalle buone intenzioni ad azioni tangibili e coordinate, attraverso la reintroduzione dell'ecobonus in logica triennale, un forte potenziamento dell'infrastruttura di ricarica pubblica e privata, soprattutto autostradale, e la revisione sostanziale della fiscalità sulle flotte aziendali, così da traghettare cittadini e imprese nel nuovo modello di mobilità elettrica, altrimenti le ricadute economiche, occupazionali e sociali della dirompente trasformazione in atto, che oltretutto risulta stressata dalla perdurante carenza dei microchip, dal caro energia e dalla crescita dell'inflazione, non saranno accettabili».

«Infine, come già detto in altre occasioni, gli stringenti obiettivi di decarbonizzazione previsti all'interno delle proposte del pacchetto 'Fit for 55', in assenza di misure mitigatrici, impatteranno fortemente su tutta la filiera industriale e commerciale di settore. Per incidere efficacemente sul rinnovo del parco auto ci vuole maggiore pragmatismo, mobilitazione di risorse adeguate, senza preclusioni in termini di tecnologie e loro innovazioni, non dimenticando che l'accessibilità ai costi di elettriche e plug-in è ancora un fattore ostativo importante per lo sviluppo massiccio della mobilità completamente elettrica», conclude De Stefani.

Sul lato dei canali di vendita, quello dei privati, con la fine degli incentivi, consuntiva un calo tendenziale del -20,9%, in rosso anche il canale società (-18,3%) e quello del noleggio (-15,9%).

Sul fronte motorizzazioni, continua l'implacabile diminuzione delle vendite di auto diesel che scendono del -44,1% e una quota di rappresentatività sul totale che arriva al minimo del 18,6%, ossia -22,5 p.p. in meno rispetto alla quota di gennaio 2019; in forte flessione anche le vendite di auto a metano (-48,3%) e a benzina (-39,4%), mentre quelle alimentate a Gpl crescono del +24,3%. Prosegue l'ascesa di vetture ibride elettrificate (+15,2%), plug-in (+46,7%) ed elettriche pure (+45,9%), con queste ultime due che nell'insieme raggiungono una quota di mercato dell'8,5%. Negli ultimi tre giorni di gennaio è stato immatricolato il 36,1% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari, secondo le elaborazioni sui dati Dataforce, hanno rappresentato il 9,9% dei volumi di vendita mensili, con una flessione del -21,3% sul pari mese 2021.

<https://distribuzionemoderna.info/news/federauto-mercato-auto-gennaio-197-percent>

Il Governo stanZIA 800 milioni per il settore auto nel 2022. Arriveranno nuovi incentivi

18 Febbraio 2022



Il Consiglio dei ministri ha appena approvato una serie di misure, tra cui **anche un fondo per sostenere il settore automotive**. Ne [avevamo già parlato stamattina](#) e, adesso, è arrivato il via libera. In realtà, la cifra è un po' inferiore a quella ipotizzata. **Per il 2022 saranno messi a disposizione 800 milioni di euro** per sostenere questo settore. Negli anni successivi e fino al 2030, il Governo stanzierà circa un miliardo di euro all'anno.

Questi fondi serviranno, come già si sapeva, sia per sostenere l'industria auto in questa fase di trasformazione e sia l'acquisto di nuove vetture. Significa, dunque, che tali fondi **non saranno utilizzati solamente** per [erogare nuovi incentivi](#). In ogni caso, anche se i fondi stanziati non sono forse quelli che le associazioni di categoria si aspettavano, quanto

approvato oggi dal Governo è **un piano di aiuti strutturato di lungo periodo**. Si tratta di un bel salto avanti rispetto agli interventi stop and go del passato.

Ma gli incentivi? Per il momento, il Governo **si è limitato solamente a stanziare i fondi** che serviranno a sostenere il settore automotive. La ripartizione degli 800 milioni di euro del 2022 e del miliardo di euro dei prossimi anni, sarà definita dal ministero dello Sviluppo Economico assieme ai ministeri dell'Economia e della Transizione ecologica. Non bisognerà attendere molto per quella del 2022 visto che sarà definita entro 30 giorni dall'entrata in vigore del Decreto Bollette con un Dpcm apposito.

A quel punto **capiremo pure la struttura degli incentivi** anche se pare che sarà adottato uno schema molto simile a quello dei vecchi incentivi con alcuni specifici vincoli legati anche al prezzo della vettura. Infatti, il ministro Giorgetti ha annunciato che a breve intende presentare, insieme al ministro della Transizione ecologica, *"un decreto incentivi per l'acquisto di auto ecologicamente compatibili, non solo elettriche"*, perché nella fase di transizione *"dobbiamo considerare anche altre fonti, come l'ibrido"*.

In ogni caso, solo quando arriverà il provvedimento ufficiale potremo capire esattamente il fondo destinato nel 2022 agli incentivi e la loro struttura. Comunque, **per il mercato auto che sta vivendo un momento di difficoltà** si tratta di un'importante boccata d'ossigeno. Non rimane che attendere maggiori dettagli sul pacchetto di aiuti per il settore automotive che il Governo ha appena approvato.

Nel decreto è stato inserito anche un fondo per promuovere la ricerca e lo sviluppo della tecnologia dei microprocessori, la riconversione dei siti industriali esistenti e l'insediamento di nuovi stabilimenti sul territorio nazionale.

<https://www.hdmotori.it/auto/articoli/n551674/incentivi-auto-2022-governo-fondo/>

Il governo stanZIA 800 milioni per l'auto nel 2022

incentivi

di Alessandro Ascione

Publicato 18 febbraio 2022

Primi incentivi per il settore in arrivo a breve. E, dal 2023, un miliardo l'anno fino al 2030.



OK DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI - Il governo ha deciso per il **2022** uno **stanziamento di 800 milioni di euro** dedicato all'auto: l'ok del Consiglio dei ministri al decreto Bollette è appena arrivato. Dopodiché, dal 2023, ci sarà un miliardo l'anno fino al 2030. Il tutto rientra in una manovra di ampio respiro, che include fra l'altro sei miliardi da destinare a misure contro il caro-energia.

SERVONO DECRETI ATTUATIVI - Affinché queste novità siano effettive, servono decreti attuativi. Che stabiliranno anche gli **incentivi auto**: gli importi e i modelli che godranno dei bonus. Di sicuro ci saranno le elettriche, ma probabilmente anche le vetture con motore termico a basse emissioni. Gli aiuti andranno sia a chi compra un'auto sia all'industria, per sostenerne la riconversione ecologica; resta da vedere quanti soldi finiranno nelle tasche dei cittadini, come sconti sulle macchine nuove, e quanti ai gruppi automobilistici. La palla passa a tre ministeri, Mise, Mef e Mite: Sviluppo economico, dell'Economia e della Transizione ecologica. I decreti vanno adottati entro 30 giorni dall'entrata in vigore del decreto Bollette, che avverrà tra sabato 19 e lunedì 21 febbraio.

PASSO AVANTI - Analizzando la cosa dal punto di vista politico, l'improvvisa accelerata è da mettere in relazione con l'uscita di Draghi delle scorse ore, seccato perché il parlamento aveva messo il bastone fra le ruote del governo per altri provvedimenti. E così, mentre fino a ieri erano arrivati solo **incentivi** col contagocce, oggi ecco **bonus** sino al 2030, più misure di sostegno per le case automobilistiche. Il ministero dello Sviluppo economico gestirà il fondo. Fra poche ore, vi daremo aggiornamenti.

<https://www.alvolante.it/news/governo-stanzia-800-milioni-incentivi-auto-2022-377082>



Finalmente incentivi per l'auto: cosa cambia per il mercato?

- Marco Castelli
- Febbraio 22, 2022
- [Dealer](#), [Videointerviste](#)
- [Federauto](#), [Incentivi](#)

Dopo una lunga attesa, il **Government** ha finalmente deciso di stanziare **nuovi incentivi per l'auto**. E questa volta si tratta di un piano pluriennale: **800 milioni di euro per il 2022** e **un miliardo di euro all'anno dal 2023 al 2030**. Uno stanziamento contenuto all'interno del **decreto Bollette**, approvato il 18 febbraio da Palazzo Chigi.



(per il video dell'intervista cliccare qui → <https://www.dealerlink.it/finalmente-incentivi-auto-cosa-cambia-per-il-mercato/>)

Gli obiettivi dell'**Esecutivo** sono due: sostenere la **transizione energetica dell'industria** e l'**acquisto di auto nuove**, in un contesto di **mercato in profonda depressione**. Quindi si tratta per la prima volta di un intervento ad

ampio spettro. Ne abbiamo parlato con **Adolfo De Stefani Cosentino**, **presidente di Federauto**.

FEDERAUTO: FINALMENTE UNA PROGRAMMAZIONE PLURIENNALE

Un fatto è certo: per il mercato dell'auto cambierà parecchio, perchè finalmente si tratta di un **piano pluriennale**. De Stefani Cosentino sottolinea questo aspetto fondamentale: *“Rispetto agli altri incentivi, si tratta di una programmazione pluriennale: non ci saranno **stop&go**, almeno fino a quando non finirà il fondo annuale stanziato, e, quindi, potremo andare avanti con certezza, offrendo chiarezza al mercato e a chi vuole comprare un'auto. Ad oggi, visto che il Decreto Attuativo deve ancora uscire, c'è molta attesa”*.



In questi giorni sono girate indiscrezioni che parlano di **vari tipi di incentivi a seconda delle fasce di emissioni di CO2**. *“Oltre a **elettrico** e **ibrido plug-in** dovrebbe essere compreso anche **l'endotermico**, ma non sappiamo ancora quale sarà il tetto massimo di listino delle autovetture”* spiega il presidente di Federauto.

Leggi anche: [Federauto lancia l'allarme sui posti di lavoro nell'automotive](#)

Di sicuro il fondo sarà gestito dal **Ministero dello Sviluppo Economico**, che stabilirà di volta in volta la destinazione delle somme, “di concerto” con i **Ministeri dell’Economia e della Transizione Ecologica**. Ne sapremo di più entro 30 giorni.

L’IMPORTANZA DEGLI INCENTIVI

Intanto un risultato è stato ottenuto: **le istanze provenienti da Federauto e dalle altre associazioni automotive** sono state finalmente ascoltate. *“Si tratta del segnale più importante, peraltro parte del programma europeo che prevede di sostituire il **parco inquinante** con quello a **basse emissioni**. Per farlo, dobbiamo mettere in grado il consumatore di poter acquistare le vetture”*. Ecco perchè gli incentivi, nonostante l’attuale mancanza di prodotto, sono fondamentali. E lo saranno nel corso dei prossimi otto anni.

<https://www.dealerlink.it/finalmente-incentivi-auto-cosa-cambia-per-il-mercato/>



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

TRUCK

Federauto: bene la proroga degli incentivi

Lo slittamento al 31 dicembre 2022 dei termini di consegna di beni strumentali per la fruizione del credito di imposta del 10% consente alle concessionarie di effettuare le consegne legate agli ordini raccolti nei mesi scorsi. Artusi scrive a Bellanova chiedendo una misura analoga anche per i veicoli commerciali e l'apertura di un tavolo ministeriale esteso alle associazioni automotive

Di **Redazione** - 17 Febbraio 2022



L'approvazione dell'emendamento al **decreto legge Milleproroghe** che ha fatto slittare al **31 dicembre 2022** i termini di consegna dei beni strumentali (inclusi camion, furgoni e autobus turismo), ordinati nel 2021 e di cui è stato versato l'anticipo del 20% al fornitore, incentivati con il credito d'imposta al 10% è arrivato come una

boccata di ossigeno raccogliendo consensi dal mondo automotive.

Massimo Artusi, vice presidente di Federauto, con delega a truck e van ha commentato come questo ampliamento della finestra di accesso all'incentivo consenta «alle **imprese più sensibili all'ammodernamento ecologico dei propri mezzi** di usufruire dell'incentivo nonostante i ritardi nelle consegne causati dalla carenza di materiali ed è quindi da accogliere come un passo importante verso una transizione energetica improntata alla sostenibilità sia ambientale che socio-economica. Si tratta di **una attenzione a cui tenevamo molto**, un segnale di considerazione dei nostri problemi».

Artusi ha poi indicato ulteriori passi in questa direzione in una lettera inviata alla viceministra Bellanova, nella quale definisce «particolarmente urgente» **un'analogia proroga nelle consegne dei veicoli commerciali** incentivati mediante il DM 203/20. «Una misura – puntualizza Artusi – essenziale per impedire che le imprese non possano avvalersi degli incentivi a causa dei ritardi di consegna riconducibili alla carenza internazionale dei semiconduttori e più in generale di componenti».

Nella lettera Artusi sollecita, definendolo strategico, un «intervento di sostegno alle imprese di autotrasporto, attraverso **l'istituzione di un credito d'imposta legato ai consumi di gasolio, GNL e Ad-Blue**, compatibile con le finalità generali del prossimo Decreto Energia al varo del Governo» e conclude chiedendo alla vice ministra Bellanova la **convocazione di un apposito Tavolo ministeriale esteso alle associazioni dell'automotive**, per definire soluzioni condivise, credibili ed efficaci finalizzate a fare fronte alle suddette criticità.

<https://www.uominietrasporti.it/prodotto/mondo-pesante/federauto-bene-la-proroga-degli-incentivi/>

Federauto Trucks chiede la proroga degli incentivi e un tavolo sull'autotrasporto



17 Febbraio 2022

Il vice presidente di Federauto, con delega a truck e van, **Massimo Artusi**, ha dichiarato «*apprezzamento*» per l'approvazione (non era stato recepito nel bilancio dello stato a dicembre 2021) – con un emendamento al decreto legge «Milleproroghe» – della posticipazione dal 30 giugno al 31 dicembre dei termini di consegna dei beni strumentali (inclusi camion, furgoni e autobus turismo), ordinati nel 2021 e di cui è stato versato l'anticipo del 20% al fornitore, incentivati con il credito d'imposta al 10%.

«*L'ampliamento della finestra di accesso all'incentivo consente, infatti, alle imprese più sensibili all'ammodernamento ecologico dei propri mezzi*», ha proseguito Artusi, «*di usufruire*

dell'incentivo nonostante i ritardi nelle consegne causati dalla carenza di materiali ed è quindi da accogliere come un passo importante verso una transizione energetica improntata alla sostenibilità sia ambientale che socio-economica. Si tratta di una attenzione a cui tenevamo molto, un segnale di considerazione dei nostri problemi».

Artusi ha anche indicato ulteriori passi in questa direzione in una lettera alla Vice Ministra delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Teresa Bellanova, nella quale definisce «*particolarmente urgente*» un'analogha proroga nelle consegne dei veicoli commerciali incentivati mediante il DM 203/20. «*Si tratta*», ha scritto Artusi, «*di una misura richiesta dall'intera filiera dell'autotrasporto e dell'automotive, risolvibile con un Decreto Direttoriale*» ma «*essenziale per impedire che le imprese non possano avvalersi degli incentivi a causa dei ritardi di consegna riconducibili alla carenza internazionale dei semiconduttori e più in generale di componenti. È difficile accettare che il ritardo dell'industria gravi sui trasportatori impedendogli di usufruire dei fondi messi a disposizione per il rinnovo del parco*».

Nella lettera Artusi sollecita inoltre – definendolo «*strategico*» – un «*intervento di sostegno alle imprese di autotrasporto*», attraverso «*l'istituzione di un credito d'imposta legato ai consumi di gasolio, GNL e Ad-Blue, compatibile con le finalità generali del prossimo Decreto Energia al varo del Governo*».

Per affrontare tutte queste tematiche e le altre criticità che affliggono l'autotrasporto – dalle revisioni dei mezzi commerciali alla riforma dei trasporti eccezionali – Artusi chiede infine alla Vice Ministra Bellanova la convocazione di un apposito Tavolo ministeriale esteso a tutte le associazioni dell'automotive, per definire soluzioni condivise, credibili ed efficaci finalizzate a fare fronte alle suddette criticità.

<https://www.pneusnews.it/2022/02/17/federauto-trucks-chiede-la-proroga-degli-incentivi-e-un-tavolo-sullautotrasporto/>

Trasporti-Italia.com

Federauto Trucks: bene proroga incentivi autotrasporto, ora necessario aprire tavolo criticità



giovedì 17 febbraio 2022

I termini di consegna dei beni strumentali - inclusi camion, furgoni e autobus turismo - **incentivati con il credito d'imposta al 10%** e ordinati nel 2021, di cui è stato versato l'anticipo del 20% al fornitore, sono stati **posticipati dal 30 giugno al 31 dicembre** dal DI Milleproroghe.

Commenti positivi sono arrivati da parte del **vice presidente di Federauto, con delega a truck e van, Massimo Artusi**: "L'ampliamento della finestra di accesso all'incentivo consente, infatti, alle imprese più sensibili all'ammodernamento ecologico dei propri mezzi di **usufruire dell'incentivo nonostante i ritardi nelle consegne causati dalla carenza di materiali** ed è quindi da accogliere come **un passo importante verso una transizione energetica** improntata alla sostenibilità sia ambientale che socio-economica. Si tratta di una attenzione a cui tenevamo molto, un segnale di considerazione dei nostri problemi".

Ulteriori misure per sostenere l'autotrasporto

Con una lettera alla **Vice Ministra delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili**, Teresa Bellanova, Artusi ha anche indicato ulteriori passi in questa direzione chiedendo un'**analoga proroga nelle consegne dei veicoli commerciali incentivati** mediante il DM 203/20.

"Si tratta - ha scritto Artusi - di una misura richiesta dall'intera filiera dell'autotrasporto e dell'automotive, risolvibile con un Decreto Direttoriale ma **essenziale per impedire che le imprese non possano avvalersi degli incentivi** a causa dei ritardi di consegna riconducibili alla carenza internazionale dei semiconduttori e più in generale di componenti. È difficile accettare che **il ritardo dell'industria gravi sui trasportatori** impedendogli di usufruire dei fondi messi a disposizione per il rinnovo del parco".

Nella lettera Artusi sollecita inoltre un intervento di sostegno alle imprese di autotrasporto, attraverso l'istituzione di **un credito d'imposta legato ai consumi di gasolio**, GNL e Ad-Blue, compatibile con le finalità generali del prossimo Decreto Energia al varo del Governo.

Per affrontare tutte queste tematiche e altre criticità dell'**autotrasporto** - dalle revisioni dei mezzi commerciali alla riforma dei trasporti eccezionali - Artusi chiede infine alla Vice Ministra Bellanova la convocazione di **un apposito Tavolo ministeriale** esteso a tutte le associazioni dell'**automotive**.

<https://www.trasporti-italia.com/camion/federauto-trucks-bene-proroga-incentivi-autotrasporto-ora-necessario-aprire-tavolo-criticita/50667>



auto361
automotive news

Federauto Trucks, Artusi: Proroga dei termini di consegna “Un successo della nostra compattezza”

22\02\2022



In merito alla recente formalizzazione del Decreto Direttoriale firmato dalla DG «Sicurezza Stradale e Autotrasporto» del MIMS che accorda sei mesi di proroga – dal 14 marzo al 14 settembre – per le consegne dei veicoli commerciali agevolati con il Fondo Autotrasporto 2020-21 del Decreto 203/20, Massimo Artusi, Vice Presidente di Federauto Truck&Van, ha dichiarato: «Siamo soddisfatti che le Istituzioni stiano tenendo conto delle gravi problematiche della carenza dei semiconduttori e di altri componenti che si stanno riflettendo sul mercato dei veicoli commerciali, con gravi ricadute per i comparti dell’Autotrasporto e dell’Automotive».

«La proroga al 14 settembre delle consegne dei veicoli ordinati nell'ambito degli incentivi del Fondo Autotrasporto», ha continuato Artusi, «rappresenta un passo importante che evita un grave ed immeritato danno per le imprese che intendono investire in innovazione, ambiente e sicurezza».

«Se si considera che la Commissione Bilancio della Camera ha dato via libera anche ad un'altra importante proroga delle consegne in materia di beni strumentali nell'ambito della conversione in legge del Decreto Milleproroghe», ha aggiunto Artusi, «siamo di fronte ad un set di interventi importanti per consentire agli Operatori di rispettare le scadenze per gli investimenti programmati lo scorso anno e finalizzare quel rinnovo del parco dei veicoli commerciali essenziale per attuare le politiche di *Green New Deal* a cui tutti vogliamo contribuire».

«Il varo in rapida successione di due norme sollecitate da tutta la filiera dell'autotrasporto (la richiesta del Decreto Direttoriale era stata sottoscritta da Anfia, Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai, Federauto, Fedit, Trasportounito e Unrae)», ha concluso Artusi, «dimostra due cose: che le Istituzioni si stanno muovendo nella direzione giusta e che quando il nostro settore riesce a muoversi compattamente per avanzare richieste concrete e di buon senso si ottengono successi importanti».

<https://www.auto361.it/federauto-trucks-artusi-proroga-dei-termini-di-consegna-un-successo-della-nostra-compattezza/>

Federauto Trucks: proroga consegna veicoli passo importante per le imprese



martedì 22 febbraio 2022

"La proroga al 14 settembre delle consegne dei veicoli ordinati nell'ambito degli incentivi del **Fondo Autotrasporto** rappresenta un passo importante che evita un grave ed immeritato danno per le imprese che intendono investire in innovazione, ambiente e sicurezza". Questo il commento di **Massimo Artusi, Vice Presidente di Federauto Truck&Van** in merito alla [recente formalizzazione del Decreto Direttoriale](#) firmato dalla DG Sicurezza Stradale e Autotrasporto del MIMS che accorda sei mesi di **proroga** – dal 14 marzo al 14 settembre – per le **consegne dei veicoli commerciali** agevolati con il **Fondo Autotrasporto 2020-21** del Decreto 203/20.

"Siamo soddisfatti che le istituzioni stiano tenendo conto delle gravi problematiche della carenza dei semiconduttori e di altri componenti che si stanno riflettendo sul mercato dei veicoli commerciali, con gravi ricadute per i comparti dell'**Autotrasporto e dell'Automotive**", ha aggiunto Artusi.

Verso il Green New Deal

"Se si considera che la **Commissione Bilancio della Camera** ha dato via libera anche a un'altra importante proroga delle consegne in materia di beni strumentali nell'ambito della conversione in legge del Decreto Milleproroghe - ha aggiunto Artusi - siamo di fronte ad un set di interventi importanti per consentire agli operatori di rispettare le scadenze per gli investimenti programmati lo scorso anno e finalizzare quel **rinnovo del parco dei veicoli commerciali** essenziale per attuare le politiche di **Green New Deal** a cui tutti vogliamo contribuire".

"Il varo in rapida successione di due norme sollecitate da tutta la filiera dell'autotrasporto (la richiesta del Decreto Direttoriale era stata sottoscritta da **Anfia, Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai, Federauto, Fedit, Trasportounito e Unrae**) - ha concluso Artusi- dimostra due cose: che le istituzioni si stanno muovendo nella direzione giusta e che quando il nostro settore riesce a muoversi compattamente per avanzare richieste concrete e di buon senso si ottengono successi importanti".

Tag: [federauto](#), [trasporto merci](#)

<https://www.trasporti-italia.com/camion/federauto-trucks-proroga-consegna-veicoli-passo-importante-per-le-imprese/50761>

Federauto Trucks: Artusi soddisfatto della proroga di sei mesi delle consegne

Ecco le dichiarazioni rilasciate dal vice presidente di Federauto Truck&Van Massimo Artusi

di **Alessio Salome** 22 Febbraio, 2022



Massimo Artusi, vice presidente di Federauto Truck&Van, ha commentato la recente formalizzazione del decreto direttoriale firmato dalla **DG Sicurezza Stradale e Autotrasporto** del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile. Questo

accordava sei mesi di proroga (dal 14 marzo al 14 settembre) delle consegne dei veicoli commerciali agevolati con il **Fondo Autotrasporto 2020-21 del 203/20**.

*"Siamo soddisfatti che le Istituzioni stiano tenendo conto delle gravi problematiche della carenza dei semiconduttori e di altri componenti che si stanno riflettendo sul mercato dei veicoli commerciali, con gravi ricadute per i comparti dell'Autotrasporto e dell'Automotive. La proroga al 14 settembre delle consegne dei veicoli ordinati nell'ambito degli incentivi del Fondo Autotrasporto, rappresenta un passo importante che evita un grave ed immeritato danno per le imprese che intendono investire in innovazione, ambiente e sicurezza", ha detto **Artusi**.*

Gli operatori potranno rispettare le scadenze per gli investimenti programmati lo scorso anno

Il vice presidente di Federauto Truck&Van ha proseguito dicendo: *"Se si considera che la Commissione Bilancio della Camera ha dato via libera anche ad un'altra importante proroga delle consegne in materia di beni strumentali nell'ambito della conversione in legge del Decreto Milleproroghe, siamo di fronte ad un set di interventi importanti per consentire agli Operatori di rispettare le scadenze per gli investimenti programmati lo scorso anno e finalizzare quel rinnovo del parco dei veicoli commerciali essenziale per attuare le politiche di Green New Deal a cui tutti vogliamo contribuire"*.

"Il varo in rapida successione di due norme sollecitate da tutta la filiera dell'autotrasporto (la richiesta del Decreto Direttoriale era stata sottoscritta da Anfia, Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai, Federauto, Fedit, Trasportounito e Unrae), dimostra due cose: che le Istituzioni si stanno muovendo nella direzione giusta e che quando il nostro settore riesce a muoversi compattamente per avanzare richieste concrete e di buon senso si ottengono successi importanti", ha concluso Massimo Artusi.

<https://www.motorionline.com/federauto-trucks-massimo-artusi-soddisfatto-proroga-consegne/>

Prorogati al 14 settembre i termini per le consegne veicoli commerciali e accedere agli incentivi

Non solo camion, ora anche i veicoli commerciali. Arrivata la proroga frutto dalla impossibilità per i concessionari di consegnare i mezzi, a causa della carenza internazionale di semiconduttori e più in generale di componenti. Soddisfazione di Artusi (Federauto Trucks) «Un successo del muoversi uniti»

Di **Redazione** 23 Febbraio 2022



Dopo la [proroga al 31 dicembre 2022](#) dei termini di consegna dei beni strumentali (tra cui i camion) ecco il tanto atteso Decreto Direttoriale che proroga di sei mesi – **dal 14 marzo al 14 settembre** – i termini per le consegne dei veicoli commerciali agevolati con gli incentivi previsti dal DM 203/20.

Federauto plaude l'iniziativa – che aveva suggerito scrivendo la scorsa settimana [una lettera alla viceministra](#) – sottolineando che «**evita un danno grave e immeritato** alle imprese più sensibili alla transizione ambientale che dai ritardi causati dalla carenza dei semiconduttori rischiano di veder frustrati i loro sforzi di rinnovamento».

Il varo in rapida successione di due norme sollecitate da tutta la filiera dell'autotrasporto (la richiesta del Decreto Direttoriale era stata sottoscritta da Anfia, Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai, Federauto, Fedit, Trasportounito e Unrae) dimostra due cose «che governo e Parlamento si stanno muovendo nella direzione giusta e che quando il nostro settore riesce a **muoversi compattamente** per avanzare richieste concrete e di buon senso si ottengono successi importanti».

<https://www.uominietrasporti.it/prodotto/mondo-leggero/prorogati-al-14-settembre-i-termini-per-le-consegne-veicoli-commerciali/>

TRASPORTARE OGGI IN EUROPA



REDAZIONE - 24/02/2022

Artusi (Federauto Trucks) su proroga dei termini di consegna "Un successo della nostra compattezza"

In merito alla recente formalizzazione del Decreto Direttoriale firmato dalla DG «Sicurezza Stradale e Autotrasporto» del MIMS che accorda sei mesi di proroga – dal 14 marzo al 14 settembre – per le consegne dei veicoli commerciali agevolati con il Fondo Autotrasporto 2020-21 del Decreto 203/20, **Massimo Artusi**, Vice Presidente di [Federauto Truck&Van](#), ha dichiarato: «Siamo soddisfatti che le Istituzioni stiano tenendo conto delle gravi problematiche della carenza dei semiconduttori e di altri componenti che si stanno riflettendo sul mercato dei veicoli commerciali, con gravi ricadute per i comparti dell'Autotrasporto e dell'Automotive».

«La proroga al 14 settembre delle consegne dei veicoli ordinati nell'ambito degli incentivi del Fondo Autotrasporto», ha continuato Artusi, «rappresenta un passo importante che evita un grave ed immeritato danno per le imprese che intendono investire in innovazione, ambiente e sicurezza».

«Se si considera che la Commissione Bilancio della Camera ha dato via libera anche ad un'altra importante proroga delle consegne in materia di beni strumentali nell'ambito della conversione in legge del Decreto Milleproroghe», ha aggiunto Artusi, «siamo di fronte ad un set di interventi importanti per consentire agli Operatori di rispettare le scadenze per gli investimenti programmati lo scorso anno e finalizzare quel [rinnovo del parco dei veicoli commerciali](#) essenziale per attuare le politiche di Green New Deal a cui tutti vogliamo contribuire».

«Il varo in rapida successione di due norme sollecitate da tutta la filiera dell'autotrasporto (la richiesta del Decreto Direttoriale era stata sottoscritta da Anfia, Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai, Federauto, Fedit, Trasportounito e Unrae)», ha concluso Artusi, «dimostra due cose: che le Istituzioni si stanno muovendo nella direzione giusta e che quando il nostro settore riesce a muoversi compattamente per avanzare richieste concrete e di buon senso si ottengono successi importanti».

<https://trasportale.it/federauto-trucks-proroga-dei-termini-di-consegna/>