



RASSEGNA STAMPA

GENNAIO 2022



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

STAMPA

Sommario Rassegna Stampa

Pagina Testata		Data	Titolo	Pag.
Rubrica	Federauto			
17	Il Giornale	05/01/2022	<i>Nel 2021 vendute 137mila elettriche: crescita del 128% (P.B.)</i>	2
31	Giornale di Brescia	16/01/2022	<i>Notiziario - Qui Autotrasporto</i>	3
6	Il Resto del Carlino - Ed. Ravenna/Faenza/Lugo	07/01/2022	<i>L'elettro-scettico "E' ancora un lusso"</i>	4
1	La Discussione	04/01/2022	<i>Prosegue il crollo delle vendite, il settore chiede un piano al Governo (M.Santarelli)</i>	6
14/20	Uomini e Trasporti	01/01/2022	<i>Tra conferme e tavoli tecnici</i>	7

GRAZIE AGLI INCENTIVI

Nel 2021 vendute 137mila elettriche: crescita del 128%

■ Anche le auto elettrificate, in assenza di un ripensamento del governo sugli ecoincentivi, rischiano di andare incontro a una forte frenata. Il 2021, infatti, come rilevano le stesse associazioni di categoria e proprio grazie agli ecobonus, seppur erogati a singhiozzo, ha visto queste vetture (elettriche e ibride ricaricabili) fare un balzo del 128%, con quasi 137mila vendite. La stessa Motus-E, che raggruppa gli *stakeholder* della mobilità con la spina, sottolinea questo risultato, ma si dice anche preoccupata per il mancato rinnovo dell'ecobonus al settore.

Da Motus-E, come da Anfia, Unrae e Federauto, comunque, la pressione su Palazzo Chigi riguarda l'avvio di un intervento strutturale triennale (come sembrava doversi verificare attraverso sostegni al settore di 3 miliardi per 3 anni), «soprattutto nella prospettiva dell'abbandono, nel 2035, delle auto con motori Diesel e a benzina». Prospettiva, questa, contenuta nel piano dell'Unione europea «Fit for 55» tuttora in discussione, per il quale da più parti vengono però evidenziati i tempi troppo ravvicinati per il *phase out*.

PB



QUI AUTOTRASPORTO Fai/Investimenti

Il 12.01 la F.A.I. e le altre associazioni del Trasporto (Anfia, Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Federauto, Fedit, Trasporto Unito, UNRAE) hanno inviato una lettera al Direttore Generale per la Sicurezza Stradale e l'Autotrasporto del MIMS, Ing. Di Santo, con la richiesta di proroga di almeno sei mesi per le imprese di autotrasporto che, essendo risultate ammesse a beneficiare dei contributi ministeriali previsti dal D.M. n.145 del 7.08.20, dovranno rendicontare gli investimenti entro la data del 14.03.22 (quindi è chiesta la proroga fino al 14.09.22). La F.A.I. ritiene indispensabile evitare che, a causa della carenza globale di materie prime ed i conseguenti ritardi nella produzione e consegna di veicoli industriali e commerciali, le imprese rischino di perdere le importanti risorse stanziolate dal Ministero.

Nuova Sabatini

Il Ministero dello Sviluppo Economico, con il "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e il Bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024" (pubblicato sulla G.U. n. 310 del 31.12.21), ha rifinanziato la "Nuova Sabatini" con 240 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, per 120 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e per 60 milioni di euro per l'anno 2027. Le PMI potranno così continuare a

beneficiare delle agevolazioni per l'acquisto di beni materiali (veicoli, macchinari, impianti, beni strumentali d'impresa, attrezzature nuove di fabbrica e hardware) o immateriali (software e tecnologie digitali). Info: 030 3556861.

Edr e bilateralità Ccnl

Si ricorda che dall'1.1.22 il nuovo CCNL logistica, trasporto merci e spedizione prevede un incremento di 10 euro mensili lordi legato all'Elemento Distinto della Retribuzione per il 3° livello Super per il personale non viaggiante e per il livello B3 per il personale viaggiante (con relativa riparametrazione per tutti gli altri livelli contrattuali), nonché di 4 euro mensili per la bilateralità, destinati ad alimentare le quote aziendali per Sanilog (2,5 euro) e per Ebilog (1,5 euro). È possibile scaricare la nuova tabella dall'area download del sito www.fai.brescia.it. Info: 030 3556861.

Corsi della Fai

Sono aperte le iscrizioni di gennaio e febbraio 2022 per i corsi della F.A.I. Dal 22.01: 1) "Carrello Elevatore. Primo rilascio". Dal 29.01: 1) "Formazione Lavoratori. Aggiornamento"; 2) "Gru su autocarro. Primo rilascio". Dal 05.02: 1) "Carrello Elevatore. Aggiornamento"; 2) "Aggiornamento RSPP". Dal 12.02: 1) "Sicurezza del carico" (6 ore); 2) "RSPP ed RLS. Primo rilascio"; 3) "Rinnovo CQC" (35 ore, 5 sabati). Il 19.02: "Il Cronotachigrafo Digitale" (8 ore). Il 26.02: "Gru su autocarro. Aggiornamento". Info: 0303556865.

Confartigianato Trasporti

A seguito del prolungamento dello stato di emergenza al 31/03/2022, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, con circolare del 27 dicembre 2021 prot. 39841, ha disposto nuove proroghe per i certificati di validità delle abilitazioni alla guida e dei documenti necessari per il loro rilascio. Per informazioni contattare l'Area Sviluppo Associativo di Confartigianato Imprese Brescia ai numeri 030/3745.284-324.



Adolfo Cosentino De Stefani (Mercedes-Smart)

L'elettro-scettico «È ancora un lusso»

Adolfo Cosentino De Stefani è il titolare della concessionaria Mercedes e Smart, ma è anche il presidente nazionale di **Federauto**, la Federazione italiana dei concessionari auto, ed ha le idee molto chiare sull'elettrico.

Perché lei è 'elettro-scettico'?

«Basta guardare i costi. Permettersi una auto elettrica o addirittura plug-in è ancora un lusso».

Appunto, i costi...

«La media di un'auto elettrica 'pura' è di 34mila euro. La media di un'auto ibrida, ovvero plug-in a benzina o diesel, o come la chiamo io 'alla spina', sale a 52mila euro. Non sono tanti gli italiani che, oggi, possono permettersi costi di questo genere».

Poi ci sono i problemi 'accessori'.

«Vero. L'obsolescenza, ad esempio, è elevatissima. La 'vita' media di una batteria è di 7 anni. Inoltre, col tempo, rottamare una auto elettrica diventerà sempre più difficile, perché perde di valore e, per i concessionari, non sarà più conveniente».

L'auto elettrica è un progetto molto 'politico'?

«Proprio così. La propensione all'acquisto è molto bassa. In totale, in Italia, nel 2021 sono state immatricolate 1,45 milioni di auto. Di queste, solo 85mila sono elettriche o ibride 'vere'. A questa media, se si vorranno sostituire i 39 milioni di auto circolanti, ci vorranno decenni. E le colonnine? Sufficienti, ma quasi tutte da 2-3 kwh, quindi occorrono 7-8 ore per una ricarica completa».

Qualche soluzione alternativa?

«Basterebbe proibire la circolazione ai 22 milioni di auto euro0, euro1, euro2 ed euro3, e il risultato immediato sarebbe un calo delle emissioni nocive del 60%».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



118

Prese di ricarica nel territorio

Nel Comune ci sono già 55 infrastrutture installate, per un totale di 118 prese di ricarica, a servizio di 102 stalli, riservati alle auto elettriche in ricarica. Di queste, 8 colonnine sono già di tipo 'fast' per la ricarica veloce.

L'assessore alla mobilità Gianluigi Baroncini:

«Presto si aggiungeranno altre 31 infrastrutture di ricarica, per un totale di 118 'prese' per la ricarica»



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

AUTO

**Prosegue il crollo delle vendite,
il settore chiede un piano al Governo**

MARCO SANTARELLI

a pagina 5

AUTO

Prosegue il crollo delle vendite, il settore chiede un piano al Governo

MARCO SANTARELLI

Si chiude, quasi inevitabilmente, in maniera negativa il 2021 del mercato auto italiano: a dicembre -27,5% sul 2020 e -38% sul 2019. Complessivamente rispetto al 2020 del lockdown e delle concessionarie chiuse per due mesi, si registra una timida crescita del 5,5% ma rispetto al 2019 il calo è del 24%, con un consuntivo di 1.457.952 unità vendute. Le cose non vanno meglio negli altri Paesi europei, l'elettrificazione sta bloccando molti acquisiti potenziali e nel nostro Paese, l'assenza di incentivi in manovra economica, ha portato alla paralisi contenuta nei numeri diffusi dal ministero delle Infrastrutture.

Calano tutte le motorizzazioni: benzina (-42,1%), diesel (-42,3%), metano (-46,5%), elettriche pure (-15,3%) e plug-in (-8,3%), stabili Gpl (-0,4%) e ibridi elettrici (+0,8%). Faticosamente, quindi, l'abbandono dei carburanti fossi va avanti: le auto plug-in e le ibride elettriche (HEV) sono infatti cresciute in termini relativi rispettivamente del +138,6% e del +93% con una rappresentatività sul mercato giunta al 4,6% e al 29,2%, mentre le auto elettriche hanno raggiunto le oltre 67.000 unità immatricolate

(+102,5%) e una quota di mercato pari al 4,6%. In totale quindi le elettrificate valgono 38,4%. Dieci anni fa sarebbe apparsa fantascienza, mentre come già da molti anni, il mercato è "drogato" dalle auto-immatricolazioni di case e concessionari, che secondo le elaborazioni sui dati Dataforce diffusi da **Federauto**, hanno rappresentato circa il 12% dei volumi di vendita a dicembre, mentre nell'anno sono state pari al 9%.

Di qui l'abbondanza di chilometri zero nei saloni dei concessionari, un flusso che non si è fermato nemmeno ora che la carenza di microprocessori, ha frenato la produzione in molti stabilimenti europei. Guardando ai singoli marchi, Fiat si conferma nel 2021 al primo posto con 223.567 vetture vendute e una quota del 15,33% in crescita

del 5,78%. Seguono Volkswagen, Toyota, Peugeot e Ford. Panda resta la bestseller italiana a dicembre con 6.524 esemplari venduti, seguita da Dacia Duster, Toyota Yaris, Lancia Ypsilon e Fiat 500X.

"La discutibile decisione del phase out delle auto con motore a combustione interna a partire dal 2035 annunciata dal Cite (Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica) il mese scorso e la mancanza di incentivi auto per lo svecchiamento del parco circolante, sono fattori che andranno ad aggravare ulteriormente l'andamento del mercato auto con impatti negativi sulle imprese italiane, l'occupazione e la tenuta della filiera nel suo complesso", prevede Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di **Federauto**, la federazione dei concessionari auto.



POLITICA | INCONTRO TRA ASSOCIAZIONI DI SETTORE E LA VICEMINISTRA BELLANOVA



di Umberto Cutolo

Non si vedevano – tutti insieme, sia pure in videoconferenza – dallo scorso giugno. I temi sul tappeto erano tanti e si erano lasciati con l'impegno di rivedersi a breve per cercare soluzioni a una transizione ecologica e a una ripresa post pandemia che rischiano di entrare in conflitto, danneggiandosi a vicenda, e sembrano aver scelto come terreno di scontro proprio il mondo dell'autotrasporto.

La viceministra alle Infrastrutture e alla Mobilità sostenibili, **Teresa Bellanova**, e le associazioni dell'autotrasporto si sarebbero dovute incontrare già prima dell'estate per avviare tavoli di lavoro sui nodi principali, poi la riunione era stata rinviata a dopo le vacanze, ma a metà settembre c'è stato un nuovo slittamento, attribuito dal ministero a una non meglio precisata «richiesta di rinvio avanzata da alcune associazioni».

I PRESENTI E IL NUOVO ALBO

Evidente il riferimento alle nuove procedure di ammissione all'Albo degli autotrasportatori che, affidando la scelta alle Confederazioni e limitando

Assicurate le risorse per il settore nella legge di Bilancio, mentre il ministro Giovannini ha firmato i decreti per 100 milioni di incentivi al rinnovo del parco. Tavoli tecnici su intermodalità, autisti, regolamento comunitario e aumenti dei carburanti. E a breve potrebbero tornare i costi di riferimento



1.000 EURO PER LE PATENTI

Nel decreto Infrastrutture è comparsa anche una norma "leggera", nel senso che affronta – senza volerlo risolvere – il problema della carenza di autisti. In particolare, concede un contributo di 1.000 euro per le spese per patenti e CQC a giovani sotto i 35 anni o a chi riceve il reddito di cittadinanza o altri ammortizzatori sociali. Chi richiede il contributo deve aver stipulato, entro tre mesi dal conseguimento della patente o della CQC, un contratto di lavoro come autista con un'azienda di autotrasporto.

LE MISURE DEL DECRETO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

art. 1	Eccezionali	Con il decreto Fiscale viene confermato il limite massimo di 108 ton (anziché 86, come previsto dal decreto Trasporti) e la divisibilità del carico in sei pezzi. Entro il 30 aprile saranno emanate nuove norme.
art. 1	Lunghezza	La lunghezza massima di autoarticolati e autosnodati è portata da 16,50 a 18,75 m.
art. 1	Revisioni	La facoltà di affidare in concessione, a imprese di autoriparazione le revisioni periodiche dei veicoli per il trasporto merci, è estesa a rimorchi e semirimorchi.
art. 1	Conducenti	Dal 1° gennaio al 30 giugno 2022, ai giovani fino 35 anni e a chi percepisce reddito di cittadinanza o ammortizzatori sociali, è riconosciuto un contributo, a rimborso delle spese per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli per trasporto di merci in conto di terzi, pari a 1.000 euro e comunque non superiore al 50% dell'importo. I richiedenti devono avere stipulato, entro tre mesi dal conseguimento della patente o dell'abilitazione professionale, un contratto di lavoro in qualità di conducente con un operatore dell'autotrasporto per un periodo di almeno sei mesi.
art. 1	Addestramento	È consentito che a bordo degli autocarri sia presente anche un soggetto neoassunto per un periodo di addestramento di durata massima di tre mesi.
art. 2	Autostrade	È prorogata fino al 31 dicembre 2021 la sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25.
art. 3	ART	Si autorizza l'Autorità di regolazione dei trasporti, per l'esercizio 2022, a far fronte alla copertura delle minori entrate derivanti dal contributo per il funzionamento, previsto nella misura di 3,7 milioni di euro, mediante l'utilizzo della quota non vincolata dell'avanzo di amministrazione accertato maturato al 31 dicembre 2020. La disposizione consentirà all'ART di non aumentare l'aliquota contributiva a carico degli operatori.
art. 5	Albo	Cambiano i requisiti per la rappresentanza delle associazioni dell'autotrasporto all'interno del Comitato Centrale dell'Albo. In particolare, si introduce un paletto restrittivo per la Confederazione (a cui l'associazione aderisce) prevedendo che la stessa deve aver fatto parte dell'Assemblea Generale del CNEL almeno per tre mandati negli ultimi 5 anni e che può indicare solo un'associazione di categoria dell'autotrasporto merci, che a sua volta deve possedere i requisiti previsti dalla norma per l'accreditamento.
art. 8	Contributi	La disposizione riguarda la disciplina delle agevolazioni per l'acquisto di veicoli nuovi a basse emissioni (legge di bilancio 2019) ed è diretta a specificare che il termine del 31 dicembre 2021, per usufruire dei contributi, si riferisce alla data di acquisto del veicolo e non alla data di immatricolazione.

POLITICA | INCONTRO TRA ASSOCIAZIONI DI SETTORE E LA VICEMINISTRA BELLANOVA

**100 MILIONI
PER SVECCHIARE IL PARCO**

Il giorno dopo l'incontro tra la viceministra Bellanova e le associazioni dell'autotrasporto, il ministro Giovannini ha firmato due decreti con cui vengono stanziati 100 milioni per il rinnovo del parco. In realtà il primo finanzia l'acquisto di veicoli ad alimentazione alternativa (ibridi elettrici e CNG e LNG) e vanno da un minimo di 4.000 euro per quelli ibridi di massa da 3,5 a 7 ton fino a 24 mila euro per quelli elettrici oltre le 16 ton, oltre a un contributo di 1.000 euro in caso di rottamazione. Il secondo incentiva con contributi da 3 a 24 mila euro la rottamazione di mezzi inquinanti per sostituirli con altri più puliti, riservando 35 milioni all'acquisto di Euro 6.

l'indicazione di ciascuna di queste a una sola associazione, ha provocato uno scontro in assetti che sembravano consolidati, tenendo fuori del Comitato centrale rappresentanze come Assotir, Fiap, Unitai e facendo spazio a organizzazioni come la Confederazione libere associazioni artigiane italiane (CLAAI, mai apparsa sulle scene dell'autotrasporto) o la Confefercenti, a cui si è aggrappata Trasportunito per recuperare in extremis la legittimità che Confetra gli aveva ne-

gato preferendole la tradizionale Fedit. In questa situazione, per Bellanova era già un affare delicato individuare quali associazioni convocare per l'incontro. Se l'è cavata invitando le dieci presenti nel Comitato centrale (Anita, Casartigiani, Confartigianato Trasporti, Claii, Concooperative, Fai, Fedit, Fita, Lega Coop e Trasportunito) e, in più, Unatras. Alla vigilia dell'incontro, il presidente di Unatras (e di Confartigianato trasporti), **Amedeo Genedani**, ha proposto di far partecipare, al posto di presidente e segretario di Unatras – già presenti come Confartigianato e Fai (il segretario è **Pasquale Russo**) – due delle tre sigle rimaste fuori. Fiap e Unitai hanno accettato la mediazione, Assotir no (una sorta di preannuncio dell'uscita da Unatras). E così è stato.

**CONFERMATI FONDO
E INCENTIVI**

Alla fine, però, il tanto atteso confronto – finalmente davanti ai monitor dalle 14:30 di mercoledì 17 novembre – ha portato due importanti conferme e una serie di impegni che il governo dovrà onorare. Perché di questi tempi diventa importante anche che – alla vigilia della legge di Bilancio 2022 – siano stati confermati i 240 milioni assegnati ogni anno all'autotrasporto, anche se lo stanziamento è strutturale fino al 2024 e dunque sarebbe stato clamoroso cancellarli all'improvviso. Così, nel tran tran abitudinario, le stesse associazioni hanno chiesto che la ripartizione fosse identica a quella degli scorsi anni: 140 per i pedaggi autostradali, 70 per le spese non documentate, 25 per gli investimenti e 5 per la formazione. Altrettanto importante – sempre dati i tempi – è la conferma che i due decreti da 50 milioni cadauno per gli incentivi al rinnovo del parco camion sono stati firmati dal ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, **Enrico Giovannini**, il giorno dopo l'incontro. Si tratta di due provvedimenti di pari entità, ma di diversa durata: il primo finanzia l'acquisto di veicoli ad alimentazione alternativa, in particolare ibridi (diesel/elettrico), elettrici e a carburanti a ridotte emissioni (CNG e LNG) e vanno da un minimo di 4.000 euro per quelli ibridi di massa complessiva da 3,5 a 7 ton fino a 24 mila euro per quelli elettrici oltre le 16 ton, oltre a un contributo di 1.000 euro in caso di rottamazione di un diesel. Il secondo incentiva per il biennio 2021-2022 – con

contributi da 3 a 24 mila euro – la rottamazione dei mezzi più inquinanti e la loro sostituzione con veicoli più puliti e più sicuri, riservando in particolare 35 milioni all'acquisto di Euro 6. Alla richiesta delle associazioni, la viceministra si è impegnata a varare al più presto i decreti attuativi.

**AUTISTI, REVISIONI
E INTERMODALITÀ**

Una rapida ricognizione sul Decreto Infrastrutture appena approvato ha permesso di mettere a fuoco altri temi rilevanti, dall'affidamento alle officine private delle revisioni anche di rimorchi e semirimorchi (e le associazioni hanno chiesto di varare in fretta i decreti attuativi), al contributo di 1.000 euro per le spese per patenti superiori e CQC a giovani sotto i 35 anni o a chi riceve il reddito di cittadinanza o altri ammortizzatori sociali. Misura apprezzata dalle associazioni, anche se la ritengono insufficiente, chiedendo di far partire la formazione giovanile fin dagli Istituti tecnici superiori. Proposta che Bellanova ha condiviso, impegnandosi a coinvolgere il ministero della Pubblica Istruzione nella ricerca di soluzioni al problema della carenza di conducenti. Altro nodo da sciogliere è quello dell'intermodalità. La vice ministra – che era affiancata dal capo Dipartimento del ministero, **Mauro Bonaretti**, dalla vice Capo di Gabinetto, **Maria Teresa Di Matteo**, e dal presidente Comitato centrale dell'Albo, **Enrico Finocchi** – ha ribadito che Marebonus e Ferrobonus saranno resi strutturali e confermati fino al 2028 (anche se qualcuno aveva chiesto di protrarli fino al 2030), ma alla richiesta di trasformarli in un voucher da assegnare agli autotrasportatori anziché agli armatori e agli organizzatori di treni, Bellanova ha risposto che su questo punto sono in corso consultazioni con Bruxelles.

**IL REGOLAMENTO
EUROPEO**

Con l'Unione europea, del resto, è tuttora aperto il discorso del nuovo regolamento comunitario sull'autotrasporto che entrerà in vigore il 22 febbraio del 2022. Un appuntamento a cui bisogna prepararsi in tempo perché introduce modificazioni rilevanti: dall'estensione delle regole sull'accesso alla professione anche a chi impiega in trasporti internazionali veicoli tra le 2,5 e le 3,5 ton di massa, al rafforzamento

POLITICA | INCONTRO TRA ASSOCIAZIONI DI SETTORE E LA VICEMINISTRA BELLANOVA

delle norme sullo stabilimento per contrastare le società di comodo, all'introduzione nel cabotaggio di una pausa di quattro giorni tra due operazioni, per impedire un impiego sistematico. Tutti questi temi – autisti, intermodalità e regolamento europeo, ma anche il nodo dei trasporti eccezionali – saranno comunque approfonditi a breve da un tavolo tecnico, strumento a cui la viceministra intende ricorrere assiduamente, dal momento che, ha detto, «nasce dal mio forte convincimento della necessità di dotarci di luoghi specifici in cui definire proposte e soluzioni mirate costruite e condivise con le Associazioni».

CARO CARBURANTE E COSTI D'ESERCIZIO

Così come davanti al tavolo di lavoro sarà approfondito quello che in questo momento è il problema più sentito dagli autotrasportatori: il balzo dei prezzi dei carburanti, con il gasolio salito del 18% dall'inizio dell'anno, il metano raddoppiato in poche settimane e l'AdBlue – additivo per abbattere l'inquinamento nei veicoli più moderni – a prezzi che rischiano di farlo sparire dal mercato. Genedani ha chiesto di far ricorso al credito d'imposta per abbattere soprattutto i maggiori costi di metano e AdBlue, ma è stato conseguenzialmente sollecitato la ripubblicazione dei costi di esercizio secondo le indicazioni dell'Autorità dei Trasporti e, dunque, aggiornando non solo le tabelle del costo dei carburanti, ma anche quelle – fisse dallo scorso novembre – che riguardano tutte le altre spese, comprese quelle della voce Energia, quella maggiormente colpita da aumenti. Anche su questo punto, Bellanova ha fornito «ampie rassicurazioni» secondo una nota Fiap, «affermando che la tematica è allo studio degli uffici ministeriali preposti e che, anche in questo caso, a breve ci saranno novità».

LA LEGGE DI BILANCIO

Perché, alla fin fine, in questo conflitto che vede, da una parte, la necessità inderogabile di azzerare al più presto l'inquinamento e, dall'altra, l'urgenza altrettanto inderogabile di rilanciare l'economia, l'autotrasporto italiano – ma più in generale l'automotive – sembra il vaso di coccio manzoniano in mezzo ai vasi di ferro. Anfia, Unrae, **Federauto**, cioè produttori e concessionari italiani e stranieri, ma anche noleggiatori, fo-



Autoarticolati allungabili fino a 18,75 metri

PER UN PALLET IN PIÙ

In commissione Trasporti della Camera, gli autoarticolati sono entrati che erano già stati «allungati» da 16,5 a 18 metri, ma quando ne sono usciti erano ancora più lunghi di altri 75 centimetri. Il decreto Infrastrutture sottoposto a conversione già legiferava sul Progetto 18, lanciato nel 2009 da ministero dei Trasporti e Anfia (associazione dei costruttori italiani di autoveicoli), per consentire ad autoarticolati e autosnodati di caricare più europallet, passando dai 33 dei 16,5 metri ai 37 dei 18, fermo restando il vincolo di massa fissato in 44 ton.

Ma il massimo consentito dall'Unione europea è 18,75 (capace di 38 europallet). Allora perché – per rimanere in materia di numeri – fatto 30 non fare 31? E quando dal semplice progetto, dopo dieci anni di sperimentazioni (330 complessi hanno percorso oltre 10 milioni di chilometri), si è passati a tramutarlo in legge, in tanti hanno cominciato a premere perché si aggiungessero quei 75 centimetri concessi da Bruxelles.

Il primo ad aver provato ad allungare il progetto 18 è stato, nel maggio di un anno fa, il grillino **Diego De Lorenzis**, ma il suo emendamento al decreto Crociere fu ritenuto inammissibile. Due mesi dopo tornarono alla carica su uno dei tanti decreti Covid, il leghista **Edoardo Rixi** e il forzista **Andrea Mandelli**, ma la loro iniziativa decadde. Ma è sull'ultimo decreto Infrastrutture che si è scatenata la corsa: le proposte di emendamento per salire a 18,75 metri in Commissione Trasporti della Camera sono state 33, molte con un grappolo di firmatari e in rappresentanza di tutti i gruppi parlamentari: non solo PD, M5S, Lega, FI e Fratelli d'Italia per rimanere ai più cospicui, ma anche Articolo Uno, Cambiamo! (di **Giovanni Toti**), SVP e un paio di deputati del gruppo misto.

Difficilmente a far pressione su di loro sono state le associazioni dell'autotrasporto, che già avevano accolto con perplessità i 18 metri. Alle motivazioni di ministero e Anfia (meno camion in circolazione, uguale manovrabilità dei 16,5 metri, maggiore razionalizzazione dei flussi logistici), **Thomas Baumgartner**, presidente di Anita, ha osservato che «questi mezzi dovrebbero poter circolare solamente su una rete stradale e autostradale individuata e adatta che collega centri produttivi e logistici, interporti, terminali ferroviari e porti, senza entrare mai nei territori urbani», mentre Assotir ha chiosato: «Quattro pedane in più, va bene. Ma se ciò avverrà senza un contemporaneo aumento delle tariffe, dovranno essere sempre i soliti birocciai tecnologici a doversi far carico delle spese per l'innovazione e della necessità di proteggere l'ambiente?».

derie, promotori dell'elettrico – in pratica tutte le associazioni che rappresentano in Italia la mobilità sostenibile – si sono dette «incredule» di fronte alla bozza della legge di Bilancio e, di suo, **Andrea Cardinali**, direttore generale di Unrae, l'unione dei produttori stranieri di veicoli, ha espresso «forte scon-

certo per l'assenza nella bozza della legge di Bilancio di qualsiasi misura a favore dell'automotive».

Genedani l'ha detto chiaro e tondo. Bellanova in uno dei suoi ultimi incontri pubblici con l'autotrasporto aveva invitato il settore «a giocare in attacco insieme per vincere». Il presidente di

POLITICA | INCONTRO TRA ASSOCIAZIONI DI SETTORE E LA VICEMINISTRA BELLANOVA

Unatras ha replicato: «Noi ci stiamo, ma chi ci accompagna in questa transizione? Come possiamo vincere in attacco insieme, se poi nella legge di Bilancio per l'autotrasporto e la gom-

ma c'è poco e niente?». Quasi in risposta a questi interrogativi, Bellanova ha annunciato che con la prossima legge di Bilancio sarà istituito «un Fondo con risorse disponibili per la strategia

di mobilità sostenibile, la lotta al cambiamento climatico, la riduzione delle emissioni, il rinnovo del parco circolante per l'autotrasporto». Se ne sa ancora poco. Si vedrà. ■

Dopo le modifiche alla rappresentanza nell'Albo

ASSOTIR BALLA DA SOLA

La notizia era nell'aria. Aver rifiutato l'estrema mediazione del presidente di Unatras, Amedeo Genedani, per consentirle di partecipare all'incontro con la viceministra, **Teresa Bellanova**, è stato un preannuncio dell'addio.

E, sabato 20 novembre, il Consiglio direttivo di Assotir ha deciso di formalizzare la decisione di lasciare Unatras. Lo hanno ufficializzato la presidente **Anna Vita Manigrasso**, e il segretario generale, **Claudio Donati**, con una lettera glaciale alla presidenza del coordinamento, nella quale sottolineano di «aver esaminato il bilancio complessivo dell'attività di Unatras, con riferimento specifico all'ultimo anno, e anche alla luce dei recenti avvenimenti» e, sulla base di questa analisi, di aver «preso atto del venir meno dei presupposti minimi per poter continuare a svolgere in modo proficuo la propria attività all'interno di Unatras». Ragion per cui «ha deliberato di ritenere conclusa l'esperienza all'interno del suddetto coordinamento». Resta uno spiraglio aperto: «Ciò non impedirà, laddove si riscontrino convergenze sui singoli temi, il nostro sostegno ad eventuali iniziative che Unatras, o altri, vorranno sviluppare».

È evidente che sulla decisione ha pesato il malumore per la decisione – formalmente da attribuire a Confcommercio – di indicare la FAI come unico rappresentante nel Comitato centrale dell'Albo, tagliando fuori in questo modo non solo Assotir, ma anche Fiap e Unitai. In realtà con le nuove disposizioni sui criteri di formazione dell'organismo,



Claudio Donati, segretario generale di Assotir

sancite dal decreto Infrastrutture convertito in legge, le Confederazioni possono indicare una sola associazione e dunque era scontato che la scelta cadesse sulla FAI, promotrice delle iniziative di adesione a Confcommercio.

Ma il punto di contestazione a Unatras è un altro ed è che – ricordano in Assotir – il coordina-

mento ha presentato in commissione Trasporti della Camera un documento a sostegno della modifica dei criteri di formazione del Comitato centrale dell'Albo («la nuova struttura del Comitato che si è delineata», sono le parole testuali, «è più confacente alle reali esigenze del mondo dell'autotrasporto»), senza aver consultato Assotir, che pure era direttamente colpita dalla misura.

Pertanto, negli ultimi tempi – ed è quel riferimento specifico «all'ultimo anno», contenuto nella lettera – benché Unatras abbia sempre parlato con voce unitaria, qualche divergenza di linea all'interno del coordinamento c'è stata: per esempio su tempi di pagamento, costi minimi e subvezione, temi sui quali le rappresentanze di imprese più strutturate sono meno propense delle associazioni rappresentative prevalentemente degli artigiani (tra cui, appunto, Assotir) a normative più stringenti. Non è un caso che la prima uscita della nuova Assotir – non più in Unatras – sia stata dedicata proprio alla subvezione (vedi p. 26), per contrastarne le dimensioni, appoggiandosi al nuovo Regolamento comunitario sull'autotrasporto.

TRIBUNALE DI MODENA – AVVISO DI VENDITA



CONCORDATO PREVENTIVO C.D.R. SRL
AUTOTRASPORTI-DEPOSITO-LOGISTICA SRL
R.G. N. 1/2020

G.D. DOTT. PASQUALE LICCARDO
COMMISSARIO GIUDIZIALE DOTT.SSA BEATRICE RIGHI

Offerto entro il **16/12/2021 alle ore 12.00**

Vendita il **17/12/2021 alle ore 10.00**

Lotto unico: n. 7 carrelli elevatori, n. 5 semirimorchi,
n. 2 rimorchi e n. 9 tra cui trattori stradali/motrice/autocarri

Luogo di vendita:

Istituto Vendite Giudiziarie di Modena, viale virgilio, 42/f
41123 Modena

Ulteriori informazioni sono consultabili
sul sito internet www.ivgmodena.it



Web

Zero incentivi nel 2022, solo un piccolo aiuto per i dealer (ancora da definire)

- Marco Castelli
- Dicembre 31, 2021
- [Dealer](#)
- [Incentivi](#)



Alla fine, nonostante le ripetute **richieste delle associazioni automotive**, ha prevalso la linea degli “**zero incentivi**”: nessun **nuovo incentivo sulle auto elettriche** e nemmeno sulle **auto elettrificate** e sulle **auto termiche**. Nessun aiuto concreto, quindi, per il momento, ad un mercato in difficoltà.

IL BONUS PER I CONCESSIONARI

Ormai archiviata la **Legge di Bilancio 2022** (domani entrerà in vigore), il discorso potrebbe riaprirsi per un eventuale nuovo provvedimento, ma, se così fosse, passerà sicuramente qualche settimana, se non qualche mese. I pochi spiccioli rimasti per l'automotive sono stati dirottati in **un bonus destinato a vari operatori, inclusi i concessionari auto**.

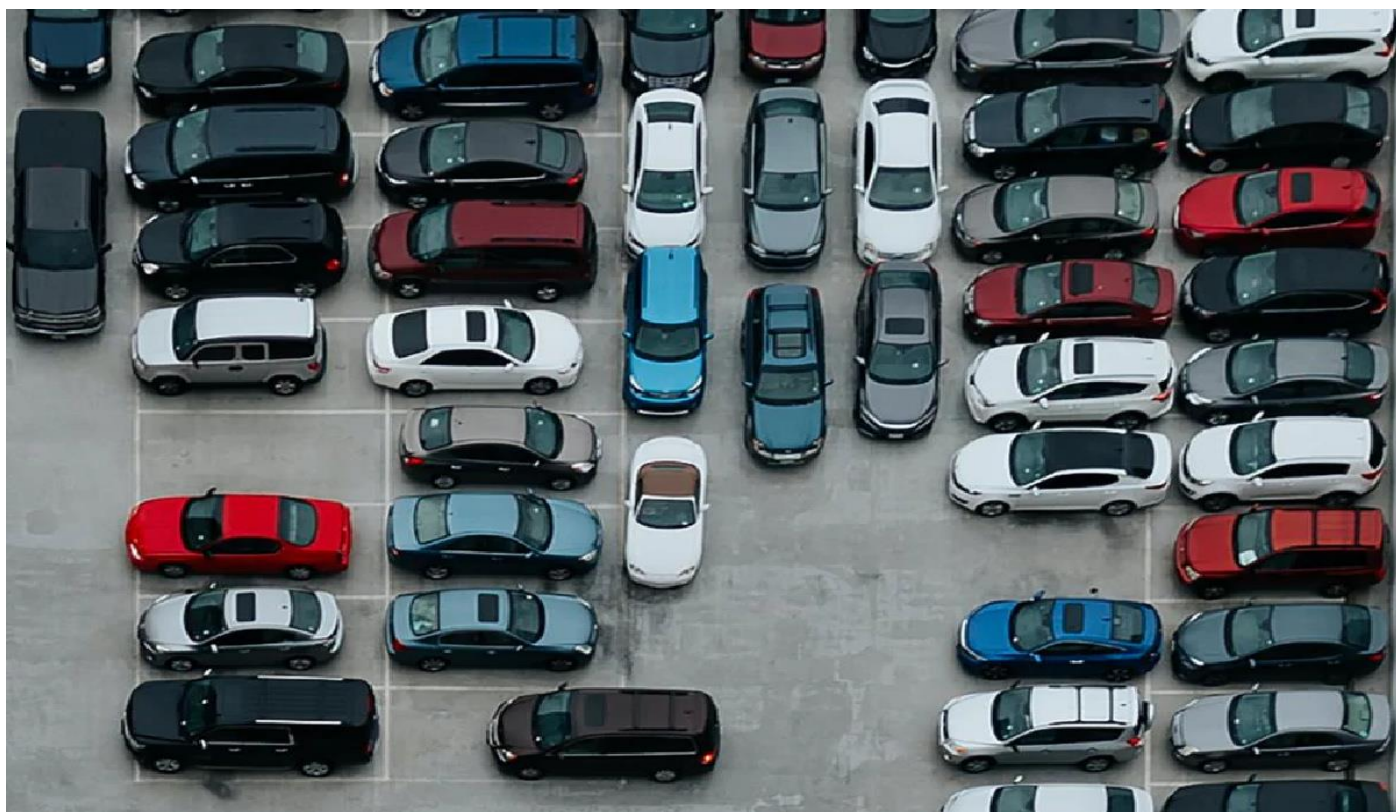
Si tratta però di un provvedimento ancora tutto da definire. Ecco, a questo proposito, cosa dice la Legge: **un fondo di 150 milioni di euro** per il solo 2022

verrà destinato “al sostegno degli operatori economici del settore del turismo, dello spettacolo e dell'automobile, gravemente colpiti dall'emergenza epidemiologica Covid-19”. Ne sapremo di più nelle prossime settimane. Basterà?

Approfondisci: [auto elettriche e ibride, ecco quali sono i dubbi dei clienti italiani](#)

ZERO INCENTIVI, COME FARE ORA PER VENDERE LE AUTO ELETTRICHE?

Gli **incentivi** negli ultimi due anni, nonostante i continui **stop&go**, hanno avuto un ruolo decisivo per spingere le vendite, specie quelle delle **auto elettriche**, che difatti hanno superato già a novembre la soglia delle **60mila unità immatricolate**. Occorre sottolineare che anche nell'ultima parte dell'anno le agevolazioni non ci sono state. Ora i concessionari dovranno abituarsi a **vendere gli EV al loro prezzo pieno**, a meno di agevolazioni e promo provenienti dalle stesse Case.



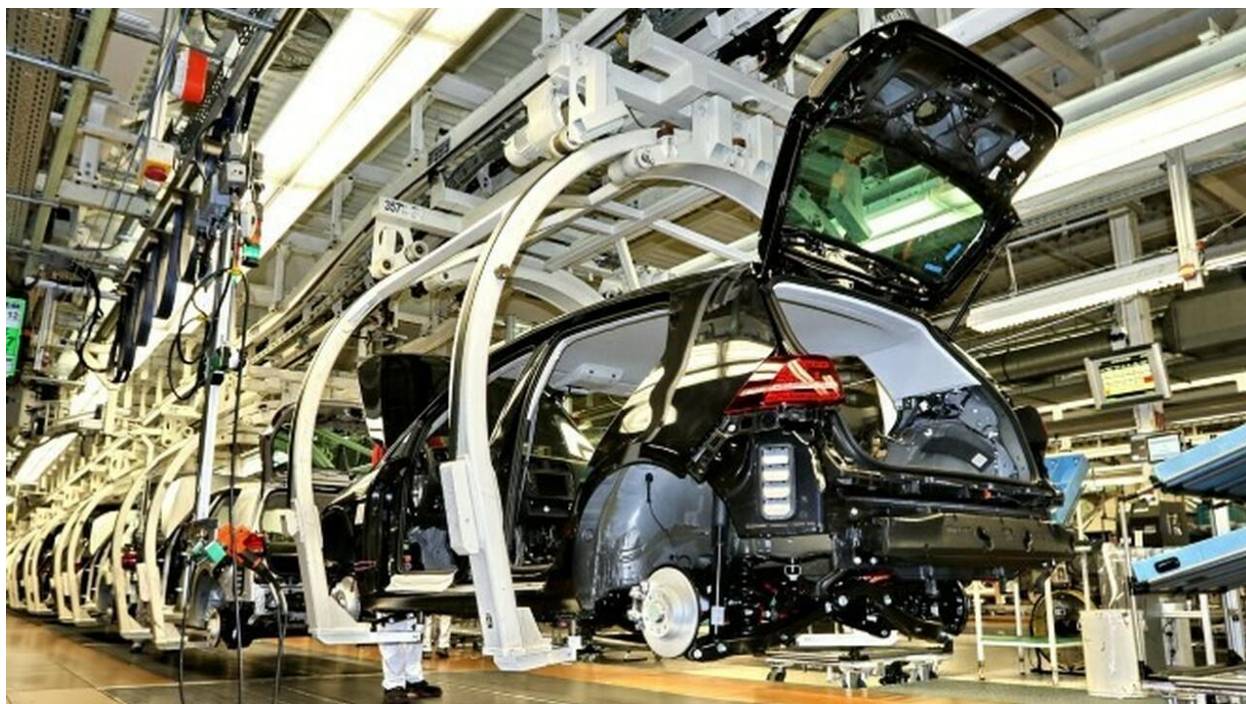
Di sicuro qualcosa i Costruttori dovranno fare: sappiamo infatti che i **Car Maker**, ormai, sono obbligati a immatricolare un certo numero di EV per **abbassare la media delle emissioni delle auto vendute** ed evitare le multe molto salate

dell'Unione Europea previste in caso di sfioramento dei limiti. Altrettanto sicuramente, le associazioni continueranno a far sentire la loro voce, ma nell'immediato le previsioni sono quelle di un pericoloso **stallo del mercato**.

Anche perchè la coda lunga del Covid e la crisi delle materie prime stanno portando ad una **carenza di prodotto in concessionaria** mai vista in passato. I primi mesi del 2022, dunque, **come preannunciato dal presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino**, saranno certamente complicati. Come d'altro canto lo è stato tutto il 2021.

<https://www.dealerlink.it/incentivi-auto-aboliti-2022/>

Lunedì 3 Gennaio 2022



Mercato auto, ancora un crollo: in Italia -27,5% vendite di dicembre. +5,5% nel 2021 ma -24% sul 2019

Nel mese di dicembre 2021 in Italia le immatricolazioni auto sono state 86.679, in calo del 27,5% rispetto alle 119.620 unità dello stesso mese del 2020. Nell'intero 2021, le immatricolazioni nel nostro Paese sono state 1.457.952, in crescita del 5,5% in confronto al 2020. I livelli del 2021 restano inferiori a quelli del periodo pre-pandemia: nel 2019 erano state immatricolate 1,9 milioni di auto. Nel 2021 il gruppo Stellantis ha immatricolato in Italia 549.775 auto, il 2,6% in più del 2020. La quota è pari al 37,7% rispetto al 38,8% dell'anno precedente. A dicembre il gruppo ha venduto 31.687 auto, in calo del 34,8%, con la quota che scende al 36,6% dal 40,6%. I trasferimenti di proprietà sono stati 274.998 a fronte di 276.665 passaggi registrati a dicembre 2020, con una diminuzione dello 0,60%.

Il volume globale delle vendite mensili, pari a 361.677, ha interessato per il 23,97% vetture nuove e per il 76,03% vetture usate. Nel mese di dicembre, secondo i dati forniti dal ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, l'auto più venduta in Italia si conferma Fiat Panda con 6.524 unità. Seguono sul podio Dacia Duster (2.713 unità) e Toyota Yaris Cross (2.389 unità). Al quarto posto Lancia Ypsilon con 2.210 unità, seguita da Fiat 500 X (2.095 unità), Jeep Renegade (2.074), Fiat 500 (1.751), e Jeep Compass (1.680). Chiudono la classifica delle 10 auto più vendute in Italia Peugeot 3008 (1.619) e Volkswagen Polo (1.546). Il dato finale delle

immatricolazioni del 2021 (1.457.952 unità totali) segnano «un magro recupero del +5,5% sull'anno horribilis 2020 e un pesante affondo del -24% sul 2019, con oltre 450.000 unità perse».

Lo segnala Federauto, la Federazione dei concessionari auto, che attraverso il suo presidente Adolfo De Stefani Cosentino parla del 2021 come di «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 trascinamento della pandemia, crisi dei microchip e delle materie prime e corsa all'elettrico». «L'Unrae ribadisce il forte sconcerto per la decisione delle Istituzioni di non assegnare nella Legge di Bilancio le risorse economiche necessarie per incentivare il mercato dell'auto con un piano triennale. Finora, le pur scarse risorse destinate con interventi 'stop and go' hanno avuto un impatto positivo nel promuovere la mobilità elettrica: le immatricolazioni di veicoli full-electric, plug-in hybrid e hybrid sono, infatti, aumentati del 274% nell'ultimo anno e mezzo, con indubbio impatto positivo sul rinnovo del parco e sulla riduzione emissioni». Lo afferma il presidente Michele Crisci. «L'assenza di una strategia almeno di medio periodo, con un piano di interventi organico - aggiunge Crisci - farà ricadere i costi economici della transizione sui consumatori, e i costi sociali sui lavoratori di un comparto che genera un fatturato commisurabile al 20% del Pil. Di fronte al segnale scoraggiante di una Legge di Bilancio priva di attenzione verso un settore fondamentale della transizione ecologica l'Unrae sostiene la necessità urgente di istituire un tavolo di lavoro che definisca una strategia volta a incentivare la diffusione di vetture di ultima generazione, accelerare il rinnovo del parco circolante, promuovere le infrastrutture di ricarica e varare la riforma fiscale del settore».

https://motori.ilgazzettino.it/economia/mercato_auto_ancora_un_crollo_in_italia_27_5_vendite_di_dicembre_5_5_nel_2021_ma_24_sul_2019-6417535.html

I'Automobile

Federauto: servono nuovi incentivi.

REDAZIONE • 03/01/2022



Adolfo De Stefani Cosentino - presidente di Federauto, l'associazione che riunisce i concessionari italiani - lancia **un grido di allarme per il futuro dell'intero settore nel nostro Paese**. “Nonostante le interlocuzioni rassicuranti con i rappresentanti di governo e parlamento, nella Legge di Bilancio 2022 non c'è alcuna traccia di **un piano pluriennale in grado di accompagnare la transizione ecologica**. Questo impone una riflessione: in un contesto in cui la propensione all'acquisto di autoveicoli da parte dei consumatori è già abbastanza confusa e incerta, la discutibile decisione del phase out delle auto con motore a combustione interna a partire dal 2035 annunciata dal Cite (il Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica) il mese scorso e **la mancanza di incentivi auto per lo svecchiamento del parco circolante**, sono fattori che rischiano di aggravare ulteriormente l'andamento del mercato con impatti negativi sulle imprese italiane,

l'occupazione e la tenuta della filiera nel suo complesso".

Il numero uno di Federauto punta anche il dito sui sostegni promessi dal governo per i settori maggiormente colpiti dalla crisi dovuta alla pandemia di coronavirus. **“Il fondo di 150 milioni di euro inserito nella manovra finanziaria non è adeguato** alle nostre attuali necessità. Più che ristori servono sostegni efficaci alla domanda per l'acquisto di veicoli a zero e basse emissioni, funzionali alla riduzione progressiva della CO2”.

Una legge non basta

"Riteniamo - ha proseguito De Stefani Cosentino - 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**. Inoltre, non dimentichiamoci che i comportamenti di acquisto non si modificano a suon di normative bensì creando un sistema favorevole al cambiamento che, dal nostro punto di vista, deve contemplare la **rimodulazione della fiscalità auto**, un piano di incentivazione fondato sulla neutralità tecnologica per il rinnovo del parco autovetture e veicoli commerciali leggeri e la **celere realizzazione di una rete di ricarica elettrica** efficiente e capillare sulla rete stradale, urbana, extraurbana e autostradale”.

<https://www.lautomobile.aci.it/articoli/2022/01/03/de-stefani-cosentino-federauto-servono-incentivi.html>

THINK TANK



RIPARTE L'ITALIA

osservatorio economico e sociale

• GENNAIO 5, 2022



Adolfo De Stefani Cosentino (presidente Federauto): «La mancanza di incentivi aggraverà l'andamento del mercato»

«La mancanza di incentivi auto andrà ad aggravare l'andamento del mercato». Lo afferma Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto. Il numero uno della federazione dei concessionari auto manifesta la sua preoccupazione per la situazione del settore automobilistico, che chiude in negativo il 2021: a dicembre -27,5% sul 2020 e -38% sul 2019. Complessivamente rispetto al 2020 del lockdown e delle concessionarie chiuse per due mesi, si registra una timida crescita del 5,5% ma rispetto al 2019 il calo è del 24%, con un consuntivo di 1.457.952 unità vendute.

Le cose non vanno meglio negli altri Paesi europei, l'elettrificazione sta bloccando molti acquisiti potenziali e nel nostro Paese, l'assenza di incentivi in manovra economica, ha portato alla paralisi contenuta nei numeri diffusi dal ministero delle Infrastrutture. Calano tutte le motorizzazioni: benzina (-42,1%), diesel (-42,3%), metano (-46,5%), elettriche pure (-15,3%) e plug-in (-8,3%), stabili Gpl (-0,4%) e ibridi elettrici (+0,8%).

Faticosamente, quindi, l'abbandono dei carburanti fossili va avanti: le auto plug-in e le ibride elettriche (HEV) sono infatti cresciute in termini relativi rispettivamente del +138,6% e del +93% con una rappresentatività sul mercato giunta al 4,6% e al 29,2%, mentre le auto elettriche hanno raggiunto le oltre 67.000 unità immatricolate (+102,5%) e una quota di mercato pari al 4,6%

In totale quindi le elettrificate valgono 38,4%. Dieci anni fa sarebbe apparsa fantascienza, mentre come già da molti anni, il mercato è "drogato" dalle auto-immatricolazioni di case e concessionari, che secondo le elaborazioni sui dati Dataforce diffusi da Federauto, hanno rappresentato circa il 12% dei volumi di vendita a dicembre, mentre nell'anno sono state pari al 9%.

Di qui l'abbondanza di chilometri zero nei saloni dei concessionari, un flusso che non si è fermato nemmeno ora che la carenza di microprocessori, ha frenato la produzione in molti stabilimenti europei. Guardando ai singoli marchi, Fiat si conferma nel 2021 al primo posto con 223.567 vetture vendute e una quota del 15,33% in crescita del 5,78%. Seguono Volkswagen, Toyota, Peugeot e Ford. Panda resta la best-seller italiana a dicembre con 6.524 esemplari venduti, seguita dal Dacia Duster, Toyota Yaris, Lancia Ypsilon e Fiat 500X.

«La discutibile decisione del phase out delle auto con motore a combustione interna a partire dal 2035 annunciata dal Cite (Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica) il mese scorso e la mancanza di incentivi auto per lo svecchiamento del parco circolante, sono fattori che andranno ad aggravare ulteriormente l'andamento del mercato auto con impatti negativi sulle imprese italiane, l'occupazione e la tenuta della filiera nel suo complesso», prevede De Stefani Cosentino.

Michele Crisci, presidente di Unrae, che raggruppa i costruttori esteri che operano nel nostro paese, esprime invece «forte sconcerto per la decisione delle Istituzioni di non assegnare nella Legge di Bilancio le risorse economiche necessarie per incentivare il mercato dell'auto con un piano triennale. Finora, le pur scarse risorse destinate con interventi "stop and go" hanno avuto un impatto positivo nel promuovere la mobilità elettrica».

«In mancanza, da parte del Parlamento e del Governo, di una corretta presa di coscienza della precarietà della situazione della mobilità e della necessità di provvedere con misure adeguate sul piano della qualità e dell'entità degli stanziamenti, la transizione all'elettrico rischia di diventare una pia illusione, con tutto quello che ne consegue», aggiunge Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor.

Timori che si allargano anche alle produzioni presenti nel nostro Paese. «Riguardo alle prospettive 2022 per le materie prime, se per l'acciaio la situazione è probabilmente destinata a migliorare nel corso dei prossimi mesi, per i microchip occorrerà attendere almeno fino al 2023 e anche sul fronte della **logistica** non vedremo così rapidamente un ritorno alla normalità», spiega Paolo Scudieri, presidente di Anfia, l'associazione dei produttori di auto italiani che è associata a Confindustria, ma di cui non fa parte Stellantis.

Per saperne di più:

[\[L'analisi\] La previsione di Moody's: ecco come sarà il 2022 per l'industria automobilistica](#)

<https://www.ripartelitalia.it/de-stefani-federauto-la-mancanza-di-incentivi-aggraverà-il-mercato/>

ADOLFO COSENTINO DE STEFANI (MERCEDES-SMART)

Pubblicato il 7 gennaio 2022

L'elettro-scettico "È ancora un lusso"



Adolfo Cosentino De Stefani è il titolare della concessionaria Mercedes e Smart, ma è anche il presidente nazionale di Federauto, la Federazione italiana dei concessionari auto, ed ha le idee molto chiare sull'elettrico.

Perché lei è 'elettro-scettico'?

"Basta guardare i costi. Permettersi una auto elettrica o addirittura plug-in è ancora un lusso".

Appunto, i costi...

"La media di un'auto elettrica 'pura' è di 34mila euro. La media di un'auto ibrida, ovvero plug-in a benzina o diesel, o come la chiamo io 'alla spina', sale a 52mila euro. Non sono tanti gli italiani che, oggi, possono permettersi costi di questo genere".

Poi ci sono i problemi 'accessori'.

"Vero. L'obsolescenza, ad esempio, è elevatissima. La 'vita' media di una batteria è di 7 anni. Inoltre, col tempo, rottamare una auto elettrica diventerà sempre più difficile, perché perde di valore e, per i concessionari, non sarà più conveniente".

L'auto elettrica è un progetto molto 'politico'?

"Proprio così. La propensione all'acquisto è molto bassa. In totale, in Italia, nel 2021 sono state immatricolate 1,45 milioni di auto. Di queste, solo 85mila sono elettriche o ibride 'vere'. A questa media, se si vorranno sostituire i 39 milioni di auto circolanti, ci vorranno decenni. E le colonnine? Sufficienti, ma quasi tutte da 2-3 kwh, quindi occorrono 7-8 ore per una ricarica completa".

Qualche soluzione alternativa?

"Basterebbe proibire la circolazione ai 22 milioni di auto euro0, euro1, euro2 ed euro3, e il risultato immediato sarebbe un calo delle emissioni nocive del 60%".

<https://www.ilrestodelcarlino.it/ravenna/cronaca/lelettro-scettico-e-ancora-un-lusso-1.7221653>

10 Gennaio 2022

Mercato auto dicembre, Federauto: -27,5% sul 2020 e -38% sul 2019



Secondo i dati diffusi dal Ced del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, a dicembre sono state immatricolate 86.679 autovetture con un calo del -27,5% sul pari mese 2020 e -38% su dicembre 2019. Tale risultato porta l'anno appena concluso a consuntivare 1.457.952 unità, con un magro recupero del +5,5% sull'anno horribilis 2020 e un pesante affondo del -24% sul 2019, con oltre 450.000 unità perse.

«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 trascinamento della pandemia, crisi dei microchip e delle materie prime e corsa all'elettrico», ha dichiarato **Adolfo De Stefani Cosentino**, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

«Nonostante le interlocuzioni rassicuranti con i rappresentanti del Governo e del Parlamento, nella Legge di bilancio 2022 – ha continuato De Stefani – non c'è alcuna traccia di un piano pluriennale in grado di accompagnare la transizione ecologica del settore. In un contesto in cui la propensione all'acquisto di autoveicoli da parte dei consumatori è già abbastanza confusa e incerta, la discutibile decisione del phase out delle auto con motore a combustione interna a partire dal 2035 annunciata dal CITE (Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica) il mese scorso e la mancanza di incentivi auto per lo svecchiamento del parco circolante, sono fattori che andranno ad aggravare ulteriormente l'andamento del mercato auto con impatti negativi sulle imprese italiane, l'occupazione e la tenuta della filiera nel suo complesso. Purtroppo, lo stanziamento di un fondo di 150 milioni per il sostegno alle attività economiche maggiormente colpite dall'emergenza sanitaria, tra cui gli operatori dell'automotive, avvenuto con l'approvazione della manovra finanziaria, non è adeguata alle necessità del settore, il quale più che di ristori necessita di sostegni efficaci alla domanda per l'acquisto di veicoli a zero e basse emissioni, funzionali alla riduzione progressiva della CO2».

«Riteniamo – ha proseguito De Stefani – 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. 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 autovetture e veicoli commerciali leggeri e la celere realizzazione di una rete di ricarica elettrica efficiente e capillare sulla rete stradale, urbana, extraurbana e autostradale»..

Dal punto di vista delle alimentazioni, a dicembre benzina (-42,1%), diesel (-42,3%), metano (-46,5%), elettriche pure (-15,3%) e plug-in (-8,3%) sono in discesa, stabili Gpl (-0,4%) e ibridi elettrici (+0,8%). Nel confronto 2021 vs 2020 le auto diesel hanno perso il -28,5% con una quota di mercato arrivata al 22,2% dal 39,9% del 2019; le auto a benzina sono calate nell'anno del -16,3% con una rappresentatività sul mercato del 29,9%; il gpl ha visto un incremento del +14,3% (quota al 7,3%) mentre il metano ha registrato -0,6% (quota al 2,2%). Infine, le auto plug-in e le ibride elettriche (HEV) sono cresciute rispettivamente del +138,6% e del +93% con

una rappresentatività sul mercato giunta al 4,6% e al 29,2%, mentre le auto elettriche hanno raggiunto le oltre 67.000 unità immatricolate (+102,5%) e una quota di mercato pari al 4,6%.

Tra i canali di vendita, nel mese di dicembre quello dei privati ha subito un brusco calo del -29,8% mentre nel periodo 2021/2020 l'aumento è leggero e pari al +4,2% (quota di mercato 2021 al 63%); le immatricolazioni a società hanno registrato nel mese una diminuzione del -27,3% mentre su base annua il recupero è del +3,3% (quota di mercato 2021 pari a 14,1%); il noleggio ha segnato, invece, -18% nel mese e +11,2% nell'anno (quota al 22,8%).

<https://distribuzionemoderna.info/news/mercato-auto-dicembre-federauto-275-percent-sul-2020-e-38-percent-sul-2019>



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

online

TRASPORTI

MERCATO DELL'AUTO, VENDITE IN ROSSO ANCHE A DICEMBRE

Le immatricolazioni sono calate del 27,5% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Nel complesso il 2021 ha registrato un aumento del 5,5% sul 2020.



10 gennaio 2022

Anche per il mese di dicembre il mercato dell'auto registra un forte calo delle vendite. Secondo i dati diffusi dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile, **sono stati venduti 86.679 veicoli contro i 119.620 del dicembre 2020, un calo del -27,5%**. A **novembre** il mercato aveva registrato una flessione del 24,6%. Il volume globale delle vendite di dicembre, pari a 361.677 veicoli, ha interessato per il **23,97% vetture nuove** e per il **76,03% vetture usate**. Nel complesso il **2021 si è registrata una crescita del 5,5%** rispetto all'anno precedente. Sono stati infatti immatricolati 1.457.952 nuovi veicoli contro i 1.381.756 del 2020.

Unrae: “servono nuove risorse economiche”

“Ribadiamo il nostro sconcerto per la decisione delle istituzioni di non assegnare nella legge di bilancio le risorse economiche necessarie per incentivare il mercato dell'auto con un piano triennale”. Lo afferma il presidente di Unrae, l'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri, Michele Crisci, preoccupato per l'assenza di un piano di interventi da parte del governo. “Finora, le pur scarse risorse destinate con interventi stop and go hanno avuto un impatto positivo nel promuovere la mobilità elettrica: le immatricolazioni di veicoli full-electric, plug-in hybrid e hybrid sono, infatti, aumentati del 274% nell'ultimo anno e mezzo, con indubbio impatto positivo sul rinnovo del parco e sulla riduzione emissioni”.

“Di fronte al segnale scoraggiante – ha aggiunto Crisci – di una legge di bilancio priva di attenzione verso un settore fondamentale della transizione ecologica l'Unrae sostiene la necessità urgente di istituire un tavolo di lavoro che definisca una strategia volta a incentivare la diffusione di vetture di ultima generazione, accelerare il rinnovo del parco circolante, promuovere le infrastrutture di ricarica e varare la riforma fiscale del settore”.

Federauto: “Servono più incentivi e una nuova fiscalità”

Anche Federauto, la Federazione dei concessionari auto, è rimasta perplessa sulla mancanza di un piano pluriennale in manovra per accompagnare la transizione ecologica del settore. *“Tutto ciò impone una riflessione”, ha commentato il presidente Adolfo De Stefani Cosentino, aggiungendo che “in un contesto in cui la propensione all'acquisto di autoveicoli da parte dei consumatori è già abbastanza confusa e incerta, la discutibile decisione del phase out delle auto con motore a combustione interna a partire dal 2035 annunciata dal CITE (Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica) il mese scorso e la mancanza di incentivi auto per lo svecchiamento del parco circolante, sono fattori che andranno ad aggravare ulteriormente l'andamento del mercato auto con impatti negativi sulle imprese italiane, l'occupazione e la tenuta della filiera nel suo complesso”.*

Per la Federazione i **fondi stanziati** per sostenere le attività economiche maggiormente colpite dall'emergenza sanitaria, **non sono sufficienti** per arginare la crisi del settore dell'automotive. *“Più che di ristori – ha aggiunto De Stefani – il settore necessita di sostegni efficaci alla domanda per l'acquisto di veicoli a zero e basse emissioni, funzionali alla riduzione progressiva della CO2. 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”.*

Secondo la Federazione i comportamenti d'acquisto non si modificano a suon di normative, bensì attraverso *“una rimodulazione della fiscalità auto, un piano di incentivi fondato sulla neutralità tecnologica per il rinnovo del parco autovetture e veicoli commerciali leggeri e la realizzazione di una rete di ricarica elettrica efficiente e capillare sulla rete stradale, urbana, extraurbana e autostradale”, ha concluso De Stefani.*

Crisi dei chip, le associazioni compatte: «Prorogare la scadenza per la rendicontazione degli investimenti di almeno 6 mesi»

Le associazioni della filiera del settore automotive e quelle dell'autotrasporto scrivono una lettera al Governo con la richiesta di prorogare la scadenza della rendicontazione degli investimenti sostenuti dalle imprese del trasporto merci. La richiesta è volta ad evitare che le imprese possano perdere l'opportunità di beneficiare dei contributi ministeriali che gli spettano, a causa della crisi globale di materie prime che sta determinando forti ritardi nelle produzioni e consegne dei veicoli industriali e commerciali ordinati nei mesi precedenti

Di **Redazione** - 17 Gennaio 2022



Una **proroga di sei mesi per rendicontare gli investimenti sostenuti dalle imprese del trasporto merci**. È quanto hanno chiesto le associazioni della filiera industriale e commerciale del settore automotive e quelle dell'autotrasporto (**Anfia, Anita, Assotir, Confartigianato Trasporti, Fai, Federauto, Fedit, Trasportounito ed Unrae**) in una lettera indirizzata alla Direzione Generale per la Sicurezza stradale e l'Autotrasporto del Mims.

Una richiesta volta a evitare che, a causa della **crisi globale di carenza di materie prime** e conseguenti ritardi nella produzione e consegne di veicoli industriali e commerciali, le imprese di autotrasporto possano **perdere i benefici loro spettanti**.

«La crisi globale di carenza di materie prime – si legge nella lettera – sta comportando ritardi di produzione e consegne di veicoli industriali e commerciali ordinati nei mesi scorsi dalle imprese di autotrasporto e oggetto della misura di incentivazione del **DM 203 del 12 maggio 2020** e connesso Decreto Direttoriale prot. 145 del 7 agosto 2020, che ha supportato gli investimenti delle imprese che svolgono trasporto merci in conto terzi per il periodo di prenotazione maggio-giugno 2021».

«Per evitare che queste ultime, per cause di forza maggiore, possano perdere il beneficio e per salvaguardare le importanti risorse stanziare ed impegnate dal Ministero, le scriventi associazioni intendono sensibilizzare il Mims ed in particolare la Sua Direzione Generale, per la previsione di una **proroga della scadenza** per la conclusione e la rendicontazione dell'investimento – attualmente fissata al **14 marzo 2022**, ai sensi del Decreto Direttoriale n. 74 del 26 aprile 2021 – **di almeno 6 mesi (14 settembre 2022)**».

https://www.uominietrasporti.it/professione/leggi-e-politica/crisi-dei-chip-le-associazioni-compatte-prorogare-la-scadenza-per-la-rendicontazione-degli-investimenti-di-almeno-6-mesi/?fbclid=IwAR0_vMUrMT12Fj5L90bhIp7FaYrw1lvbkAc9K8Zf31ATn9C0RhV7Zwpm3c



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

online

Mercoledì, 19 gennaio 2022

TRASPORTI

L'EUROPA CHIUDE IN NEGATIVO IL 2021

A dicembre le immatricolazioni sono diminuite del 22,8% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Il 2021 chiude a -2,4%, con 9,7 milioni di auto vendute.



18 gennaio 2022

Il mercato europeo dell'auto chiude l'anno ancora in negativo. Nell'[ultimo mese](#) del 2021 le **immatricolazioni** di nuove autovetture **sono diminuite del 22,8%**, raggiungendo quota 795.295 unità. Lo ha rilevato **Acea**, l'[Associazione dei costruttori automobilistici europei](#), segnalando il sesto mese consecutivo in calo.

La maggior parte dei mercati europei ha subito cali a doppia cifra: **Italia** (-27,5%), **Germania** (-26,9%), **Spagna** (-18,7%) e **Francia** (-15,1%). Nel complesso **il 2021 chiude a -2,4%** e circa **9,7 milioni di auto vendute**. A pesare, secondo l'Acea, è stata la **carenza di semiconduttori** che ha condizionato negativamente tutta la produzione, in

particolare nella seconda metà del 2021. Guardando l'intero anno, fra i quattro principali mercati dell'Ue **l'Italia registra l'aumento più alto** (+5,5%), seguita da **Spagna** (+1%) e **Francia** (+0,5%). In calo invece la **Germania** (-10%).

Unrae: “l'Italia resta l'unico Paese senza incentivi”

*“Il 2021 è stato un vero anno nero per il mercato dell'auto in Europa”. Questo il commento dell'Unrae, l'**Unione nazionale dei rappresentanti autoveicoli esteri**, che sottolinea come l'Italia sia di nuovo il fanalino di coda, riportando il peggior risultato del mese con -27,5%. “Un anno chiuso con un drammatico -24% rispetto al 2019 – ha spiegato l'Unrae – e un apparente +5,5% rispetto al 2020, ma anche il confronto col 2020 rimane impietoso, registrando un calo del 10%, se si tiene conto dei 38 giorni lavorativi persi col lockdown”.*

Secondo le previsioni dell'Unione, anche il nuovo anno si preannuncia non molto diverso dai precedenti, per la **manca di incentivi**. *“L'Italia – ha spiegato il direttore generale **Andrea Cardinali** – resta l'unico fra i cinque Paesi a non aver finora previsto, per il 2022, sostegni alla domanda di veicoli a zero o bassissime emissioni”.* Cardinali ha aggiunto anche che per aiutare l'ambiente, rinnovare il parco circolante e per sostenere consumatori e aziende nel passaggio alla nuova mobilità, *“sono necessari incentivi almeno triennali, eventualmente con importi a scalare, per le vetture fino a 60 grammi per chilometro di CO2”.*

L'Unione **chiede un programma dettagliato per l'investimento dei fondi stanziati con il Pnrr**. *“Allo stesso tempo ormai non è più rinviabile – ha aggiunto Cardinali – una complessiva riforma fiscale sul settore, in particolare per le auto aziendali a bassissime emissioni, a sostegno delle imprese italiane oggi penalizzate rispetto agli altri Paesi europei. Riteniamo quindi necessario che il governo non presenti alla Commissione europea l'ennesima domanda di proroga per la deroga al diritto comunitario sulla detraibilità dell'Iva, visto l'approssimarsi della scadenza del 1° aprile”.*

<https://www.confcommercio.it/-/mercato-auto-in-calo>

MERCATO

Concessionari

Federauto contro Tavares: "Noi indispensabili, i costi di distribuzione dipendono dalle Case"



Mario Rossi

Pubblicato il 19/01/2022



Concessionari - Federauto contro Tavares: "Noi indispensabili, i costi di distribuzione dipendono dalle Case"

I concessionari spariranno "se non faranno felici i loro clienti. I produttori non potranno più permettersi di sostenere i dealer in un contesto di aumento dei costi. Non abbiamo più bisogno di avere showroom di duemila metri quadrati, vere e proprie cattedrali. Questi costi non corrispondono più alla realtà di oggi. Per i concessionari è l'occasione per compiere una svolta verso la qualità del servizio e la frugalità". Le parole del ceo di Stellantis, **Carlos Tavares**, hanno mandato su tutte le furie il presidente dell'associazione delle concessionarie italiane, Adolfo De Stefani Cosentino. Secondo il numero uno di Federauto, infatti, "Tavares confonde il concetto di soddisfazione del cliente con l'efficienza delle concessionarie e mette impropriamente in relazione l'insostenibile

crescita dei costi di produzione delle auto con le caratteristiche degli showroom, cattedrali di cui non vi sarebbe più bisogno in vista di un new deal fatto di frugalità, la nuova opportunità per i dealer".

Case responsabili dei costi di distribuzione. "Circa dieci anni fa", ricorda De Stefani Cosentino a Quattroruote, "Federauto scrisse ad Anfia (l'Associazione della filiera dell'industria automobilistica, *ndr*) e Unrae (l'associazione delle case estere in Italia, *ndr*) sostenendo la necessità di aprire una seria discussione sulla struttura dei costi e dei margini delle reti. La risposta che ricevemmo fu 'non se ne parla'. Il fatto è che sono stati i costruttori ad avere imposto alle reti l'implementazione degli standard, aumenti di working capital, ristrutturazioni sempre più onerose, ad aver scaricato sulle reti gli oneri di sistema e processuali. È troppo facile accusare oggi le concessionarie di inefficienza sulla base di un sistema imposto dalle Case stesse, comprese quelle amministrate nell'ultima decade da Tavares. È troppo facile dire, oggi, che tutto questo non serve più, e invitarci a essere più efficienti e più frugali".

Concessionarie indispensabili. Secondo il presidente dei concessionari italiani, la rete distributiva sarà "la prima a gioire della riduzione di costi e sprechi per standard inutili", ma non potrà più farsi carico dei costi di politiche industriali inefficienti, fino a oggi scaricate sulla rete e sul consumatore finale. "L'auto", avverte De Stefani Cosentino, "è un bene durevole e quindi la presenza capillare della rete distributiva è indispensabile. Vogliamo sperare che l'idea di una distribuzione dell'auto senza i concessionari sia una moda del momento".

Transizione ecologica per colpa delle Case. Infine, a proposito di costi della transizione ecologica, De Stefani Cosentino contesta la tesi di Tavares secondo cui l'elettrificazione è una scelta dei politici e non dell'industria: "Mente sapendo di mentire. L'industria europea dell'auto, rappresentata dall'Acea, non ha voluto e potuto difendere la tecnologia termica a causa degli scandali che hanno azzerato la capacità lobbistica delle Case su questo tema. Piuttosto", è la conclusione, "preoccupano le affermazioni sui costi di produzione delle auto elettriche e su quelli delle fabbriche italiane, affermazioni sembrano svelare e giustificare una strategia di riduzione dei nostri siti produttivi".

https://www.quattroruote.it/news/mercato/2022/01/19/concessionarie_federauto_all_attacco_di_tavares.html

Federauto, De Stefani Cosentino: 'È troppo facile accusare oggi le concessionarie di inefficienza'

Il presidente non è d'accordo con il pensiero che Carlos Tavares ha sull'elettrificazione



di **Alessio Salome** 25 Gennaio, 2022



Carlos Tavares, CEO di Stellantis, ha recentemente dichiarato che le case automobilistiche non potranno più permettersi di sostenere le concessionarie in vista di un aumento dei costi.

Il numero uno di uno dei più grandi gruppi automobilistici al mondo ha dichiarato inoltre che non è necessario avere grossi showroom in quanto i costi da sostenere per mantenerli non corrispondono più alla realtà odierna. Perciò, secondo Tavares, i dealer devono concentrarsi più verso la qualità del servizio e la frugalità.

Quanto detto dall'ad di Stellantis, però, non è stato molto apprezzato da **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente di Federauto (Federazione Italiana Concessionari Auto).

I produttori di auto hanno imposto determinati standard alle concessionarie

Durante un'intervista con *Quattroruote*, De Stefani Cosentino ha dichiarato: *"Tavares confonde il concetto di soddisfazione del cliente con l'efficienza delle concessionarie e mette impropriamente in relazione l'insostenibile crescita dei costi di produzione delle auto con le caratteristiche degli showroom, cattedrali di cui non vi sarebbe più bisogno in vista di un new deal fatto di frugalità, la nuova opportunità per i dealer"*.

Il presidente della federazione ricorda poi quando scrisse ad **ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica)** ed **UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri)**, richiedendo l'apertura di una discussione seria sulla struttura dei costi e dei margini delle concessionarie. La risposta che ricevette De Stefani Cosentino fu *"Non se ne parla"*.

Adolfo De Stefani Cosentino afferma che **sono state le stesse case automobilistiche ad aver imposto ai rivenditori di implementare certi standard**, effettuare ristrutturazioni sempre più costose e il fatto di aver scaricato gli oneri di sistema e processuali.

"È troppo facile accusare oggi le concessionarie di inefficienza sulla base di un sistema imposto dalle Case stesse, comprese quelle amministrate nell'ultima decade da Tavares. È troppo facile dire, oggi, che tutto questo non serve più, e invitarci a essere più efficienti e più frugali", spiega il presidente di Federauto.

De Stefani Cosentino ha proseguito dicendo che **la rete di concessionarie sarà la prima a gioire di eventuali riduzioni di costi e sprechi per standard inutili**, ma non potrà più farsi carico dei costi di politiche industriali inefficienti che fino ad ora sono stati sostenuti dagli stessi dealer. Dato che l'auto è un bene durevole, De Stefani Cosentino sostiene che è necessario avere una rete distributiva capillare.

Due parole anche sul tema elettrificazione

Per quanto riguarda i costi della transizione ecologica, il presidente di Federauto non è d'accordo con quanto dichiarato da Carlos Tavares secondo cui **l'elettrificazione è una scelta politica e non industriale**.

"Mente sapendo di mentire. L'industria europea dell'auto, rappresentata dall'ACEA, non ha voluto e potuto difendere la tecnologia termica a causa degli scandali che hanno azzerato la

capacità lobbistica delle Case su questo tema. Piuttosto preoccupano le affermazioni sui costi di produzione delle auto elettriche e su quelli delle fabbriche italiane, affermazioni sembrano svelare e giustificare una strategia di riduzione dei nostri siti produttivi", ha concluso Adolfo De Stefani Cosentino.

<https://www.motorionline.com/federauto-de-stefani-cosentino-troppo-facile-accusare-oggi-concessionarie-inefficienza/>

Cosentino (Federauto) a Tavares: “Concessionari sempre centrali”

di Pierluigi Bonora



Non è piaciuta al mondo dei concessionari italiani **la frase dell'ad di Stellantis, Carlos Tavares, riportata nell'intervista concessa al "Corriere della sera"** e ad altri tre quotidiani europei, secondo cui **"i dealer saranno il passato se non faranno felici i propri clienti"**.

La domanda posta dal vicedirettore ed editorialista **Federico Fubini**, tra l'altro ex de "il Giornale", era la seguente: **"Si dice che lei abbia fatto 80mila vendite di auto online nel 2021, i concessionari sono il passato?"**.

A rispondere a Tavares è così **Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto**, il quale coglie anche l'occasione per fare il punto sul **rapporto tra Case madri e reti vendite, investimenti e margini, transizione e futuro**.

<https://motori.ilgiornale.it/cosentino-federauto-a-tavares-concessionari-sempre-centrali/>



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

TRUCK

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Federauto				
28	Il Mondo dei Trasporti	01/02/2022	Artusi: "serve un piano per i truck"	2
34/37	Rivista Tir	01/01/2022	Il 2021 in pillole	3
36/38	Uomini e Trasporti	01/01/2022	"Siamo gli ammortizzatori del sistema"	7

Federauto CIPE e motori termici**ARTUSI: "SERVE UN PIANO PER I TRUCK"**

In merito alla decisione del CITE (Comitato interministeriale per la transizione ecologica) di fissare al 2040 la fine della vendita dei veicoli commerciali con motori a combustione interna e di sostituire entro il 2025 i cosiddetti sussidi ambientalmente dannosi con misure che ne attenuino l'impatto sociale, Massimo Artusi, vicepresidente di **Federauto** (Federazione italiana concessionari auto) con delega al settore Truck & Van, ha evidenziato che "è doveroso combattere il cambiamento climatico e ridurre l'impatto ambientale, anziché con tagli e restrizioni, attraverso un programma di accompagnamento. Gli autotrasportatori devono essere messi nelle condizioni di poter fare investimenti ecosostenibili mediante strumenti di incentivazione".





Quello appena concluso è stato un anno difficile per il mondo dell'autotrasporto ma anche ricco di novità. Ripercorriamole, mese per mese, attraverso le pagine della nostra rivista

di Ertilia Giordano

IL 2021 IN PILLOLE

34

Il 2021 è stato un anno complicato. La pandemia ha continuato a preoccupare, sebbene in misura diversa e per fortuna più contenuta, e i cambiamenti sono stati tanti, anche nel settore dell'autotrasporto. Ripercorriamo dunque, mese per mese, gli eventi che hanno caratterizzato l'anno appena trascorso e, ovviamente, le nostre pagine.

Gennaio, numero 233

Il 2021 si apre con l'atteso accordo sui rapporti commerciali e di cooperazione tra l'Unione europea e il Regno Unito. Scongiurato il pericolo di una "hard Brexit", il deal prevede l'assenza di dazi e quote sulle merci, la prosecuzione della connettività nei trasporti e dell'accesso al mercato senza autorizzazioni Cemt. Anche il trasporto su strada se la cava con poche differenze rispetto al passato, relative soprattutto al riconoscimento delle patenti e al cabotaggio. Gennaio è anche il



momento in cui si tirano le somme sulla Legge di Bilancio. Il Governo decide di finanziare fino al 2026 il Marebonus e il Ferrobonus, ovvero gli incentivi volti a favorire lo shift modale strada-mare e strada-ferro, prevedendo stanziamenti definiti per ciascun anno. Nel frattempo, si continua a investire sulla formazione: il MIT stanziava allo scopo cinque milioni e l'Albo Nazionale degli Autotrasportatori continua le attività del progetto "Guidiamo Sicuro".

Febbraio, numero 234

Febbraio è il mese della nomina di molti dei nuovi presidenti delle Autorità di Sistema Portuale italiane: a cinque anni dalla riforma, si formalizzano dunque i cambiamenti in capo alle AdSP, considerate nodi chiave nella rete logistica nazionale. Nel frattempo, sul fronte autotrasporto e valichi alpini, la Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli e il suo omologo tedesco Scheuer scrivono alla Commissaria europea ai Trasporti, Adina Valean, per

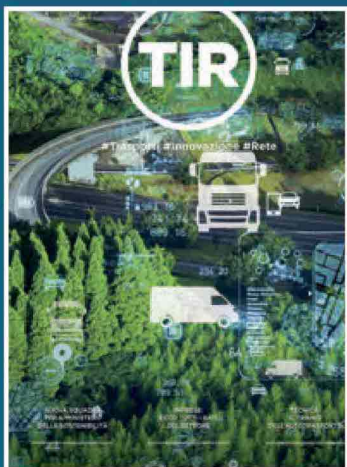




denunciare le restrizioni al Brennero e richiedere un intervento da parte delle istituzioni Ue. Sullo sfondo, continua, esponenziale, la crescita dell'e-commerce: durante la pandemia gli acquisti online sono arrivati a valere un terzo della spesa degli italiani e l'avanzata pare destinata a continuare, ponendo questioni sulla distribuzione urbana, sull'ultimo miglio e sui modelli logistici più adeguati alle nuove esigenze. Kamaz, la casa produttrice di autocarri russa, si piazza su tutti e tre i primi gradini del podio della Dakar.

Marzo, numero 235

Durante il terzo mese dell'anno il nuovo Governo, il 67esimo della Repubblica Italiana, è già al lavoro. A guidare il Ministero di Porta Pia, che cambia nome in Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, è il neoministro **Enrico Giovanni**,

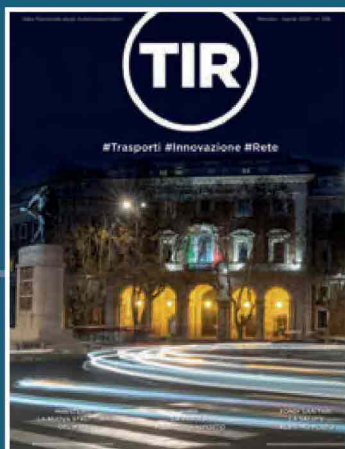


al posto di Paola De Micheli, affiancato dai Viceministri **Teresa Bellanova** e **Alessandro Morelli** e dal Sottosegretario **Giancarlo Cancellieri**. Giovannini si impegna subito sul fronte Brennero, chiedendo alla commissaria Valean di garantire la libera circolazione. Nel mondo dei rider, poi, qualcosa si muove: alcune

aziende iniziano ad assumere queste figure che lavorano attraverso le App di food delivery come lavoratori dipendenti, applicando peraltro il Contratto Nazionale di Logistica, Trasporto merci e Spedizione. Nel frattempo, diventa operativa l'African Continental Free Trade Area (AFCFTA), l'area di scambio più grande del mondo che riunisce 54 Paesi e che rende l'Africa un importante terreno di interesse per gli investimenti soprattutto sul fronte infrastrutture.

Aprile, numero 236

Il Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili si riorganizza e si articola, per la prima volta, in tre dipartimenti: per la programmazione, le infrastrutture di trasporto a rete e sistemi informativi; per le opere pubbliche, le risorse umane e strumentali; per i trasporti e la navigazione. L'Italia si prepara a presentare all'Unione europea il suo Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), uno strumento di politica economica fondamentale che orienterà il Paese almeno per i prossimi dieci anni. Intanto la Polizia Stradale introduce una nuova tecnologia che permette di effettuare ispezioni a distanza sui veicoli in movimento, utilizzando uno strumento che interagisce con i tachigrafi intelligenti montati sui camion. Arrivano inoltre, a partire da



Verona, le prime aree di sosta sicure del progetto europeo Pass4core (Parking Areas Implementing Safety and Security for Core network corridors in Italy) che prevede la realizzazione e il miglioramento di circa 1.500 parcheggi per i mezzi pesanti.

Maggio, numero 237

Il mondo dei trasporti sconta gli effetti del blocco della portacontainer Ever Given nel canale di Suez: la fase di stallo innescata dalla nave incagliata mostra al mondo i limiti della supply chain legata principalmente all'Estremo Oriente e i rischi connessi al gigantismo navale. All'interno dei confini nazionali, l'Italia inaugura una



nuova era, quella della transizione ecologica, anche sulla scia dei 62 miliardi di euro previsti dal PNRR e destinati ad interventi su infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili. La Viceministra Teresa Bellanova è al lavoro dopo aver ricevuto la delega all'autotrasporto, oltre che alla Direzione Generale per la Sicurezza Stradale, alla Direzione Generale per la Motorizzazione e allo sviluppo dell'intermodalità e dell'accessibilità ai porti. Nel frattempo, l'Albo Nazionale degli



Autotrasportatori sigla un accordo con Anpal, l'Agenzia Nazionale Politiche Attive del Lavoro, per la definizione dei bandi di affidamento di attività di formazione e per attuare politiche per il settore trasporti, tra cui il reclutamento di giovani conducenti.

Giugno, numero 238

Giugno si caratterizza per alcuni cambiamenti che riguardano le imprese di autotrasporto: il Comitato Centrale dell'Albo ha infatti aggiornato i requisiti per ottenere il certificato di qualità (Codice di Pratica) per le imprese che effettuano trasporti di merci pericolose, derrate deperibili, rifiuti industriali e prodotti farmaceutici e per la qualificazione degli ispettori e l'accreditamento degli organismi di certificazione. Novità, dopo una lunga attesa, sul Contratto collettivo nazionale di Logistica, Trasporto Merci e Spedizione: è rinnovata all'unanimità la parte economica del CCNL che scadrà il 31 marzo 2024. Intanto entra in vigore il regolamento europeo che prevede l'obbligo di nuove etichettature su tutti gli pneumatici con l'obiettivo di migliorare la sicurezza sulle strade e ridurre l'inquinamento, con particolare attenzione sul fronte del recupero degli pneumatici fuori uso. La Piattaforma Logistica Nazionale, infine, trova nuovo slancio: Uirnet



cambia nome in Digitalog e si pone come attore chiave della spinta verso l'innovazione e la sostenibilità del Paese.

Luglio, numero 239

A luglio entra nel vivo il protocollo di intesa tra l'Albo Nazionale degli Autotrasportatori e l'Inail con lo scopo di informare e formare gli attori dell'autotrasporto sui rischi connessi all'esercizio della professione e sulle migliori pratiche da attuare per la tutela della salute e della sicurezza degli operatori. Sempre l'Albo si rende protagonista, insieme con l'Istituto sull'inquinamento atmosferico del Consiglio Nazionale delle Ricerche, del progetto Logistica Smart per studiare proposte concrete per una logistica urbana meno impattante e individuare una serie di azioni per

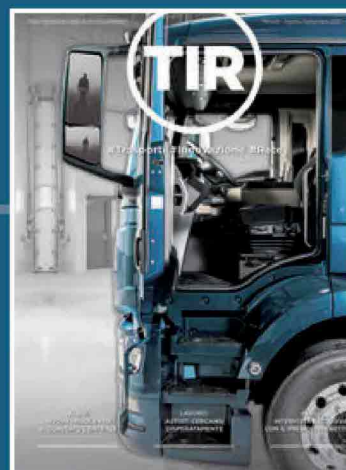


favorire la decarbonizzazione. Nel frattempo, il Mims cambia il suo logo e in Italia si contano i fondi arrivati per il Sud attraverso il PNRR (ben 82 miliardi di euro). Nel Paese ancora non libero dalla pandemia, la logistica diventa fondamentale anche per l'approvvigionamento e la distribuzione dei vaccini: il commissario straordinario per l'emergenza Covid-19 illustra la sua

strategia di vaccinazione capillare e punta su una logistica efficiente e al servizio della società. Infine, per quanto riguarda la sfera prodotti, Daf svela la sua nuova gamma: XF, XG e XG+.

Agosto/Settembre, numero 240

Nell'estate dell'anno appena trascorso la carenza di autisti, tema più che noto agli addetti del settore, infiamma il dibattito anche



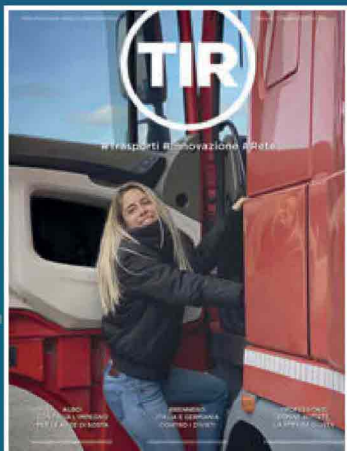
sulla stampa generalista: le aziende europee continuano a perdere professionisti e in tutta Europa si teme per il mancato funzionamento del trasporto stradale e delle catene di approvvigionamento. Contestualmente, il Comitato Centrale dell'Albo cambia i suoi criteri di rappresentanza, come previsto dal Decreto 121/2021 pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 10 settembre. Il Decreto in questione introduce anche la possibilità di affidare ai privati le revisioni di rimorchi e semirimorchi e l'aumento delle dimensioni per le sagome degli autoarticolati. Dal punto di vista della tecnica si concludono con successo i test di impiego di camion a guida automatizzata presso l'HHLA Container Terminal di Amburgo, un progetto Man Truck&Bus che apre le



strade all'uso dell'automazione nelle attività logistiche. Anfia, [Federauto](#) e Unrae fanno fronte comune per tracciare una roadmap utile a rilanciare e rendere più sostenibile il settore dell'autotrasporto.

Ottobre, numero 241

A partire dal mese di ottobre si inizia ad applicare in Italia la nuova disciplina sulla Carta di Qualificazione del Conducente (CQC). Le principali novità riguardano il rinnovo quinquennale: il corso può essere frazionato, ossia organizzato in cinque moduli da sette ore ciascuno da svolgersi in tutto il quinquennio di validità della CQC. Il Brennero continua a preoccupare e Italia e Germania, in una conferenza, affrontano la questione del divieto notturno entrato in vigore a inizio anno presentando un parere legale sulla sua legittimità. L'Albo continua a impegnarsi sul fronte sicurezza e sulle aree di sosta: il Comitato Centrale firma un accordo con RAM e con Sogesid per sviluppare aree protette per i veicoli pesanti in Italia. Nel frattempo, il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali pubblica un report sul distacco transnazionale: il settore dei trasporti e della logistica si conferma uno dei più interessati dal fenomeno, con 71.366 distacchi riferibili al trasporto su strada nei primi sei mesi dell'anno.



Novembre, numero 242

Il Decreto Infrastrutture e Trasporti, ormai convertito in Legge, comincia a produrre i suoi effetti sul settore dell'autotrasporto che si concentra anche su altre tematiche cruciali: dalla questione Brennero all'impennata dei costi dei carburanti che, insieme all'annoso problema della carenza di autisti, comincia ad essere avvertita come una delle principali

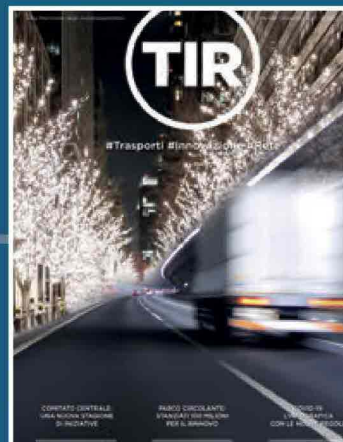


emergenze da affrontare. Viene inoltre firmato il decreto del Mims (n.432 del 3 novembre) che ricostituisce il Comitato Centrale dell'Albo, indicando i componenti che resteranno in carica per i prossimi tre anni. In Italia, a Rimini, va in scena Ecomondo 2021, l'evento dedicato all'innovazione tecnologica e alla sostenibilità cui prendono parte quasi tutte le case costruttrici di mezzi commerciali con proposte di prodotto a basse emissioni. All'estero, la Turchia continua a imporsi come punto di riferimento per l'industria automotive, posizionandosi al secondo posto in Europa per la produzione di veicoli commerciali e al settimo per le auto. Intanto, tornando alle case costruttrici e alla sostenibilità, Hyundai introduce la nuova

generazione di Xcient Fuel Cell, il suo camion a idrogeno.

Dicembre, numero 243

L'anno si chiude con il settore dei trasporti alle prese con obiettivi sfidanti. Riprende il confronto con il Governo sia sul fronte dell'autotrasporto sia su quello della logistica, mentre la Viceministra Teresa Bellanova annuncia l'apertura di nuovi tavoli tecnici. Intanto, il Ministro Enrico Giovannini firma due decreti che stanziavano 100 milioni di euro per il rinnovo del parco mezzi. Arrivano nel frattempo i fondi per le Zone Economiche Speciali (ZES): 630 milioni di euro che saranno utilizzati per investimenti infrastrutturali mirati a creare un collegamento adeguato delle aree ZES con la rete nazionale dei trasporti, in particolare con le reti TEN-T. Sul fronte rifiuti, l'Albo Nazionale dei Gestori Ambientali, col suo nuovo presidente **Daniele Gizzi**, intraprende una nuova strada verso la digitalizzazione e la sostenibilità. A livello europeo, invece, si assiste al via libera della nuova direttiva eurobollo: la normativa comprende un nuovo sistema di calcolo dei pedaggi in base alla distanza percorsa. Per quanto riguarda i prodotti, infine, Scania presenta nel suo quartier generale di Södertälje il motore da 13 litri che permette un risparmio dell'8% sui carburanti.



CONCESSIONARIE IN TRANSITO | INTERVISTA A MASSIMO ARTUSI, VICEPRESIDENTE



«SIAMO GLI AMMORTIZZATORI DEL SISTEMA»

di Umberto Cutolo

Non si può dire che non abbia le idee chiare. A pochi mesi dalla sua nomina a vice presidente dell'associazione dei concessionari **Federauto**, con delega al settore di truck e van, **Massimo Artusi** dice chiaro e tondo che alla transizione ecologica «nessuno è pronto». E specifica: «Quando dico nessuno, intendo i produttori di veicoli, i distributori, i concessionari, i clienti e i committenti dei nostri clienti, le reti di distribuzione delle energie con cui questi mezzi dovrebbero rifornirsi per finire con la rete dei riparatori». E la carenza di autisti? «È stata affrontata con un piccolo intervento economico, mentre sarebbe necessaria una politica che rimettesse al centro del mondo l'autotrasporto – che è fondamentale per l'economia e per la quotidianità – e i suoi operatori, trattati come eroi nell'emergenza e come 'piloti incoscienti' per tutto il resto dell'anno».

Del resto, l'autotrasporto Massimo Artusi lo conosce da quando è nato. Figlio di Mario, uno di titolari di Romana Diesel, una delle più grandi concessionarie d'Europa di camion, è nell'azienda di famiglia che ha cominciato a lavorare appena laureatosi in Economia nel

1993. E, dopo un paio d'anni in Inghilterra con Iveco Ford Truck, è tornato in Romana Diesel dove oggi, dopo aver ricoperto ruoli diversi, è responsabile vendite e marketing. È questa profonda conoscenza del settore, frutto di un mix di esperienze familiari e competenze lavorative, che gli dà la capacità di sintetizzare l'attuale situazione dei dealer con poche parole. «Siamo sempre stati una sorta di ammortizzatore tra costruttore e acquirente. Ma oggi i problemi sono tali e tanti che non riusciamo più a svolgere questo ruolo».

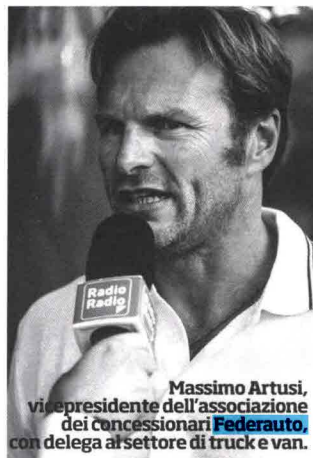
È colpa degli aumenti del carburante, della transizione ecologica, della carenza di autisti o anche d'altro?

Sono tutti questi temi, ciascuno figlio di interessi diversi, a rendere difficile svolgere la nostra tradizionale funzione di elemento stabilizzatore sul mercato. Per di più, in una fase nella quale la produzione non cresce, i prezzi aumentano, i margini si riducono, ci arriva tra capo e collo il rinnovo, a livello europeo, della regolamentazione sulla distribuzione detto VBER, nel quale ricade anche il mondo automotive, che nella sua formulazione, ammirabile ma generica, mira a difendere un consuma-

tore senza tenere conto delle implicazioni specifiche per prodotti complessi e della loro destinazione d'uso...

Di che si tratta?

Con il modificarsi del regolamento VBER la linea che sta prendendo piede tra le case è quella di trasformare il rapporto con i concessionari – che sono degli imprenditori – in modelli di commissione o di agenzia, riducendone parte della funzione. E questa non



Massimo Artusi,
vice presidente dell'associazione
dei concessionari **Federauto**,
con delega al settore di truck e van.

UCKS E VAN DI FEDERAUTO

è una prospettiva favorevole né per noi concessionari di veicoli industriali e commerciali (perché non vendiamo una commodity ma un bene industriale), né per i nostri clienti, perché temiamo che il controllo del mercato si accentri ancor di più nelle mani dei costruttori, non favorendo la concorrenza e la sicurezza.

I quali costruttori, peraltro, a causa della carenza di materiali ritardano le consegne di molti mesi. Come si sono organizzati i concessionari per colmare questo «buco» produttivo? In realtà, abbiamo la fortuna di essere Italiani e di essere i più bravi al mondo nel non saper seguire le procedure ma anche nel trovare soluzioni efficaci. Molti di noi avevano fiutato uno scenario di questo genere e avevano creato stock. Nessuno, però, aveva previsto una simile situazione, con l'accumulo di ritardi tali da mettere a repentaglio l'intera filiera e chi ci lavora. Non abbiamo ancora formulato una richiesta al governo, ma saremo costretti a farlo. Per esempio, in questa situazione, sarebbe una beffa dover pagare costose penali per ritardi nelle forniture in gare pubbliche e private. Mi auguro che il governo intervenga rapidamente tramite una «moratoria di consegna», stru-

Pandemia, crisi dei microchip, carenza dei materiali, ritardi nelle consegne, stanno mettendo in crisi i concessionari di camion e van, riducendone i margini di operatività.

In più i costruttori vogliono trasformarli in commissionarie o agenzie. E loro chiedono aiuto al governo e coesione con la filiera

mento legislativo che congela le penali per ritardato adempimento nelle forniture dovute a causa di forza maggiore.

I ritardi nelle consegne incidono sulla domanda d'acquisto dei veicoli? Mi riferisco soprattutto al rischio per l'acquirente di perdere gli incentivi pubblici.

Sì, i nostri clienti rischiano di non poter usufruire del credito di imposta al 10% e di quello, previsto per il 2022, del 6% perché le case costruttrici prevedono di consegnare tra luglio e novembre 2022. Se si considera che spesso i veicoli vanno finanziati, allestiti, collaudati e poi targati (speriamo che il documento unico sia rodato presto e che le Motorizzazioni possano lavorare come prima della pandemia) già siamo al 2023. Nubi all'orizzonte ci sono, poi,

anche per la rendicontazione della seconda fase degli investimenti del Fondo per l'autotrasporto 2020-2021 rinviata a marzo, dopo una prima deroga per la pandemia, ma è un rinvio troppo breve. Siamo già vittime della pandemia, prima, e della crisi dei microchip, dopo, e non siamo pronti ad affrontare questa terza fase di mancanza delle componenti.

Insieme all'intera filiera dell'autotrasporto, avete già chiesto al governo un rinvio dei termini di presentazione delle domande per il credito d'imposta. Quali risposte avete avuto?

Stiamo seguendo due strade: la possibilità di poter almeno godere di quello in corso attraverso una riprogrammazione delle scadenze attualmente in vi-

CONCESSIONARIE IN TRANSITO | INTERVISTA A MASSIMO ARTUSI



gore e la possibilità di rinnovare, possibilmente ampliandolo al 12%, lo stesso strumento per il prossimo anno e quello successivo. È scoraggiante avere a disposizione delle misure importanti per favorire lo sviluppo, ma non poterle utilizzare per mancanza del prodotto. Quanto alle risposte, stanno tardando ad arrivare; ma è normale che sia così, visti il momento, la complessità delle norme e la portata della richiesta, ma speriamo di ottenerle con la prossima legge di Bilancio.

L'incertezza sulle alimentazioni di cui dovranno essere dotati i veicoli nei prossimi anni sta incidendo anche sul mercato dell'usato e su quello del noleggio, nel senso che anziché un veicolo nuovo, che magari fra pochi anni non potrà più circolare, il cliente preferisce un buon usato o un noleggio.

Funziona realmente così?

Vedo prima di tutto un grosso rischio. Che venga distrutto un modello virtuoso che sta nascendo e nel quale hanno investito tanti trasportatori e anche lo stesso Stato. Mi riferisco al Bio C-LNG, l'unica tecnologia attualmente disponibile, che risponde oltre ai criteri ambientali anche a quelli economici. L'impennata del prezzo del metano (fossile) sta annientando la domanda di questi prodotti. Senza questi mezzi l'industria del Bio C-LNG non potrà svilupparsi e soppiantare il prodotto fossile, che è assai più dannoso per

l'ambiente, ma che è stato fondamentale per la creazione dell'infrastruttura con cui domani sarà possibile spiccare il salto di qualità. Quanto al mercato dell'usato, ha un andamento molto diverso da quello dei veicoli nuovi e in questo momento solo la più stringente necessità può spostare la scelta da un veicolo nuovo a uno usato. Anche per il mercato del noleggio dovremmo distinguere tra breve e lungo termine: è un comparto che ha dinamiche particolari e per il momento sente più la crisi della produzione che il passaggio alle nuove tecnologie.

L'incertezza sulle alimentazioni ha anche un altro effetto: la svalutazione dell'usato a gasolio. Che effetto ha questa circostanza sul mercato?

La maggiore svalutazione dell'usato è ancora data dalla valutazione della sua vita utile residuale e dalla sua efficacia e nel recente passato salti tecnici particolari non ce ne sono stati. L'ultimo è stato quello da Euro 6A a Euro 6B, nel quale i propulsori – magari legati ad altri elementi costruttivi – hanno aumentato in maniera significativa la loro efficienza diminuendo i consumi (e quindi anche l'impatto ambientale) e riducendo i costi per le aziende di autotrasporto. Chi lavora nel settore sa che il gasolio ha ancora lunga vita. Chi lavora con i mezzi sa che è ancora l'unica tecnologia sostenibile dal punto di vista economico e che consente di distribuire e consegnare le merci.

Cosa chiedete al governo – oltre alla proroga per il credito di imposta – per superare questa fase così complicata?

Noi riteniamo che l'azione più efficace sia quella che svolgiamo in comune con le rappresentanze di tutta la filiera. In questo senso non amiamo chiedere qualcosa per noi ma preferiamo ragionare sui benefici comuni. Seppure ci rendiamo altresì conto che per le imprese concessionarie ci sono alcune richieste di intervento necessarie e specifiche. Per esempio, a proposito della nuova regolamentazione europea, la difesa delle reti concessionarie di veicoli industriali e commerciali che hanno una funzione specifica di consulenza e assistenza, di medio e lungo periodo, che non si riscontra in altre reti di vendita e in altri prodotti; poi quella che ho chiamato «moratoria delle consegne» e, infine, un intervento di cassa straordinaria per le aziende concessionarie colpite dal calo di fatturato per i motivi anzidetti. Ma, poiché è necessaria soprattutto una strategia politica di sostegno al settore dei trasporti, occorrono anche interventi a monte e a valle dei concessionari, in favore dei costruttori e delle aziende di autotrasporto. Oggi i più urgenti sono il credito d'imposta strutturale per il rinnovo del parco nel settore merci e il sostegno del Bio C-LNG. ■

Artusi (Federauto): «2022, che sia l'anno delle intese governo-autotrasporto»

Di Redazione - 4 Gennaio 2022



Contenere gli effetti del Covid e rilanciare l'economia nazionale sono, secondo Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto con delega al settore Truck&Van, gli obiettivi del Governo quest'anno «senza dimenticare che c'è una **transizione energetica** a cui dare impulso» ed «è necessario che l'Esecutivo si confronti con tutti i soggetti protagonisti del Paese, a cominciare da quelli dell'autotrasporto merci che costituiscono la cerniera di collegamento tra il mondo produttivo e i bisogni dei cittadini». Un settore che sta risentendo fortemente dell'impennata dei carburanti, in

particolare di quelli a basso impatto ambientale sui quali molti autotrasportatori hanno investito.

«Tutta la filiera dell'autotrasporto – continua Artusi – deve **muoversi in maniera compatta e coordinata**, per aiutare il Governo a incidere sui nodi reali, attraverso soluzioni equilibrate che tengano conto delle esigenze di tutte le maglie della supply chain. L'industria, gli approvvigionatori energetici e tutti gli altri fornitori di beni e servizi dovrebbero, a loro volta, **rinunciare ad approfittare dell'aumento della domanda per applicare aumenti eccessivi e ingiustificati**. Soltanto in questo modo la filiera potrà avere la credibilità necessaria per chiedere all'Esecutivo un impiego mirato e funzionale delle pur scarse risorse assegnare al settore dal PNRR e dalla legge di Bilancio per il 2022, a cominciare da una **diversa lettura degli incentivi**, da legare più all'utilizzo dei beni strumentali che non ai contributi all'acquisto, in modo da privilegiare gli utilizzatori finali».

Artusi auspica in «un confronto urgente all'interno della filiera, perché tutti i suoi protagonisti possano intraprendere un percorso coerente e coeso» e, in questo senso, Federauto potrà avere «un ruolo fondamentale per **favorire un confronto equilibrato** e frenare fughe in avanti che non giovano a nessuno».

<https://www.uominietrasporti.it/professione/finanza-e-mercato/artusi-federauto-2022-che-sia-lanno-delle-intese-governo-autotrasporto/>

Federauto: «2022 sia l'anno delle intese tra Governo e filiera dell'autotrasporto»

Artusi: gli incentivi per il settore andrebbero legati "più all'utilizzo dei beni strumentali che non ai contributi all'acquisto". L'appello dell'associazione di categoria

05/01/2022 di Redazione



Il rilancio del Sistema Italia e il contenimento dei gravissimi effetti della pandemia (tuttora in atto, con una forza drammatica) potranno concretizzarsi soltanto se l'autotrasporto e le tematiche che ruotano intorno ad esso riusciranno a trovare una valida sponda nelle politiche attive del Governo. Le aziende di trasporto, collante tra mondo produttivo e reali esigenze dei cittadini, rappresentano infatti a tutti gli effetti il trampolino di lancio che potrà permettere alle imprese italiane di tornare con forza sullo scenario globale, nel solco dello spirito del PNRR. Questa, in sintesi, la visione di Federauto in merito alle misure per l'autotrasporto e ai rapporti che l'Esecutivo dovrà

necessariamente instaurare con il comparto nel 2022, per attuare un pieno rilancio dell'economia.

Federauto, sull'autotrasporto convergono più crisi

“Sarebbe difficile, infatti, raggiungere gli ambiziosi traguardi fissati dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), con un autotrasporto merci sul quale sono piombati gli effetti dell'emergenza Covid, provocando ritardi nelle consegne dei mezzi per la carenza dei materiali, il rimbalzo dei prezzi dei veicoli e [l'impennata dei carburanti](#), in particolare di quelli a basso impatto ambientale sui quali tanti autotrasportatori hanno investito”, commenta il vicepresidente di Federauto con delega al settore Truck&Van, **Massimo Artusi**.

“Tutta la filiera dell'autotrasporto – continua Artusi – deve muoversi in maniera compatta e coordinata, per aiutare il Governo a incidere sui nodi reali, attraverso soluzioni equilibrate che tengano conto delle esigenze di tutte le maglie della supply chain. L'industria, gli approvvigionatori energetici e tutti gli altri fornitori di beni e servizi dovrebbero, a loro volta, rinunciare ad approfittare dell'aumento della domanda per applicare aumenti eccessivi e ingiustificati.

Il ruolo degli incentivi

“Soltanto in questo modo la filiera potrà avere la credibilità necessaria per chiedere all'Esecutivo un impiego mirato e funzionale delle pur scarse risorse assegnate al settore dal PNRR e dalla legge di Bilancio per il 2022, a cominciare da una diversa lettura degli incentivi, da legare più all'utilizzo dei beni strumentali che non ai contributi all'acquisto, in modo da privilegiare gli utilizzatori finali”.

“Su questi temi, pertanto, proprio per non rivolgersi al Governo in ordine sparso in questo anno cruciale – conclude Artusi – è necessario aprire un confronto urgente all'interno della filiera, perché tutti i suoi protagonisti possano intraprendere un percorso coerente e coeso. In questa prospettiva Federauto, grazie alla sua posizione centrale nella catena dell'autotrasporto, può rivestire – e non rinuncerà a farlo – un ruolo fondamentale per favorire un confronto equilibrato e frenare fughe in avanti che non giovano a nessuno”.

<https://www.vadoetornoweb.com/federauto-2022-sia-anno-di-intese-tra-governo-e-autotrasporto/>



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

TV E RADIO



Linkedin



Massimo De Donato

Autore e conduttore presso Radio24 (Il Sole24 ore)

Federauto: uno sguardo al futuro. Il mercato dell'auto ha chiuso il 2021 con meno di un milione e mezzo di immatricolazioni, un numero ancora troppo basso. Come spiega **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente di Federauto, anche per il 2022 le aspettative sono basse: il settore continuerà a soffrire per l'indisponibilità dei prodotti e l'auspicato ricambio del parco mezzi tarderà ad arrivare. È per questo che l'associazione che rappresenta i concessionari italiani chiede al Governo di intervenire con i giusti incentivi all'acquisto.

#Sem24 #Motoripensanti #SmartCar Anche su Spotify, Tunes e Google Podcasts **FEDERAUTO**

Play Video

---→ LINK SOTTO

<https://www.linkedin.com/feed/update/urn:li:activity:6885128952390660096>



Cosentino (Federauto) a Tavares: “Concessionari sempre centrali”

di Pierluigi Bonora

Non è piaciuta al mondo dei concessionari italiani **la frase dell'ad di Stellantis, Carlos Tavares, riportata nell'intervista concessa al “Corriere della sera”** e ad altri tre quotidiani europei, secondo cui **“i dealer saranno il passato se non faranno felici i propri clienti”**.

La domanda posta dal vicedirettore ed editorialista **Federico Fubini**, tra l'altro ex de “il Giornale”, era la seguente: **“Si dice che lei abbia fatto 80mila vendite di auto online nel 2021, i concessionari sono il passato?”**.

A rispondere a Tavares è così **Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto**, il quale coglie anche l'occasione per fare il punto sul **rapporto tra Case madri e reti vendite, investimenti e margini, transizione e futuro**.

Link per ascoltare l'intervista →

<https://motori.ilgiornale.it/cosentino-federauto-a-tavares-concessionari-sempre-centrali/>