



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

MARZO 2022



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

STAMPA

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Rubrica			
	Federauto			
21	Gazzetta di Reggio	28/03/2022	<i>"In arrivo anche le promozioni dei produttori"</i>	2
11	Il Tirreno	28/03/2022	<i>In arrivo anche le promozioni dei produttori" (M.S.)</i>	3
9	La Nuova Ferrara	28/03/2022	<i>In arrivo anche le promozioni dei produttori"</i>	4
1	Nuovo Molise	02/03/2022	<i>Stellantis si fa attendere (A.Gentile)</i>	5
54/55	Fleet Magazine	01/03/2022	<i>Cambiare motore o cambiare carburante?</i>	8
8/9	Vie & Trasporti	01/03/2022	<i>Int. a M.Artusi: Gli equilibristi (T.Altieri)</i>	10

BRANDINI (FEDERAUTO)

I consigli per scegliere bene e risparmiare

«In arrivo anche le promozioni dei produttori»

FIRENZE. «Bisogna avere pazienza», riassume **Maurizio Brandini**, socio **Federauto** (la federazione italiana concessionari auto) e presidente del gruppo omonimo che vanta 104 anni di storia.

Il perché è presto detto. «Rispetto a poco tempo fa i nostri stock sono ridotti a zero, non ci sono più auto ferme e il criterio dell'«anzianità» è scomparso», spiega Brandini, che poi sottolinea come «in questo momento il prodotto non c'è, e chi ce l'ha lo vende bene. Abbiamo dato via – chiosa con una battuta – anche le seggiole».

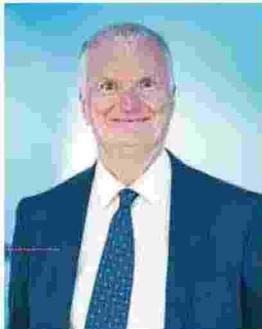
Gli *escamotage* trovati durante la recentissima crisi dei *microchip* sono ormai storia antica. Meglio aspettare il testo definitivo degli incentivi per a.

Testo che dovrebbe arrivare a stretto giro. «Il decreto sugli incentivi dovrà essere pubblicato a breve, perché questa fase intermedia crea danni ai concessionari», auspica il presidente, che mette avanti l'esperienza: «Secondo me si partirà dal 1° aprile. In base a quanto deciderà il governo, le case madri attiveranno le proprie promozioni (che, in genere, partono proprio all'inizio del mese)».

Agevolazioni, continua Brandini, che al momento sono impossibili da prevedere: «Potrebbero riguardare gli stessi veicoli oggetto dei bonus del governo così come altri ancora. O può anche darsi che i produttori tirino i remi in barca e alleggeriscano le proprie promozioni».

In realtà, micro-strategie per

risparmiare qualcosa, nel frattempo, ci sarebbero. «Alcune case offrono modelli a un prezzo scalato perché senza *optional* (come la radio o i sensori di parcheggio) da montare in un secondo tempo a costo zero. Ma sono cifre irrisorie», prosegue il presidente.



Maurizio Brandini

Oppure ci si può avventurare, pionieri digitali, nelle offerte su internet: «Sono ancora molto pochi i clienti che comprano online, dove le case possono decidere di applicare delle promozioni aggiuntive; ma solo per piccoli importi e solo sulla prenotazione: un anno in più di garanzia,

optional gratuiti... sempre, però, per acquisti formalizzati al concessionario. Sono sempre promozioni «pilotate», esperimenti – spiega ancora – come quello del quadriciclo elettrico Citroën Ami».

L'alternativa resta l'usato, ammesso di trovarne, anche perché la *via crucis* in giro per gli autosaloni rischia di far sfumare il vantaggio in una perdita di tempo: «Ormai si vende la metà, c'è «la crisi dei clienti». E l'occasione, quella di una volta, non esiste più. Poi, magari, si riesce a trovare il singolo caso. Ma sarebbe più unico che raro». Saranno sempre gli incentivi, conclude Brandini, a portare risparmi ulteriori: «La fascia di emissioni comprese tra 61 e 135 grammi di anidride carbonica per chilometro consentirà di svecchiare un parco auto fra i più vecchi d'Europa, con un risparmio anche in termini di sicurezza».

M.S.

110 MODELLI PIÙ VENDUTI		
Fiat	Panda	10.090
Lancia	Ypsilon	3.892
Ford	Puma	3.181
Fiat	Fiat 500x	2.553
Dacia	Sandero	2.549
Dacia	Duster	2.488
Citroen	C3	2.400
Jeep	Renegade	2.327
Peugeot	208	2.303
Ford	Kuga	2.234

108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

BRANDINI (FEDERAUTO)

I consigli per scegliere bene e risparmiare

«In arrivo anche le promozioni dei produttori»

FIRENZE. «Bisogna avere pazienza», riassume **Maurizio Brandini**, socio **Federauto** (la federazione italiana concessionari auto) e presidente del gruppo omonimo che vanta 104 anni di storia.

Il perché è presto detto. «Rispetto a poco tempo fa i nostri stock sono ridotti a zero, non ci sono più auto ferme e il criterio dell'«anzianità» è scomparso», spiega Brandini, che poi sottolinea come «in questo momento il prodotto non c'è, e chi ce l'ha lo vende bene. Abbiamo dato via – chiosa con una battuta – anche le seggiole».

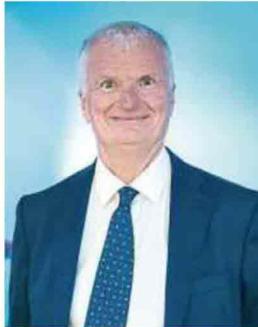
Gli *escamotage* trovati durante la recentissima crisi dei *microchip* sono ormai storia antica. Meglio aspettare il testo definitivo degli incentivi per a.

Testo che dovrebbe arrivare a stretto giro. «Il decreto sugli incentivi dovrà essere pubblicato a breve, perché questa fase intermedia crea danni ai concessionari», auspica il presidente, che mette avanti l'esperienza: «Secondo me si partirà dal 1° aprile. In base a quanto deciderà il governo, le case madri attiveranno le proprie promozioni (che, in genere, partono proprio all'inizio del mese)».

Agevolazioni, continua Brandini, che al momento sono impossibili da prevedere: «Potrebbero riguardare gli stessi veicoli oggetto dei bonus del governo così come altri ancora. O può anche darsi che i produttori tirino i remi in barca e alleggeriscano le proprie promozioni».

In realtà, micro-strategie per

risparmiare qualcosa, nel frattempo, ci sarebbero. «Alcune case offrono modelli a un prezzo scalato perché senza *optional* (come la radio o i sensori di parcheggio) da montare in un secondo tempo a costo zero. Ma sono cifre irrisorie», prosegue il presidente.



Maurizio Brandini

Oppure ci si può avventurare, pionieri digitali, nelle offerte su internet: «Sono ancora molto pochi i clienti che comprano online, dove le case possono decidere di applicare delle promozioni aggiuntive; ma solo per piccoli importi e solo sulla prenotazione: un anno in più di garanzia, optional gratuiti... sempre, però, per acquisti formalizzati al concessionario. Sono sempre promozioni «pilotate», esperimenti – spiega ancora – come quello del quadriciclo elettrico Citroën Ami».

L'alternativa resta l'usato, ammesso di trovarne, anche perché la *via crucis* in giro per gli autosaloni rischia di far sfumare il vantaggio in una perdita di tempo: «Ormai si vende la metà, c'è «la crisi dei clienti». E l'occasione, quella di una volta, non esiste più. Poi, magari, si riesce a trovare il singolo caso. Ma sarebbe più unico che raro». Saranno sempre gli incentivi, conclude Brandini, a portare risparmi ulteriori: «La fascia di emissioni comprese tra 61 e 135 grammi di anidride carbonica per chilometro consentirà di svecchiare un parco auto fra i più vecchi d'Europa, con un risparmio anche in termini di sicurezza».

M.S.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

I 10 MODELLI PIÙ VENDUTI		
Fiat	Panda	10.080
Lancia	Ypsilon	3.892
Ford	Puma	3.161
Fiat	Fiat 500x	2.553
Dacia	Sandero	2.549
Dacia	Duster	2.488
Citroen	C3	2.400
Jeep	Renegade	2.327
Peugeot	208	2.303
Ford	Kuga	2.234

DAL MASTRO AL SABATO
ORA: 12.000
(orario continuato)
Via S. Gherardo 49/50 - Prato
Tel. 0574 514235
I nostri servizi:
Credito bancario
Credito e pagamento senza contante
Servizi postali e assicurativi
Servizi baby
Cassa e contante regali.

FANTASY

108951

BRANDINI (FEDERAUTO)

I consigli per scegliere bene e risparmiare

«In arrivo anche le promozioni dei produttori»

FIRENZE. «Bisogna avere pazienza», riassume **Maurizio Brandini**, socio **Federauto** (la federazione italiana concessionari auto) e presidente del gruppo omonimo che vanta 104 anni di storia.

Il perché è presto detto. «Rispetto a poco tempo fa i nostri stock sono ridotti a zero, non ci sono più auto ferme e il criterio dell'«anzianità» è scomparso», spiega Brandini, che poi sottolinea come «in questo momento il prodotto non c'è, e chi ce l'ha lo vende bene. Abbiamo dato via – chiosa con una battuta – anche le seggiole».

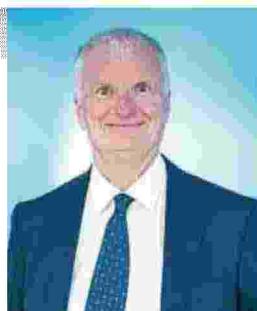
Gli *escamotage* trovati durante la recentissima crisi dei *microchip* sono ormai storia antica. Meglio aspettare il testo definitivo degli incentivi per a.

Testo che dovrebbe arrivare a stretto giro. «Il decreto sugli incentivi dovrà essere pubblicato a breve, perché questa fase intermedia crea danni ai concessionari», auspica il presidente, che mette avanti l'esperienza: «Secondo me si partirà dal 1° aprile. In base a quanto deciderà il governo, le case madri attiveranno le proprie promozioni (che, in genere, partono proprio all'inizio del mese)».

Agevolazioni, continua Brandini, che al momento sono impossibili da prevedere: «Potrebbero riguardare gli stessi veicoli oggetto dei bonus del governo così come altri ancora. O può anche darsi che i produttori tirino i remi in barca e alleggeriscano le proprie promozioni».

In realtà, micro-strategie per

risparmiare qualcosa, nel frattempo, ci sarebbero. «Alcune case offrono modelli a un prezzo scalato perché senza *optional* (come la radio o i sensori di parcheggio) da montare in un secondo tempo a costo zero. Ma sono cifre irrisorie», prosegue il presidente.



Maurizio Brandini

Oppure ci si può avventurare, pionieri digitali, nelle offerte su internet: «Sono ancora molto pochi i clienti che comprano online, dove le case possono decidere di applicare delle promozioni aggiuntive; ma solo per piccoli importi e solo sulla prenotazione: un anno in più di garanzia,

optional gratuiti... sempre, però, per acquisti formalizzati al concessionario. Sono sempre promozioni «pilotate», esperimenti – spiega ancora – come quello del quadriciclo elettrico Citroën Ami».

L'alternativa resta l'usato, ammesso di trovarne, anche perché la *via crucis* in giro per gli autosaloni rischia di far sfumare il vantaggio in una perdita di tempo: «Ormai si vende la metà, c'è «la crisi dei clienti». E l'occasione, quella di una volta, non esiste più. Poi, magari, si riesce a trovare il singolo caso. Ma sarebbe più unico che raro». Saranno sempre gli incentivi, conclude Brandini, a portare risparmi ulteriori: «La fascia di emissioni comprese tra 61 e 135 grammi di anidride carbonica per chilometro consentirà di svecchiare un parco auto fra i più vecchi d'Europa, con un risparmio anche in termini di sicurezza».

M.S.

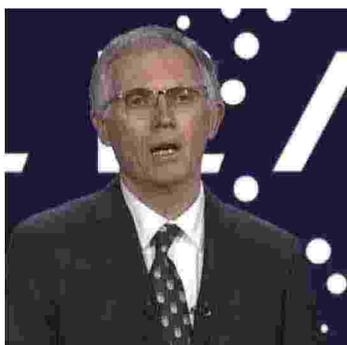
110 MODELLI PIÙ VENDUTI		
Fiat	Panda	10.090
Lancia	Ypsilon	3.892
Ford	Puma	3.161
Fiat	Fiat 500x	2.553
Dacia	Sandero	2.549
Dacia	Duster	2.488
Citroen	C3	2.400
Jeep	Renegade	2.327
Peugeot	208	2.303
Ford	Kuga	2.234

B.V.B. S.p.A.
NUOVA INSTALLAZIONE

LA FIRMA DELL'ACCORDO PER TERMOLI «TRA QUALCHE SETTIMANA»

Stellantis si fa attendere

I sindacati lo aspettano il 10 marzo per il tavolo al Mise



“Ancora qualche settimana per firmare l'accordo per la realizzazione di una Gigafactory a Termoli”. Lo ha detto Carlos Tavares, amministratore delegato di Stellantis, incontrando la stampa nel giorno della presentazione del piano.

■ GENTILE A PAGINA 2

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

LA FIRMA DELL'ACCORDO PER TERMOLI «TRA QUALCHE SETTIMANA»

Stellantis si fa attendere

I sindacati lo aspettano il 10 marzo per il tavolo al Mise

ANTONELLA GENTILE

Stellantis prende ancora tempo per definire il futuro dello stabilimento di Termoli con la nascita della gigafactory, la terza in Europa. "Ancora qualche settimana per firmare l'accordo per la realizzazione di una Gigafactory a Termoli". Lo ha detto Carlos Tavares, amministratore delegato di Stellantis, incontrando la stampa nel giorno della presentazione del piano strategico. "Viviamo in un mondo complesso. Stiamo lavorando con il governo italiano" ha aggiunto Tavares. "Il sostegno che arriverà dal governo italiano è simile a quello accordato dai governi di Francia e Germania", per la realizzazione delle altre due Gigafactory di Stellantis in Europa. La Gigafactory a Termoli sarà realizzata da Acc, che vede come soci oltre a Stellantis, TotalEnergies e Daimler. "Acc deve avere l'approvazione di tutti e tre gli azionisti e stiamo allineando le agende per avere il via libera di Daimler", ha specificato Tavares.

Il piano del futuro del gruppo imprenditoriale si presenta invece molto ambizioso, puntando a ricavi oltre i 300 miliardi di euro e cento nuovi modelli entro la fine del decennio, tra i quali il primo suv Jeep 100% elettrico in arrivo a inizio 2023. A Zaandam, la città dei mulini a vento a quindici chilometri da Amsterdam, il ceo Carlos Tavares non dà indicazioni sul futuro delle fabbriche italiane: "come per tutti nostri stabilimenti europei, non dipende da noi, ma dalle dimensioni del mercato", si limita a dire. Nessun problema, spiega, se il mercato europeo tornerà ai livelli pre Covid e il gruppo manterra' una quota del 20-22%, ma se non sarà così in Europa potrebbero esserci problemi sociali. Non arriva neppure l'attesa notizia della firma dell'accordo per la Gigafactory di Termoli (Campobasso) perché ci vorranno ancora alcune settimane ("Acc deve avere l'approvazione di tutti e tre gli azionisti e stiamo allineando le agende per avere il via libera di Daimler"). Tavares boccia l'ipotesi di un ingresso o dello Stato italiano nell'azionariato: "Non ne vedo la necessità". Possiamo proteggere l'Italia senza che il governo sia nell'azionariato. Si possono usare meglio



TAVARES

le tasse degli italiani. L'Italia è una delle colonne del Gruppo, stiamo investendo per rilanciare Alfa e Lancia e per elettrificare la Fiat" dice il manager. Delusi i sindacati per i quali il piano vola in alto, ma non dà garanzie sul futuro delle fabbriche italiane. La Fiom proclama lo stato di agitazione, mentre dal ministro Giancarlo Giorgetti arriva la convocazione del tavolo Stellantis al Mise per il 10 marzo. Il piano, che Tavares dedica ai 71 dipendenti dell'Ucraina, prevede margini di reddito operativo rettificato a due cifre fino al 2030, di generare più di 20 miliardi di euro in flussi di cassa liberi industriali nel 2030 e anticipa di un

anno, al 2024, l'obiettivo di raggiungere il 100% dell'obiettivo di 5 miliardi di euro di sinergie di cassa annuali. Ambizioso anche il piano per la Cina, dove Stellantis prevede di realizzare 30 miliardi di ricavi nel 2030 e il lancio di 30 modelli. "Stellantis si impegna a diventare il campione del settore nella lotta contro il cambiamento climatico, raggiungendo lo zero emissioni da carbonio entro il 2038", spiega Tavares. "Stiamo preparando la strada affinché il 100% delle vendite in Europa e il 50% delle vendite negli Stati Uniti siano costituite da veicoli elettrici a batteria (Bev) entro la fine del decennio. L'ambizione di Stellantis è quella di essere

'secondi a nessuno' in termini di creazione di valore per tutti gli stakeholder, sviluppando allo stesso tempo una mentalità imprenditoriale". Un terzo delle vendite sarà effettuato on line. Da Tavares arriva anche l'annuncio che Peugeot non sponsorizzerà più Novak Djokovic dopo la sua polemica agli ultimi Australian Open, dove il tennista non ha potuto gareggiare perché non vaccinato.

**I SINDACATI
ATTENDONO
IL TAVOLO DEL
10 MARZO AL MISE**

I sindacati, invece, aspettano che la gigafactory sia definita al tavolo del ministro dello Sviluppo economico

per giovedì 10 marzo alle ore 11:30, a cui dovrebbero essere presenti i ministri Giancarlo Giorgetti e Andrea Orlando, e il viceministro allo Sviluppo economico Gilberto Pichetto. "Siamo lieti che finalmente il ministro Giorgetti abbia riconvocato il tavolo di confronto con Stellantis. Speriamo vivamente che entro quella data il Governo ci possa annunciare di aver raggiunto l'accordo con Stellantis per la costruzione della Gigafactory a Termoli", commenta Gianluca Ficco, responsabile Auto della Uilm. "La costruzione della fabbrica di batterie - osserva Ficco - rappresenta difatti un investimento essenziale non solo per il Molise, ma

per tutta l'industria dell'auto italiana. Da Stellantis ci aspettiamo crescente chiarezza sul futuro di tutti gli stabilimenti. Abbiamo già fatto accordi importanti per Melfi e Mirafiori, ma occorrono prospettive anche per le altre fabbriche e le altre funzioni di ricerca e di staff presenti nel nostro Paese. Infine speriamo di poter discutere anche con il Governo strumenti straordinari per la perdurante crisi di approvvigionamenti che continua a bloccare la regolarità della produzione".

"Come d'abitudine Tavares presenta obiettivi finanziari, ma non spiega con quali mix di prodotti si persegue l'ambizioso obiettivo del raddoppio del fatturato, lui stesso definisce sub judice rispetto all'andamento del mercato europeo. Con 18 milioni tutto ok, con 15 due tre stabilimenti a rischio in Europa perché 600.000 vetture in meno". È il commento di Giorgio Airaud, segretario generale della Cgil Piemonte. "Non è un piano industriale. Tavares venga in Italia e chiarisca al governo italiano e alle regioni che ospitano stabilimenti cosa quanto e con quanti occupati si produrrà in Italia. Gli incentivi delle tasse degli italiani non possono essere usati per produrre lavoro fuori Italia e cig in Italia", aggiunge Airaud. "I nostalgici della partecipazione pubblica hanno perso il treno, avrebbe avuto senso e un costo sostenibile al momento della fusione o come condizione del prestito. Oggi ai prezzi di mercato sarebbe un regalo". Infine su Mirafiori, Airaud osserva: "è il più grande stabilimento del gruppo in Europa, 3 milioni di mq di superficie di cui 50% inutilizzato. La 500 elettrica è troppo piccola



per riempirlo, servono nuovi modelli".

IMMATRICOLAZIONI IN CALO

Non si arresta, intanto, il calo delle immatricolazioni di auto in Italia, in contrazione del 22,6% a febbraio. Dall'inizio dell'anno la perdita di volumi è stata del 21,1% sul 2021, del 36,4% sul 2019, anno preceden-

te alla pandemia. Stellantis, che ha prestato ieri il suo piano strategico decennale, ha perso nell'ultimo mese il 29,2%, con la quota che si riduce dal 41,3% al 37,8%. A pesare sulle vendite la carenza di semiconduttori, con la scarsa disponibilità di modelli, e l'effetto atteso rispetto al nuovo piano di incentivi, oltre alle incertezze legate all'andamento del-

la pandemia e, ora, i timori per la guerra tra Russia e Ucraina. Le premesse per l'andamento del mercato nel corso del 2022 sono dunque preoccupanti, "Proiettando il risultato del primo bimestre sull'intero anno si ottiene un volume di immatricolazioni pari a un milione e 93.415 auto, un livello da anni '60 del secolo scorso", sottolinea il presidente del Centro

Studi Promotor, Gian Primo Quagliano, secondo cui "l'unico contributo positivo che in questo momento si può avere è l'adozione immediata del provvedimento per gli incentivi al settore". Anche se "lo stanziamento di un miliardo all'anno annunciato per il 2022 - sostiene - rischia di essere insufficiente se questa cifra, come sembra, deve coprire, non solo sostegni alla domanda di auto, ma anche interventi per compensare l'impatto negativo della transizione ecologica sulla produzione di componenti e sull'occupazione". A soffrire sono tutti i principali brand. Se Fiat perde quasi un terzo dei volumi, il calo di Volkswagen è del 33,8%, del 35,12% di Peugeot e il -33,5% di Opel. Fanno eccezione le asiatiche Honda e Hyundai, accanto alle ottime performance della Mini che guadagna oltre il 16% dei volumi e del brand Lancia che resta stabile sull'anno prima. "L'attesa del varo di nuovi incentivi ha contribuito a deprimere ancora di più la domanda - commenta Michele Crisci - Ci auguriamo che ricomposta al più presto la crisi internazionale, il Governo possa trovare lo spazio necessario per l'emanazione del Decreto attuativo che consenta la più rapida fruizione del fondo per il rifinanziamento degli incentivi". Chiede una "rapida definizione del provvedimento operativo che dovrà stabilire modalità, criteri e ripartizione delle risorse destinate all'acquisto dei veicoli non inquinanti" anche Federauto, la Federazione italiana dei concessionari d'auto, ricordando che "anche il forte aumento del prezzo del carburante, sia fossile sia elettrico, che rischia di deprimere ulteriormente il comparto".

CAMBIARE MOTORE O CAM

Si possono mandare in pensione i combustibili fossili, preservando le motorizzazioni tradizionali? Una chance viene dai biocarburanti e dagli e-Fuels, con opportunità sempre più percorribili (anche se occorre fare attenzione e distinguere tra le varie tipologie)

di Marina Marzulli

“L’uso degli oli vegetali come carburanti per i motori può sembrare insignificante oggi, ma tali oli nel corso del tempo possono diventare altrettanto importanti quanto il petrolio e il carbone”. Lo diceva più di un secolo fa Rudolf Diesel, che peraltro non trascurò dimostrazioni pratiche: in occasione dell’Esposizione Universale parigina del 1900, l’inventore del motore a gasolio fece marciare il suo motore con olio di arachidi.

Quanto ci vorrà, ancora, perché il sogno di Diesel si avveri? Si parla da tempo immemore di biocarburanti, ma ora potremmo essere arrivati a un momento di svolta, da un lato perché esistono tecnologie già pronte e utilizzate - basti vedere il caso del biometano - dall’altro perché il tema della lotta al cambiamento climatico è sempre più pressante, anche e soprattutto per i Car Maker.

DIESEL, MA CON (MOLTA) MENO CO2

Oltre che all’elettrificazione, per raggiungere gli obiettivi di limiti alle emissioni di CO2 i Costruttori pensano anche all’utilizzo di carburanti sintetici. Per “salvare” il motore diesel, Volkswagen ha confermato di aver adattato la produzione dei propri motori turbodiesel 4 cilindri, già dallo scorso giugno, all’utilizzo con biocarburante diesel paraffinico.

I biocarburanti sono già disponibili e Volkswagen stima che possano arrivare a coprire fra il 20 e il 30% dell’energia necessaria ai trasporti



in Europa nei prossimi 10 anni. Questi carburanti di recente sviluppo permettono un risparmio di CO2 del 70-95% rispetto al diesel convenzionale, assicurando una migliore combustione e riducendo anche le emissioni nocive a livello locale come gli ossidi di azoto e il particolato.

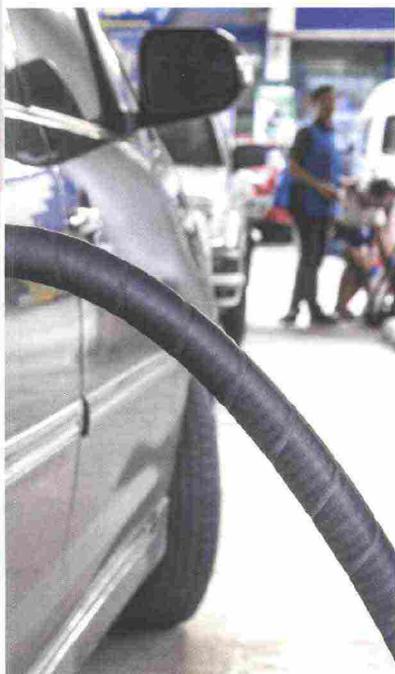
Spiega Thomas Garbe, head of Petrol and Diesel Fuels di Volkswagen: “Stiamo consentendo ai clienti e soprattutto alle flotte aziendali in Europa di ridurre significativamente le emissioni non appena il gasolio ‘bio’ sarà disponibile a livello locale. Esiste una gamma variegata, seppur non ancora diffusa, di questo genere

di combustibili. Quelli come l’Hvo (Hydrotreated vegetable oil) vengono prodotti da residui biologici e materiali di scarto: si tratta di olii convertiti in idrocarburi per reazione con l’idrogeno e aggiunti al gasolio in varie quantità. Gli stessi, però, possono anche essere utilizzati integralmente come combustibili massimizzando, così, i benefici in termini di riduzione delle emissioni”

ATTENZIONE ALLA COMPETIZIONE CON L’AGRICOLTURA

La produzione dei biocombustibili è regolamentata dell’attuale direttiva sulle Energie rinnovabili (detta Red

BIARE CARBURANTE?



Il, in vigore dal 15 dicembre 2021), che impone al settore energetico di raggiungere, entro il 2030, il 32% di energia derivato da fonti di energia rinnovabile: di questo, il 14% dovrà appartenere al ramo dei biocombustibili. Target elevato dal PNIEC italiano al 22%, sempre entro lo stesso anno.

Il punto saliente è la riduzione del limite stabilito per i cosiddetti biocarburanti di prima generazione (ovvero basati su alimenti o mangimi) al 3,8% entro il 2030, a partire dal tetto del 7% del 2020. In programma, invece, l'aumento di biocarburanti avanzati, principalmente basati sui rifiuti e sugli scarti.

I biocombustibili di prima generazione, cioè che utilizzano come materie prime biomasse pregiate come zuccheri, amidi e oli vegetali, pongono problemi etici, perché entrano in competizione con la catena del cibo, e inducono uno sfruttamento non sostenibile dei terreni coltivabili.

Quelli di seconda generazione, invece, sono derivati da olio di cottura riciclato e grassi animali di scarto. Arriviamo così ai "Biocombustibili Advanced", prodotti a partire da biometano, scarti delle produzioni agricole, rifiuti organici e alghe, tutti materiali ad alto contenuto di carbonio.

Accanto a questi, ci sono gli e-Fuels, combustibili di origine sintetica, prodotti tramite processi energivori alimentati da energia elettrica rinnovabile.

L'APPELLO DELLA FILIERA

Quella dei biocarburanti è la soluzione che piace alle associazioni di categoria, le quali ritengono che i combustibili rinnovabili e low carbon liquidi e gassosi svolgano un ruolo importante per la decarbonizzazione del settore dei trasporti. "Il problema è dichiarare emissioni zero o avere un impatto zero?" domanda il presidente di **Federauto** **Adolfo De Stefani Cosentino**, che

poi aggiunge: "l'auto elettrica non è a impatto zero, specie se l'energia non è ricavata da fonti rinnovabili.

I biocarburanti o carburanti sintetici in avanzata fase di sviluppo, invece, presentano emissioni di anidride carbonica virtualmente prossime allo zero, capaci quindi di assicurare in tempi rapidi la completa neutralità climatica nel settore dei trasporti". Anfia, Federmetano e altre associazioni di categoria hanno firmato un appello al Governo per sostenere (parallelamente allo sviluppo di un ecosistema per la mobilità elettrica) una strategia europea per i combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio.

Una richiesta che parte da un dato di fatto: nel 2030 il parco circolante europeo di auto e veicoli commerciali sarà composto ancora da oltre il 70% di mezzi con motori a combustione interna. Pertanto, una realistica transizione energetica del parco circolante al 2030, sia a livello italiano che europeo, deve valorizzare anche il contributo dei combustibili rinnovabili e a basso contenuto carbonico, in grado di assicurare il loro contributo già nel breve periodo. Ciò darebbe modo al tessuto industriale di affrontare la transizione in maniera meno violenta, evitando dure ripercussioni in termini di posti di lavoro persi.

Cos'è il gasolio paraffinico

I gasoli paraffinici possono essere creati sinteticamente da una varietà di materie prime, ma il massimo profitto, da un punto di vista ambientale, è ottenuto quando la materia prima di partenza è rinnovabile (ad esempio oli vegetali esausti). Il gasolio paraffinico può portare ad un miglioramento della qualità dell'aria senza dover introdurre cambiamenti nell'infrastruttura di carburante già esistente. Può essere utilizzato come un componente della miscela nei diesel convenzionali o come prodotto finito al 100%, cosa che viene già fatta in numerosi mercati europei.

MASSIMO ARTUSI

Gli equilibristi

Il Vicepresidente **Federauto** spiega qual è oggi la situazione nelle concessionarie di veicoli commerciali e industriali e perché qualcosa dovrà cambiare

di Tiziana Altieri

Equilibristi. Ecco cosa dovrebbero essere oggi i concessionari di van e truck ancora alle prese con la mancanza di prodotto mentre la domanda rimane elevata. Con le nuove tecnologie che, anche quando disponibili, non riescono a fare breccia nei clienti. Con il timore di veder modificati i loro contratti e, dunque, il loro ruolo. In questo mondo di 'agenti' ancora non si discute ma certo è che, visto cosa succede nell'universo auto, nessuno si sente totalmente al sicuro. Di questo e molto altro abbiamo parlato con Massimo Artusi, dallo scorso settembre Vicepresidente **Federauto** con delega al settore truck e veicoli commerciali.

Un commento al mercato 2021.

"L'anno appena conclusosi mostra luci e ombre. Nella fascia più alta del mercato si nota un discreto incremento mentre i veicoli commerciali presi nel loro complesso mostrano una riduzione importante. Certo è che sui volumi 2021 ha in-

fluito in maniera determinante la carenza di prodotto da parte delle case. Raggiungere questi numeri, oltre 25mila truck e quasi 185mila lcv, comunque non bassi, è stato possibile grazie al grosso rischio che si sono assunti i concessionari più virtuosi a partire dal 2020, programmando e investendo negli stock. Purtroppo, però, non sono stati sufficienti visto che la capacità produttiva dell'industria è andata peggiorando e la domanda aumentando spiazzando un po' tutti".

Come è cambiato il business delle concessionarie nell'ultimo anno in seguito alla mancanza di prodotto?

"Tutte le concessionarie stanno cercando di ampliare la loro offerta di servizi per colmare il deficit di fatturato, il punto è che raggiungere determinati livelli senza il nuovo è impossibile. I servizi accrescono la redditività ma da soli non coprono i costi delle nostre strutture. Dobbiamo vendere, tornare a volumi importanti, trovando spazio tra gli aumenti delle case e le possibilità dei clienti".

Si parla tanto di elettrificazione, idrogeno, veicoli ibridi. Qual è il percepito della vostra clientela?

"Quello che percepiamo da parte della clientela è un grosso disorientamento rispetto alle nuove tecnologie. Su quale tecnologia devo investire oggi per proiettarmi nel futuro e fare margini? Oggi ci si scontra con l'innalzamento del costo del metano e dell'elettricità, domani potrebbe toccare all'idrogeno. Questo limita fortemente la propensione a sperimentare nuove tecnologie. Ci deve essere costanza nella politica dei trasporti ed equilibrio nella politiche energetiche. Io credo

Massimo Artusi è Vicepresidente **Federauto** con delega al settore truck e veicoli commerciali. Laureato in Economia e Commercio e con una specializzazione in Dealership management alla Bocconi, lavora da sempre nell'azienda di famiglia, la Romana Diesel Spa di Roma, una delle più grandi concessionarie d'Europa operante con Stellantis, CNH Industrial, Iveco Group e altri. Da anni partecipa attivamente ai gruppi di lavoro di AICI (Associazione Italiana Concessionari Iveco) e del GACIE (Groupement des Amicaux des Concessionnaires Iveco d'Europe).



8 - 03 2022

www.vietrasportiweb.it

che l'Italia sia un Paese con grandi potenzialità ma una scarsa capacità di realizzazione, manca un po' il quadro d'insieme. Ad esempio, una grossa fetta del problema dell'inquinamento dipende dall'obsolescenza del parco, riuscire a incentivare la sostituzione dei mezzi più datati farebbe da subito la differenza. Come **Federauto** crediamo che si debbano trovare forme di incentivazione per le imprese virtuose che puntano su mezzi ecologici e sostenibili e che questi contributi debbano passare, parzialmente, anche attraverso la disincentivazione dei veicoli con più anni. Queste politiche devono essere dirette e mirate alle aziende: pensiamo che il migliore strumento di incentivazione sia il credito di imposta. Per il cliente è tangibile, meno complesso e, per lo Stato, meno costoso da gestire".

Stanno crescendo gli operatori nel mondo del noleggio. Cosa ne pensa?

"Nel veicolo commerciale i numeri sono in continua crescita, il noleggio funziona. Per quanto riguarda i pesanti in Italia non si può parlare di noleggio ma di comodato tra aziende di autotrasporto. È una formula che va bene in alcuni settori, penso alle municipalizzate, ma che non vedo adatta al trasporto conto terzi per diverse ragioni, tra cui la prima è la mancanza di una politica organica del settore (cabotaggio, possesso dei mezzi e sub-vezione)".

Contratti di agenzia per le concessionarie. Potrà riguardare anche quelle di veicoli industriali?

"Nel nostro settore c'è una discussione in atto e il perché è facile da comprendere. I concessionari di veicoli commerciali e industriali si rivolgono all'impresa, operiamo nel B2B. Io credo nella struttura attuale. Ci credo non solo perché i concessionari garantiscono la presenza sul territorio e il servizio ai clienti mettendoci di fatto la faccia, ma soprattutto perché assicurano la concorrenza sul mercato. Non riesco a immaginare un mondo dove sono le case a governare la leva del prezzo del bene e dei servizi con una vera trasparenza ove prevalessero i modelli di commissionario/agenzia. Noi dealer vedremo svanito il frutto del nostro lavoro, quello che possiamo definire l'avviamento e molti dei nostri investimenti. La rigidità non offre opportunità, soprattutto in un mondo variegato com'è quello del trasporto. Che le case costruttrici abbiano in mente un percorso di razionalizzazione per le proprie reti è normale, ma non penso che la strada giusta sia quella di una modifica del contratto. Si può razionalizzare altrove, lavorando per esempio, meno sulle politiche di immagine e più sulla sostanza, risparmiando sugli investimenti nelle strutture. Ovviamente a causa delle difficoltà produttive i costruttori stanno cercando un nuovo

assetto, cosa che è sempre stata fatta in passato, ma è quello che dovremo fare anche noi concessionari. Dovremo ritare le nostre strutture per soddisfare la domanda di mercato con quello che potremo commercializzare. Vale la pena ricordare che molti dei nostri investimenti sono stati fatti in base agli standard delle case costruttrici, oggi non al passo con i tempi".

Privatizzazione delle revisioni dei veicoli industriali, quasi ci siamo. Un'opportunità per voi operatori?

"Certamente, ma non solo per noi concessionari. La privatizzazione delle revisioni dei mezzi pesanti è un'opportunità per il Paese, per fare un passo avanti verso un sistema di trasporto più efficace. È un passaggio importante che punta ad assicurare tranquillità ai nostri clienti e serietà e sicurezza della circolazione".

Previsioni per l'anno in corso?

"Tutto quello che è stato programmato è esaurito, quello che è stato riprogrammato è in ritardo. Se parliamo di immatricolazioni sarà un anno simile al 2021. Non vedo, infatti, nel breve periodo la possibilità di aumentare la capacità produttiva. Nel 2019 ai dealer veniva chiesto di acquistare la sovra produzione, oggi ci chiedono di ordinare solo il venduto, non c'è la possibilità di fare stock. La domanda da parte dei clienti rimane elevata ma questa situazione non incoraggia gli acquisti, si deve programmare a lunghissimo termine, anche oltre i 14 mesi. Non dimentichiamo, però, che autotrasporto, logistica, distribuzione sono una parte importantissima dell'economia del nostro Paese e non sono sostituibili. Non ci sono formule più efficaci del trasporto su gomma: non è dunque in dubbio l'autotrasporto ma la capacità di soddisfarne la domanda".

Quali sono le priorità che si è posto per il suo mandato?

"Fare il meglio per le aziende concessionarie, facendo, da una parte, il bene delle case che rappresentiamo, dall'altra il bene dei clienti che ci permettono di vivere. Ci barcameniamo in questo equilibrio. Noi concessionari siamo l'ammortizzatore del mercato. All'interno di questo scenario vorrei favorire le politiche per l'ambiente e la sicurezza del trasporto e, più in generale, della strada. Vorrei dialogare il più possibile con le istituzioni, collaborare a tutti i livelli. E poi mi auguro di riuscire a far comprendere che il mondo del trasporto e della logistica pervade le vite di tutti, anche se spesso non ce ne accorgiamo. Deve aumentare la consapevolezza dell'importanza del settore in tutta la società. Ogni veicolo commerciale e industriale è un posto di lavoro, e questo implica responsabilità ma anche una bellezza che oggi sfugge".



03 2022 - 9



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

Web

motorisumotori.it

VENDITE AUTO IN SPROFONDO

In Italia, a febbraio 2022, vendite auto in sprofondo rosso. Solo 110.869 immatricolazioni: -22,6% rispetto allo stesso mese dello scorso anno



di **WALTER D. GOBBI** 01/03/2022, 18:46



Andiamo malissimo. In Italia, a febbraio 2022, [vendite](#) auto in sprofondo rosso. [Solo 110.869 immatricolazioni: -22,6% rispetto allo stesso mese dello scorso anno](#). Nel primo bimestre 2022 i volumi totali si attestano a 218.716 unità, in calo del -21,1% rispetto alle 277.359 del periodo gennaio-febbraio 2021 (-36,4% sull'analogo periodo 2019). D'altronde, anche [l'Europa va a picco](#). E ora? Per Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto, il fondo unico pluriennale per il settore automotive, istituito dal Governo con il recente decreto Energia, che include anche gli incentivi di sostegno alla domanda, rappresenta un intervento di ampia portata nell'ambito della strategia complessiva.

Per le prossime settimane, il prezzo del carburante, sia fossile sia elettrico, rischia di deprimere ulteriormente il comparto.

Vendite auto: il ruolo dell'UE

Resta aperta la partita europea connessa al pacchetto legislativo Fit for 55. Puntare solo sulle motorizzazioni esclusivamente elettriche potrebbe generare un fatale effetto boomerang, dice Federauto. **No al definitivo abbandono dei motori endotermici** delle autovetture nel 2035. La chiarezza su questo aspetto è fondamentale per non turbare le decisioni di acquisto, e per non deprimere i valori residui dei veicoli.

Serve anche la revisione generale della fiscalità sull'auto aziendale e una rete di ricarica elettrica adeguata.

Privati sempre più giù

Nel mese appena trascorso i privati raggiungono una rappresentatività del 62,8%. In flessione anche le immatricolazioni delle società (-15,2%) e del noleggio (-16,6%) che arrivano a una quota di **mercato** rispettivamente del 14,4% e 22,7%.

Sul fronte delle alimentazioni, **per la prima volta le vetture BEV** (elettriche pure), in assenza di sostegni all'acquisto, **registrano una flessione** tendenziale del -8,8%, la progressione sull'anno è comunque positiva al +14,2%. Non incentivi? No appeal. Anche perché l'elettricità costa. E le macchine hanno un listino elevato. Servono ecobonus sostanziosi per risvegliare le coscienze ecologiche degli italiani. Ma anche dei consumatori UE.

Le **plug-in**, invece, grazie ancora alla dote di ordini ereditati dal 2021 e non ancora evasi per via dei rallentamenti produttivi e dei dilatati tempi di consegna, registrano una crescita del +10,1% (quota mese del 4,9%, quota bimestre 5%).

IL GIORNALE D'ITALIA

Il Quotidiano Indipendente

- [Giornale d'italia](#)
- [Motori](#)

Federauto: a febbraio 110.869 nuove immatricolazioni, in calo rispetto al 2021 (-22,6%)

De Stefani Cosentino, Presidente Federauto: “Con il recente Decreto Energia il dossier auto ha trovato finalmente un chiaro indirizzo politico, coerente con la transizione ecologica, di un comparto dell’economia che contribuisce per il 12% alla ricchezza nazionale. Ora serve piena operatività”

02 Marzo 2022



Inizio anno negativo per il mercato dell’automotive. Febbraio ha registrato 110.869 immatricolazioni di auto nuove, perdendo il -22,6% rispetto allo stesso mese dello scorso anno, secondo i dati diffusi dal **CED** del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. Nel primo bimestre 2022 i volumi totali si attestano a 218.716 unità, in calo del

-21,1% rispetto alle 277.359 del periodo gennaio-febbraio 2021 (-36,4% sull'analogo periodo 2019).

Federauto, Decreto “Energia”: un chiaro indirizzo politico per la transizione ecologica del settore automotive

“Come previsto, anche il secondo mese del 2022 ha chiuso in profondo rosso. Tuttavia, il dossier auto, troppo sottovalutato negli ultimi mesi, ha trovato finalmente un chiaro indirizzo politico, coerente con la transizione ecologica di un comparto dell'economia che contribuisce per il 12% alla ricchezza nazionale”, dichiara **Adolfo De Stefani Cosentino**, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

Il gioco Vintage "da giocare". Nessuna installazione.

“Infatti, il fondo unico pluriennale per il settore automotive, istituito dal Governo con il recente decreto ‘Energia’, che include anche gli incentivi di sostegno alla domanda, rappresenta un intervento di ampia portata nell’ambito della strategia complessiva più volte auspicata dalla Federazione e dalle Associazioni automotive, volta sia alla riconversione e all’accompagnamento di tutta la filiera, sia al rinnovo in chiave green del parco circolante autovetture italiano, tra i più datati, inquinanti e insicuri in Europa. Ora – prosegue De Stefani – pur nella piena consapevolezza delle priorità del Governo connesse alle gravissime e drammatiche vicende internazionali di questi giorni, di cui auspichiamo una soluzione pacifica attraverso la diplomazia, attendiamo una rapida definizione del provvedimento operativo che dovrà stabilire modalità, criteri e ripartizione delle risorse destinate all’acquisto dei veicoli non inquinanti, altrimenti l’effetto combinato dell’attesa e dei ritardi nelle forniture di veicoli si tradurrà in un’ulteriore frenata del mercato auto. A queste preoccupazioni si aggiunge anche il forte aumento del prezzo del carburante, sia fossile sia elettrico, che rischia di deprimere ulteriormente il comparto”.

“Resta, invece, ancora aperta la partita europea connessa al pacchetto legislativo Fit for 55. Puntare solo sulle motorizzazioni esclusivamente elettriche potrebbe generare un fatale effetto boomerang tale da compromettere le dinamiche collegate alla catena del valore di un settore fondamentale del Paese. Nel rispetto del principio di neutralità tecnologica – continua il Presidente De Stefani – va rielaborata la strategia della decarbonizzazione e dunque rivista la decisione relativa al definitivo abbandono dei motori endotermici delle autovetture nel 2035. La chiarezza su questo aspetto è fondamentale

per non turbare le decisioni di acquisto, deprimere i valori residui dei veicoli ed impattare ulteriormente sugli equilibri economici e occupazionali delle reti di vendita e della filiera in generale”.

“Infine, – conclude De Stefani – non dimentichiamo che tra i fattori abilitanti allo sviluppo di una mobilità a più basse emissioni rientra la revisione generale della fiscalità sull’auto aziendale e una rete di ricarica elettrica adeguata”.

Dal punto di vista dei canali di vendita, quello dei privati risulta fortemente depresso (-26%) per effetto dell’indecisione negli acquisti da parte della clientela e delle forti preoccupazioni economiche legate anche allo scenario politico internazionale e al ritorno dell’inflazione nei settori dell’energia e dei carburanti. Nel mese appena trascorso i privati raggiungono una rappresentatività del 62,8% (65% nel periodo gennaio-febbraio 2022). In flessione anche le immatricolazioni delle società (-15,2%) e del noleggio (-16,6%) che arrivano ad una quota di mercato rispettivamente del 14,4% e 22,7% (14,7% e 20,3% di quota nei primi due mesi dell’anno).

Sul fronte delle alimentazioni, per la prima volta le vetture BEV (elettriche pure), in assenza di sostegni all’acquisto, registrano una flessione tendenziale del -8,8%, la progressione sull’anno è comunque positiva al +14,2% (quota di mercato del 2,8% nel mese e del 3,1% nel primo bimestre 2022), così come le HEV (cioè le elettrificate senza ricarica) cedono il -7,3% (quota mese del 34,6%, quota bimestre 34,8%). Le plug-in, invece, grazie ancora alla dote di ordini ereditati dal 2021 e non ancora evasi per via dei rallentamenti produttivi e dei dilatati tempi di consegna, registrano una crescita del +10,1% (quota mese del 4,9%, quota bimestre 5%). Prosegue la contrazione delle vetture a benzina (-37,7%) e diesel (-32,7%), giunte rispettivamente a una quota del 26,6% e 21,5% nel mese (26,9% e 20% nel cumulato); in crescita le alimentazioni a GPL (+24,7%), in calo il metano (-58,9%) con market share rispettivamente al 8,4% e 1,3% nel mese, sostanzialmente allineate nel bimestre.

Negli ultimi tre giorni di febbraio è stato immatricolato il 35,6% del totale mercato, mentre le auto[1]immatricolazioni di case e concessionari, secondo le elaborazioni sui dati Dataforce, hanno rappresentato il 9,1% dei volumi di vendita mensili.

<https://www.ilgiornaleditalia.it/news/motori/342316/federauto-a-febbraio-110-869-nuove-immatricolazioni-in-calo-rispetto-al-2021-22-6.html>

Mercato dell'auto: febbraio in rosso ma il fondo pluriennale fa sperare

- Marco Castelli
- Marzo 2, 2022
- [Dati di vendita](#)
- [Analisi di mercato](#)



Il mercato dell'auto, come prevedibile, si conferma in rosso: il mese di febbraio ha fatto registrare 110.869 immatricolazioni di auto nuove, con un calo del -22,6% rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Nel primo bimestre 2022, il decremento è stato del -21,1%.

Pesa, ovviamente, l'assenza degli incentivi, che però [sono stati confermati nei giorni scorsi dal Governo](#). E finalmente sono stati concepiti in maniera strutturale. Un fatto che lascia ben sperare. "Il dossier auto, troppo sottovalutato negli ultimi mesi, ha trovato finalmente un chiaro indirizzo politico, coerente con la transizione ecologica di un comparto dell'economia che contribuisce per il 12% alla ricchezza

nazionale” dichiara a tal proposito Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto.

MERCATO DELL'AUTO: I TREND DI FEBBRAIO

Il mese scorso il canale che ha sofferto di più è stato quello dei privati (-26%), penalizzato dal clima di incertezza, dalla crisi produttiva e dalle forti preoccupazioni economiche dovute allo scenario internazionale. Anche gli altri canali, però, si sono mostrati in flessione.

Per quanto riguarda le alimentazioni, per la prima volta dopo tanti mesi si registra un calo delle auto elettriche (-8,8%), a causa dell'assenza degli incentivi, al fianco dell'ormai conclamato decremento di benzina e diesel.

IL FONDO PLURIENNALE PER GLI INCENTIVI

“Il fondo unico pluriennale per il settore automotive, istituito dal Governo con il recente decreto ‘Energia’, che include anche gli incentivi di sostegno alla domanda, rappresenta un intervento di ampia portata nell’ambito della strategia complessiva più volte auspicata dalla Federazione e dalle Associazioni automotive, volta sia alla riconversione e all’accompagnamento di tutta la filiera, sia al rinnovo in chiave green del parco circolante autovetture italiano, tra i più datati, inquinanti e insicuri in Europa”. Pur nella piena consapevolezza delle priorità del Governo connesse alle gravissime e drammatiche vicende internazionali di questi giorni, prosegue Cosentino, “attendiamo una rapida definizione del provvedimento operativo che dovrà stabilire modalità, criteri e ripartizione delle risorse destinate all’acquisto dei veicoli non inquinanti, altrimenti l’effetto combinato dell’attesa e dei ritardi nelle forniture di veicoli si tradurrà in un’ulteriore frenata del mercato auto. A queste preoccupazioni si aggiunge anche il forte aumento del prezzo del carburante, sia fossile sia elettrico, che rischia di deprimere ulteriormente il comparto”.

IL VALORE DELLA NEUTRALITÀ TECNOLOGICA

Federauto evidenzia, invece, che resta ancora aperta la partita europea connessa al pacchetto legislativo Fit for 55. “Puntare solo sulle motorizzazioni esclusivamente elettriche – spiega De Stefani – potrebbe generare un fatale effetto boomerang tale da compromettere le dinamiche collegate alla catena del valore di un settore fondamentale del Paese. Nel rispetto del principio di neutralità tecnologica va rielaborata la strategia della decarbonizzazione e dunque rivista la decisione relativa al definitivo abbandono dei motori endotermici delle autovetture nel 2035”.

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

Mercato auto: continua il crollo, a febbraio -22,6%



Pubblicato il: 02/03/2022

Autore: Redazione GreenCity

Il primo bimestre dell'anno segna -21,1%. Per la prima volta le vetture elettriche pure, in assenza di sostegni all'acquisto, registrano una flessione tendenziale del -8,8%.

Secondo i dati diffusi dal CED del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, febbraio ha registrato 110.869 immatricolazioni di auto nuove, **perdendo il -22,6% rispetto allo stesso mese dello scorso anno**. Nel primo bimestre 2022 i volumi totali si attestano a 218.716 unità, in calo del -21,1% rispetto alle 277.359 del periodo gennaio-febbraio 2021 (-36,4% sull'analogo periodo 2019).

"Come previsto, anche il secondo mese del 2022 ha chiuso in profondo rosso. Tuttavia, il dossier auto, troppo sottovalutato negli ultimi mesi, ha trovato finalmente un chiaro indirizzo politico, coerente con la transizione ecologica di un comparto dell'economia che contribuisce per il 12% alla ricchezza nazionale", **dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto**. "Infatti, il fondo unico pluriennale per il settore automotive, istituito dal Governo con il recente decreto 'Energia', che include anche gli incentivi di sostegno alla domanda, rappresenta un intervento di

ampia portata nell'ambito della strategia complessiva più volte auspicata dalla Federazione e dalle Associazioni automotive, volta sia alla riconversione e all'accompagnamento di tutta la filiera, sia al rinnovo in chiave green del parco circolante autovetture italiano, tra i più datati, inquinanti e insicuri in Europa. Ora – prosegue De Stefani – pur nella piena consapevolezza delle priorità del Governo connesse alle gravissime e drammatiche vicende internazionali di questi giorni, di cui auspichiamo una soluzione pacifica attraverso la diplomazia, attendiamo una rapida definizione del provvedimento operativo che dovrà stabilire modalità, criteri e ripartizione delle risorse destinate all'acquisto dei veicoli non inquinanti, altrimenti l'effetto combinato dell'attesa e dei ritardi nelle forniture di veicoli si tradurrà in un'ulteriore frenata del mercato auto. A queste preoccupazioni si aggiunge anche il forte aumento del prezzo del carburante, sia fossile sia elettrico, che rischia di deprimere ulteriormente il comparto".

Dal punto di vista dei canali di vendita, **quello dei privati risulta fortemente depresso (-26%)** per effetto dell'indecisione negli acquisti da parte della clientela e delle forti preoccupazioni economiche legate anche allo scenario politico internazionale e al ritorno dell'inflazione nei settori dell'energia e dei carburanti. Nel mese appena trascorso i privati raggiungono una rappresentatività del 62,8% (65% nel periodo gennaio-febbraio 2022). In flessione anche le immatricolazioni delle società (-15,2%) e del noleggio (-16,6%) che arrivano ad una quota di mercato rispettivamente del 14,4% e 22,7% (14,7% e 20,3% di quota nei primi due mesi dell'anno).

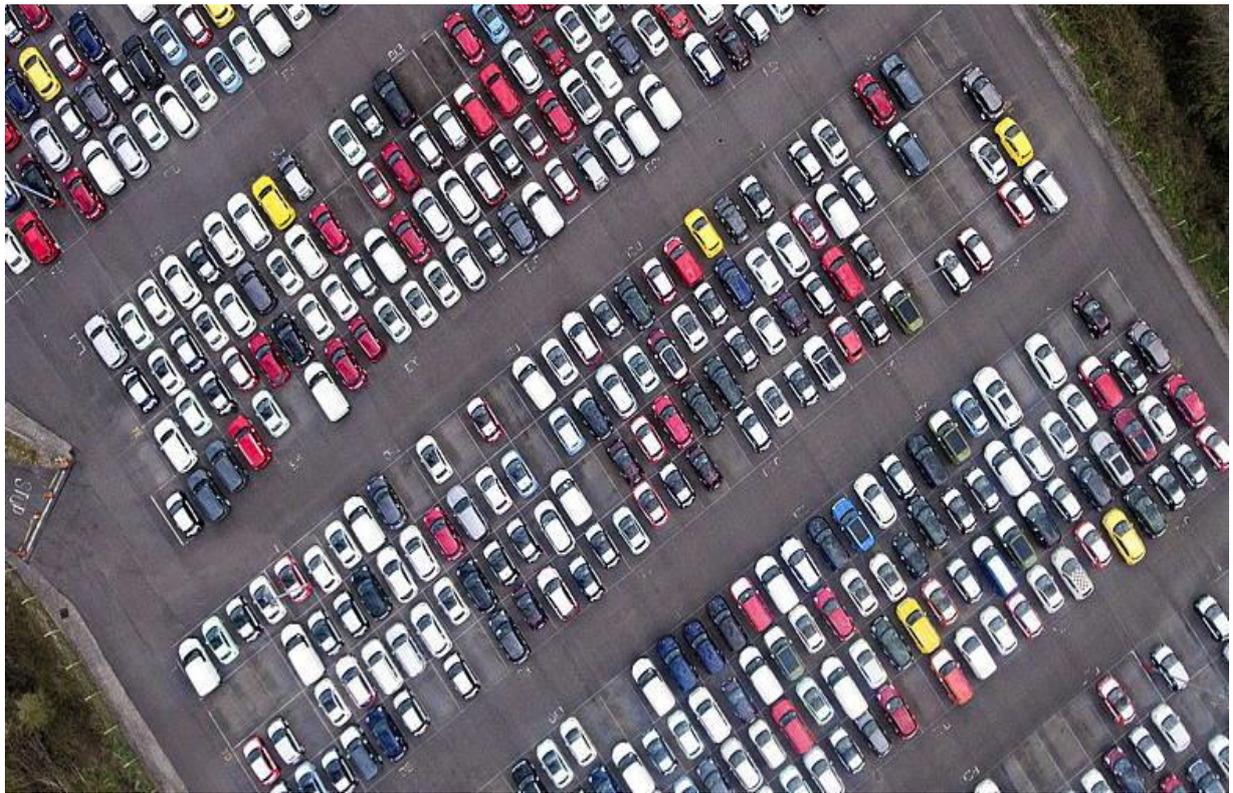
Sul fronte delle alimentazioni, per la prima volta le vetture BEV (elettriche pure), in assenza di sostegni all'acquisto, registrano una flessione tendenziale del -8,8%, la progressione sull'anno è comunque positiva al +14,2% (quota di mercato del 2,8% nel mese e del 3,1% nel primo bimestre 2022), così come le HEV (cioè le elettrificate senza ricarica) cedono il -7,3% (quota mese del 34,6%, quota bimestre 34,8%). Le plug-in, invece, grazie ancora alla dote di ordini ereditati dal 2021 e non ancora evasi per via dei rallentamenti produttivi e dei dilatati tempi di consegna, registrano una crescita del +10,1% (quota mese del 4,9%, quota bimestre 5%). Prosegue la contrazione delle vetture a benzina (-37,7%) e diesel (-32,7%), giunte rispettivamente a una quota del 26,6% e 21,5% nel mese (26,9% e 20% nel cumulato); in crescita le alimentazioni a GPL (+24,7%), in calo il metano (-58,9%) con *market share* rispettivamente al 8,4% e 1,3% nel mese, sostanzialmente allineate nel bimestre.

<https://www.greencity.it/mobilita/14154/mercato-auto-continua-il-crollo-a-febbraio-22-6-.html>

l'Automobile

Incentivi, Federauto: il tetto rimanga invariato.

REDAZIONE • 11/03/2022



Nella nuova tornata di **incentivi all'acquisto di auto a zero e basse emissioni** che il governo si appresta a varare, non dovrebbe essere abbassata la soglia di accesso per godere delle facilitazioni che negli ultimi anni era stata posizionata intorno ai 40, 50mila euro.

A dirlo - durante l'audizione nelle commissioni riunite Ambiente e Attività produttive della Camera - è stato **Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto**, l'associazione che riunisce i concessionari. Questo perché il settore “deve fronteggiare aumenti a tre cifre delle materie prime, più l'aumento dei costi dell'energia. **Ridurre la soglia finirebbe solo per farci vendere meno auto**”.

Attenzione ai commerciali

In generale De Stefani Cosentino ha parlato di “**effetto positivo**” riguardo i **nuovi incentivi** - che sono comunque ancora da quantificare - in quanto “in questo modo il consumatore può sapere che la transizione ha una certa durata. Sappiamo che dovrebbe esserci anche finanziamenti per le **autovetture con basse emissioni** e questo è un passaggio importante che può permetterci di favorire il rinnovo del nostro parco auto, uno dei più vecchi in Europa”.

Infine, il presidente di Federauto ha introdotto nella discussione un ulteriore argomento: “Chiediamo - ha detto - di **prendere in considerazione, per gli incentivi, non solo autovetture ma anche veicoli commerciali**”.

<https://www.lautomobile.aci.it/articoli/2022/03/11/incentivi-federauto-il-tetto-rimanga-invariato.html>



Auto usate sicure e garantite: Mapfre Warranty lancia il sistema UGØ

- Marco Castelli
- Marzo 30, 2022
- [Servizi](#)
- [Auto usate](#)

Missione trasparenza sulle **auto usate**. Con questo slogan **Mapfre Warranty** ha lanciato il nuovo **sistema di gestione UGØ**, acronimo di **usato garantito zero pensieri**, che **facilita la vendita** – l'acquisto – dell'**auto di seconda mano**.

Un sistema rivolto al **mercato B2B** e pensato, in particolare, per i **concessionari**, come ha testimoniato chiaramente la presenza di **Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto**, sul palco della conferenza stampa organizzata da Mapfre a Milano per presentare l'iniziativa. Un progetto tutto italiano, come confermato da **Gian Paolo Aliani Soderi, direttore generale di Mapfre Assistenza e Mapfre Warranty in Italia**.

*“Il mondo automotive italiano, nell'ultimo ventennio, ci ha permesso di eccellere: abbiamo deciso che è arrivato il momento di cambiare gli addendi all'interno del mercato, garantendo **trasparenza per chi compra e per chi vende**”* ha spiegato Aliani Soderi a DealerLink. Uno strumento, quindi, pensato per tutelare sia il concessionario e il rivenditore, sia il cliente finale.

COME FUNZIONA UGØ, IL SISTEMA DI MAPFRE WARRANTY

La trasparenza viene garantita dalla **valutazione qualitativa dell'auto usata**, calcolata grazie ad un **algoritmo** (elaborato da una società terza partner di Mapfre) capace di **analizzare una serie di dati oggettivi**, utilizzando funzioni di autoapprendimento. *“Un cruscotto centrale, alimentato da 9 sottosistemi, che rappresentano le parti che compongono il veicolo, determina il **CPU**, ovvero il coefficiente di progresso utilizzo del veicolo stesso”* ha illustrato **Alessandro Priarone, direttore vendite automotive di Mapfre Assistenza e Mapfre Warranty in Italia**.

UGØ MAPFRE WARRANTY

MANUALE AUTOMOBILI VIOLA SRI

RIPRISTINI POST RITIRO - PREVENIDITA: *****

SIMUL sistema sottosistema idropulito in corso q/km boc. file idem costo

Attenzione: in caso di impianto a gas prevedibilità per verificare costantemente l'alimentazione del veicolo. Indicare la tipologia di impianto attuale cliccando su uno dei seguenti link: [SE IL SINTOMA CPU È BASSO](#) o [SE IL SINTOMA CPU È ALTO](#)

SALVA INFORMAZIONI CONSOLIDA RIPRISTINI

CPU ATTUALE EFFETTIVO		CPU ATTUALE (SIMULAZIONI INCLUSE)	
CPU (Coefficiente di Progresso Utilizzo) al RITIRO 77.77% CLASSE F		CPU (Coefficiente di Progresso Utilizzo) ATTUALE 77.77% CLASSE F	
CPU 1 - Motore	68.70% CLASSE E	CPU 1 - Motore	68.70% CLASSE E
CPU 2 - Alimentazione e scatto	85.42% CLASSE F	CPU 2 - Alimentazione e scatto	85.42% CLASSE F
CPU 3 - Cambio	72.18% CLASSE F	CPU 3 - Cambio	72.18% CLASSE F
CPU 4 - Trasmisone	84.34% CLASSE G	CPU 4 - Trasmisone	84.34% CLASSE G
CPU 5 - Sospensioni	77.02% CLASSE F	CPU 5 - Sospensioni	77.02% CLASSE F
CPU 6 - Sterzo	71.01% CLASSE E	CPU 6 - Sterzo	71.01% CLASSE E

Ma, come confermato da Aliani Soderi, non si tratta di un semplice prodotto, ma di *“un sistema di gestione dell’usato a 360 gradi”*. Come ha aggiunto Priarone, *“UGØ guida il rivenditore nel **ritiro dell’usato**, comprese le permutate, **gestisce il parco auto del dealer**, con gli eventuali ripristini, prepara la **‘fotografia’ di vendita**, in compliance con le norme di legge, **rilascia la documentazione precontrattuale**, **documenta la conformità del veicolo** e, non da ultimo, **gestisce gli eventi post-vendita**”*.

L’obiettivo è chiaro. In un momento in cui l’usato, con la crisi produttiva attuale e le **novità normative sul modello di agenzia**, diventa sempre più centrale *“i **20 anni di esperienza** e gli **oltre 3 milioni di veicoli gestiti da Mapfre Warranty** ci consentono di avere le idee chiare su come regolamentare e semplificare i processi”* conferma Priarone.

UN NUOVO INIZIO

Si tratta, dunque, di un progetto, come confermato dagli stessi vertici di Mapfre, ambizioso e con grandi potenzialità di sviluppo, applicabile, ad esempio, anche al **mondo flotte**, con cui Mapfre Warranty lavora da tempo. Ci sarà, naturalmente, tanto lavoro da fare **in partnership con i concessionari**.

Oltre alla tecnologia, ha confermato Priarone, gli ingredienti principali di questo sistema saranno *“**formazione e investimenti**: dobbiamo attraversare un guado insieme ai dealer e, successivamente, agli utenti finali”*. Attualmente il sistema UGØ è disponibile per i **veicoli termici**, *“ma naturalmente arriveremo ad includere anche **l’usato elettrico e ibrido**”* ha concluso Priarone.



*“Federauto sta cercando da tempo di ‘dare’ trasparenza al settore. UGØ, senza dubbio, sarà utile per sfatare i luoghi comuni e aiuterà l’addetto alla vendita del nuovo sulla valutazione delle permuta” ha spiegato De Stefani Cosentino. La qualità della valutazione riguarda anche il mondo dei ricambi originali e, come sottolineato da **Fabrizio Guidi, presidente di AsConAuto**, ospite sul palco insieme a De Stefani Cosentino, “più si cerca la qualità, più si ottiene la sicurezza. UGØ ci supporterà in questo percorso”.*

<https://www.dealerlink.it/gestione-auto-usate-mapfre-warranty-lancia-ugo/>



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

TRUCK

Misure autotrasporto: Federauto Trucks, interventi nella giusta direzione ma necessario accelerare

giovedì 24 marzo 2022 - 09:43



mercoledì 23 marzo 2022

Il giudizio complessivo di **Federauto** sugli ultimi interventi del Governo per sostenere l'autotrasporto è positivo, ma allo stesso tempo l'associazione chiede di stringere i tempi per l'attuazione delle misure messe in campo.

"L'intervento orientato all'attuazione del **Protocollo MIMS-Autotrasporto** va nella giusta direzione - ha detto **Massimo Artusi, Vicepresidente e responsabile della sezione Truck&Van di Federauto** in relazione ai contenuti del Decreto appena pubblicato in Gazzetta Ufficiale in materia di caro carburante e crisi-Ucraina. "Ma, purtroppo, non alla velocità che sarebbe necessaria per superare tempestivamente la crisi della filiera".

Accolte positivamente dall'associazione tutte le misure tendenti ad attuare i punti strategici concordati nel Protocollo, a partire dallo **stanziamento pari a 500 milioni di euro per il 2022** dedicato al supporto/ristoro dei maggiori costi sostenuti dalla filiera dell'autotrasporto.

Tempi certi e interventi di efficacia immediata

"L'auspicio è che i Decreti Ministeriali attuativi necessari per dare un effettivo rilancio alle imprese che operano ogni giorno, e non si sono mai fermate nonostante **le tante tensioni, sul mercato della logistica e dell'autotrasporto** vedano la luce entro pochi giorni. Dato che l'Esecutivo ha compreso che l'intera filiera rappresenta un asset strategico per la competitività del nostro Paese auspichiamo che le azioni promosse per il suo sostegno - in questa fase di estrema criticità - abbiano tempi certi e interventi di efficacia immediata".

In queste settimane, ha aggiunto Artusi, sono state varate misure importanti orientate a rendere compatibili i target per la **transizione ecologica** con i parametri di sostenibilità economica del comparto, come il credito d'imposta per i consumi di GNL, Bio-GNL e AdBlue, il nuovo Fondo Investimenti per il rinnovo del parco e il Fondo Elevata Sostenibilità. "Si tratta di agevolazioni che potranno avere una ricaduta effettiva sul mercato solo a condizione che l'intera filiera sia messa nelle condizioni di tornare ad operare in modo sicuro, competitivo e nella legalità", ha concluso.

<https://www.trasporti-italia.com/camion/misure-autotrasporto-federauto-trucks-interventi-nella-giusta-direzione-ma-necessario-accelerare/51167>

- VEICOLI COMMERCIALI
- MERCATO

Autotrasporto, Federauto Trucks plaude all'intervento del Governo e invita a velocizzare i tempi

"Serve fare presto per superare la crisi della filiera"

di [Gaetano Scavuzzo](#) 23 Marzo, 2022

Autotrasporto



La direzione intrapresa dal Governo con l'attuazione del **Protocollo MIMS-Autotrasporto** è quella giusta, ma serve velocizzare i tempi per superare tempestivamente la crisi della filiera. Ad affermarlo è **Massimo Artusi**, vicepresidente e responsabile della sezione "Truck&Van" di **Federauto**,

commentando i contenuti del decreto appena pubblicato in Gazzetta Ufficiale in materia di caro carburante e crisi Ucraina.

Tempi certi ed immediati

Queste le dichiarazioni di Artusi: “Vanno accolte positivamente tutte le misure tendenti ad attuare i punti strategici concordati nel Protocollo, a partire dall’importante stanziamento, pari a 500 milioni di euro per il 2022, dedicato al supporto/ristoro dei maggiori costi sostenuti dalla filiera dell’autotrasporto. L’auspicio è che i decreti ministeriali attuativi necessari per dare un effettivo rilancio alle imprese che operano ogni giorno, e non si sono mai fermate nonostante le tante tensioni, sul mercato della logistica e dell’autotrasporto vedano la luce entro pochi giorni. Dato che l’esecutivo ha compreso che l’intera filiera rappresenta un asset strategico per la competitività del nostro Paese auspichiamo che le azioni promosse per il suo sostegno – in questa fase di estrema criticità – abbiano tempi certi e interventi di efficacia immediata”.

Transizione ecologica

“In queste settimane – ha concluso Artusi – sono state varate misure importanti orientate a rendere compatibili i target per la transizione ecologica con gli essenziali parametri di sostenibilità economica del comparto, come il credito d’imposta per i consumi di GNL, Bio-GNL e AdBlue, il nuovo Fondo Investimenti per il rinnovo del parco e il Fondo Elevata Sostenibilità. Si tratta di agevolazioni che potranno avere una ricaduta effettiva sul mercato solo a condizione che l’intera filiera sia messa nelle condizioni di tornare ad operare in modo sicuro, competitivo e nella legalità”.

<https://www.motorionline.com/autotrasporto-federauto-trucks-plaude-intervento-governo/>

TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

REDAZIONE - 23/03/2022



«L'intervento del governo orientato all'attuazione del Protocollo MIMS-Autotrasporto va nella giusta direzione ma, purtroppo, non alla velocità che sarebbe necessaria per superare tempestivamente la crisi della filiera».

Lo ha dichiarato **Massimo Artusi**, Vicepresidente e responsabile della **sezione «Truck&Van» di Federauto**, in relazione ai contenuti del Decreto pubblicato in Gazzetta Ufficiale in [materia di caro-carburante e crisi-Ucraina](#).

«Vanno accolte positivamente», ha aggiunto Artusi «tutte le misure tendenti ad attuare i punti strategici concordati nel Protocollo, a partire dall'importante stanziamento pari a 500 milioni di euro per il 2022 dedicato al supporto/ristoro dei maggiori costi sostenuti dalla filiera dell'autotrasporto. L'auspicio è che i Decreti Ministeriali attuativi necessari per dare un effettivo rilancio alle imprese che operano ogni giorno, e non si sono mai fermate nonostante le tante tensioni, sul mercato della logistica e dell'autotrasporto vedano la luce entro pochi giorni. Dato che l'Esecutivo ha compreso che l'intera filiera rappresenta un asset strategico per la competitività del nostro Paese auspichiamo che le azioni promosse per il suo sostegno – in questa fase di estrema criticità – abbiano tempi certi e interventi di efficacia immediata».

«In queste settimane», ha concluso Artusi, «sono state varate misure importanti orientate a rendere compatibili i target per la transizione ecologica con gli essenziali parametri di sostenibilità economica del comparto, come il credito d'imposta per i [consumi di GNL, Bio-GNL](#) e AdBlue, il nuovo Fondo Investimenti per il rinnovo del parco e il Fondo Elevata Sostenibilità. Si tratta di agevolazioni che potranno avere una ricaduta effettiva sul mercato solo a condizione che l'intera filiera sia messa nelle condizioni di tornare ad operare in modo sicuro, competitivo e nella legalità».

<https://trasportale.it/massimo-artusi-governo-autotrasporto/>

Artusi (Federauto): «bene il governo sull'autotrasporto» ma «si faccia presto!»

Di Redazione- 24 Marzo 2022



Il Decreto “taglia accise” pubblicato in Gazzetta Ufficiale per far fronte al caro-carburanti viene criticato dalle associazioni, che chiedono al governo ulteriori sforzi ritenendo «irrisori e non decisivi» gli effetti delle misure introdotte.

Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto Truck&van, commenta che nonostante la strada intrapresa sia verso una «giusta direzione», si debba procedere con una **maggiore velocità** «per superare tempestivamente la crisi della filiera».

«Vanno accolte positivamente – sottolinea Artusi – tutte le misure tendenti ad attuare i punti strategici concordati nel Protocollo, a partire dall'importante stanziamento pari a 500 milioni di euro per il 2022 dedicato al supporto/ristoro dei maggiori costi sostenuti dalla filiera dell'autotrasporto». L'auspicio è che i decreti attuativi **vedano la luce entro pochi giorni**, visto che, come aggiunge Artusi, «l'Esecutivo ha compreso che **l'intera filiera rappresenta un asset strategico per la competitività del nostro Paese**» e quindi che «le azioni promosse per il suo sostegno – in questa fase di estrema criticità – abbiano tempi certi e interventi di **efficacia immediata**».

In merito alle misure orientate a rendere compatibili i target per la transizione ecologica con i parametri di sostenibilità economica del comparto, come il credito d'imposta per i consumi di GNL, Bio-GNL e AdBlue, il nuovo Fondo Investimenti per il rinnovo del parco e il Fondo Elevata Sostenibilità, Artusi commenta che sono «agevolazioni che **potranno avere una ricaduta effettiva sul mercato solo a condizione che l'intera filiera sia messa nelle condizioni di tornare ad operare in modo sicuro, competitivo e nella legalità**».

<https://www.uominietrasporti.it/professione/finanza-e-mercato/artusi-federauto-bene-il-governo-sullautotrasporto-ma-si-faccia-presto/>



28 Marzo 2022

Artusi (Federauto Trucks): il nuovo ecobonus per rinnovare i veicoli commerciali

“Il nuovo Ecobonus previsto dal decreto Energia non potrà prescindere dalla centralità strategica dei veicoli commerciali leggeri e medi che operano nelle città e nelle aree metropolitane italiane e che per oltre la metà appartengono a una categoria inferiore a Euro 5”.

Lo ha dichiarato il vicepresidente di Federauto con delega a «Truck&Van», **Massimo Artusi**, a proposito del DPCM in preparazione per l’attuazione degli incentivi previsti dal decreto.

“Sostenere la filiera della logistica di distribuzione al dettaglio è indispensabile soprattutto in questa fase di grande espansione delle attività dell’e-commerce”, ha spiegato Artusi, aggiungendo che “basterebbero 180-200 milioni di euro per i prossimi tre anni per sostenere gli esercenti in conto proprio e le imprese in conto terzi e consentire loro di rinnovare il proprio parco veicoli, dando continuità al positivo effetto prodotto per i veicoli commerciali leggeri dall’Ecobonus varato dal Governo nel 2021, che ha consentito l’avvio di un processo di modernizzazione tecnologica (e quindi ambientale e di sicurezza stradale) delle flotte che sarebbe un errore interrompere.”

“Si tratterebbe, peraltro di una misura doppiamente proficua: da una parte per ridurre gli impatti delle emissioni nelle nostre aree urbane, dall’altra per sostenere concretamente l’intera filiera della distribuzione commerciale, già colpita da fenomeni inediti e di dimensioni imprevedibili, come il caro-carburante e la carenza di materie prime.”

<https://www.pneusnews.it/2022/03/28/artusi-federauto-trucks-il-nuovo-ecobonus-per-rinnovare-i-veicoli-commerciali/>

TRASPORTARE OGGI IN EUROPA



REDAZIONE - 28/03/2022

«Il nuovo Ecobonus previsto dal decreto Energia non potrà prescindere dalla centralità strategica dei veicoli commerciali leggeri e medi che operano nelle città e nelle aree metropolitane italiane e che per oltre la metà appartengono a una categoria inferiore a Euro 5». Lo ha dichiarato il vicepresidente di **Federauto** con delega a «Truck&Van», **Massimo Artusi**, a proposito del DPCM in preparazione per l'attuazione degli incentivi previsti dal decreto.

«Sostenere la filiera della logistica di distribuzione al dettaglio è indispensabile soprattutto in questa fase di grande espansione delle attività dell'e-commerce», ha spiegato Artusi, aggiungendo che «basterebbero 180-200 milioni di euro per i prossimi tre anni per sostenere gli esercenti in conto proprio e le imprese in conto terzi e consentire loro di rinnovare il proprio parco veicoli, dando continuità al positivo effetto prodotto per i veicoli commerciali leggeri dall'Ecobonus varato dal Governo nel 2021, che ha consentito l'avvio di un processo di modernizzazione tecnologica (e quindi ambientale e di sicurezza stradale) delle flotte che sarebbe un errore interrompere».

«Si tratterebbe, peraltro», ha concluso il vicepresidente di Federauto, «di una misura doppiamente proficua: da una parte per ridurre gli impatti delle emissioni nelle nostre aree urbane, dall'altra per sostenere concretamente l'intera filiera della distribuzione commerciale, già colpita da fenomeni inediti e di dimensioni imprevedibili, come il caro-carburante e la carenza di materie prime».

<https://trasportale.it/federauto-su-ecobonus-e-veicoli-commerciali/>

Federauto, Massimo Artusi: “Bisogna sostenere la filiera della logistica di distribuzione al dettaglio”

180/200 milioni di euro per i prossimi tre anni per sostenere gli esercenti in conto proprio e le imprese in conto terzi

di [Alessio Salome](#) 28 Marzo, 2022



Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto, ha dichiarato che il **nuovo Ecobonus**, previsto dal decreto Energia, non potrà prescindere dalla centralità strategica dei veicoli commerciali leggeri e medi che operano nelle città e nelle aree metropolitane italiane, e che per oltre la metà appartengono a una categoria inferiore a Euro 5.

Riferendosi al DPCM in preparazione per l'attuazione degli incentivi previsti dal decreto, Artusi ha detto che **sostenere la filiera della logistica di**

distribuzione al dettaglio è molto importante. Lo è soprattutto in questa fase di **grande espansione dell'e-commerce.**

Basterebbero 180/200 milioni di euro per i prossimi tre anni per sostenere gli esercenti in conto proprio e le imprese in conto terzi e consentire loro di rinnovare il proprio parco veicoli, dando continuità al positivo effetto prodotto per i veicoli commerciali leggeri dall'Ecobonus proposto nel 2021, afferma il vicepresidente di Federauto. Quest'ultimo ha consentito l'avvio di un processo di modernizzazione tecnologica delle flotte che sarebbe un errore interrompere.

"Si tratterebbe peraltro di una misura doppiamente proficua: da una parte per ridurre gli impatti delle emissioni nelle nostre aree urbane, dall'altra per sostenere concretamente l'intera filiera della distribuzione commerciale, già colpita da fenomeni inediti e di dimensioni imprevedibili, come il caro-carburante e la carenza di materie prime", ha concluso Massimo Artusi.

<https://www.motorionline.com/federauto-massimo-artusi-sostenere-filiera-logistica-distribuzione-dettaglio/>

Federauto Trucks: rinnovare il parco veicoli commerciali leggeri con il nuovo ecobonus

lunedì 28 marzo 2022



Il vicepresidente di **Federauto con delega a Truck&Van, Massimo Artusi**, chiede di sostenere la **filiera della logistica di distribuzione al dettaglio**.

"Il **nuovo Ecobonus** previsto dal decreto Energia - ha detto - non potrà prescindere dalla **centralità strategica dei veicoli commerciali leggeri e medi** che operano nelle città e nelle aree metropolitane italiane e che per oltre la metà appartengono a una categoria inferiore a Euro 5".

Una visione indispensabile, a giudizio del vicepresidente, soprattutto in questa fase di grande espansione delle attività dell'**e-commerce**. "Basterebbero **180-200 milioni di euro per i prossimi tre anni** per sostenere gli esercenti in conto proprio e le imprese in conto terzi e consentire loro di **rinnovare il proprio parco veicoli**, dando continuità **al positivo effetto prodotto per i veicoli commerciali leggeri** dall'Ecobonus varato dal Governo nel 2021, che ha consentito l'avvio di un processo di modernizzazione tecnologica (e quindi ambientale e di sicurezza stradale) delle flotte che sarebbe un errore interrompere".

Una misura doppiamente proficua

Secondo il vicepresidente di Federauto, si tratterebbe di **una misura doppiamente proficua**: da una parte per **ridurre gli impatti delle emissioni** nelle aree urbane, dall'altra per sostenere l'intera filiera della distribuzione commerciale, "già colpita da fenomeni inediti e di dimensioni imprevedibili, come il **caro carburante e la carenza di materie prime**".



Ecobonus 2022, per Federauto deve riguardare anche i furgoni

Secondo Artusi, Vicepresidente con la responsabilità di Truck e Van, gli incentivi dovrebbero riguardare anche i veicoli commerciali

28 Marzo 2022 alle 16:22

Di: Francesco Stazi

Ecobonus ai Furgoni sì o no. Questa sempre essere la questione principale del dibattito che riguarda [l'erogazione degli incentivi auto](#) già deciso dal governo nel Decreto Energia e che ammonta a circa 600 milioni.

Inizialmente il Ministero dello Sviluppo Economico aveva deciso di **escludere** dal provvedimento le **persone giuridiche**, quindi di fatto sarebbero rimasti fuori tutti i professionisti artigiani o commercianti che utilizzano l'auto o, nel nostro caso, un furgone sotto le 3,5 t di MTT per il loro lavoro.

Non solo aziende di trasporto

Quindi non solo trasportatori di professione, ma anche negozianti o artigiani che si servono di un veicolo commerciale come strumento per le loro attività. Uno spiraglio sull'inserimento di questi soggetti nel provvedimento, però, sembra essere arrivato nei giorni scorsi dal **Ministro delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini** che è assolutamente convinto che gli ecobonus debbano riguardare anche i veicoli commerciali

In attesa del DPCM attuativo che dovrebbe stabilire le **regole per la ripartizione** di questi ulteriori fondi, arrivano le pressioni da parte delle **associazioni di categoria** perché il provvedimento preveda l'inclusione anche dei furgoni.

Il "push" di Federauto

Fra le voci più autorevoli, quella di Massimo Artusi, rappresentate di Federauto (l'associazione dei Concessionari Auto) per il settore Trucks e Van, che dichiara:

"Il nuovo Ecobonus previsto dal decreto Energia non potrà prescindere dalla centralità strategica dei veicoli commerciali leggeri e medi che operano nelle città e nelle aree metropolitane italiane e che per oltre la metà appartengono a una categoria inferiore a Euro 5".

Secondo Artusi il provvedimento darebbe un ampio sostegno alla filiera della logistica di distribuzione al dettaglio che tornerebbe utile soprattutto in questa fase di grande espansione delle [attività dell'e-commerce](#).

"Bastano" 200 milioni in tre anni

Per il Vicepresidente di Federauto **basterebbero 180-200 milioni di euro** per i prossimi tre anni per sostenere gli esercenti in conto proprio e le imprese in conto terzi e consentire loro di rinnovare il proprio parco veicoli.

In questo modo si darebbe continuità all'effetto positivo prodotto per i veicoli commerciali leggeri [dall'Ecobonus varato dal Governo nel 2021](#), il quale ha iniziato un processo virtuoso di **rinnovamento e modernizzazione tecnologica** (e quindi ambientale e di sicurezza stradale) delle flotte che sarebbe un peccato interrompere. Anzi, stando alle informazioni preliminari, lo scopo del nuovo provvedimento sarebbe proprio quello di forzare la mano sul **ricambio** e ridurre l'età media dei veicoli circolanti innalzando anche il livello di sicurezza sulle strade.

Con la nuova campagna infatti si intende **imporre la rottamazione di vecchi veicoli** come condizione necessaria per accedere agli incentivi, mentre in precedenza questa dava diritto a un bonus più consistente ma era possibile acquistare nuovi veicoli anche senza.

Concludendo la sua dichiarazione Artusi sostiene che si tratterebbe

“di una misura doppiamente proficua: da una parte per ridurre gli impatti delle emissioni nelle nostre aree urbane, dall'altra per sostenere concretamente l'intera filiera della distribuzione commerciale, già colpita da fenomeni inediti e di dimensioni imprevedibili, come il caro-carburante e la carenza di materie prime”.

<https://www.omnifurgone.it/news/576292/ecobonus-furgoni-dpcm-artusi-federauto/>

Artusi (Federauto Trucks): il nuovo ecobonus per rinnovare i veicoli commerciali

28 MARCH 2022



“Il nuovo Ecobonus previsto dal decreto Energia non potrà prescindere dalla centralità strategica dei veicoli commerciali leggeri e medi che operano nelle città e nelle aree metropolitane italiane e che per oltre la metà appartengono a una categoria inferiore a Euro 5”.

Lo ha dichiarato il vicepresidente di Federauto con delega a «Truck&Van», **Massimo Artusi**, a proposito del DPCM in preparazione per l’attuazione degli incentivi previsti dal decreto.

“Sostenere la filiera della logistica di distribuzione al dettaglio è indispensabile soprattutto in questa fase di grande espansione delle attività dell’e-commerce”, ha spiegato Artusi, aggiungendo che *“basterebbero 180-200 milioni di euro per i prossimi tre anni per sostenere gli esercenti in conto proprio e le imprese in conto terzi e consentire loro di rinnovare il proprio parco veicoli, dando continuità al positivo effetto prodotto per i veicoli commerciali leggeri dall’Ecobonus varato dal Governo nel 2021, che ha consentito l’avvio di un processo di modernizzazione tecnologica (e quindi ambientale e di sicurezza stradale) delle flotte che sarebbe un errore interrompere.”*

“Si tratterebbe, peraltro di una misura doppiamente proficua: da una parte per ridurre gli impatti delle emissioni nelle nostre aree urbane, dall’altra per sostenere concretamente l’intera filiera della distribuzione commerciale, già colpita da fenomeni inediti e di dimensioni imprevedibili, come il caro-carburante e la carenza di materie prime.”

<https://cityroma.com/artusi-federauto-trucks-il-nuovo-ecobonus-per-rinnovare-i-veicoli-commerciali/>

L'autotrasporto non può attendere. Federauto: "Dopo le promesse subito i decreti attuativi"

lunedì, 28 marzo 2022

“L'intervento del governo orientato all'attuazione del Protocollo concordato tra il ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile e le associazioni che rappresentano l'autotrasporto va nella giusta direzione ma, purtroppo, non alla velocità che sarebbe necessaria per superare tempestivamente la crisi della filiera”. Lo ha dichiarato Massimo Artusi, vicepresidente e responsabile della sezione Truck&Van di Federauto, che commentando i contenuti del decreto pubblicato in Gazzetta ufficiale in materia di caro-carburante e crisi-Ucraina ha auspicato che “i decreti ministeriali attuativi necessari per dare un effettivo rilancio alle imprese che operano ogni giorno, e senza mai fermarsi nonostante le tante tensioni, sul mercato della logistica e dell'autotrasporto vedano la luce entro pochi giorni”. Vanno accolte positivamente tutte le misure tendenti ad attuare i punti strategici concordati nel Protocollo, a partire dall'importante stanziamento pari a 500 milioni di euro per il 2022 dedicato al supporto/ristoro dei maggiori costi sostenuti dalla filiera dell'autotrasporto ma adesso che l'Esecutivo ha dimostrato d'aver compreso come l'intera filiera rappresenti un asset strategico per la competitività del nostro Paese deve garantire, in questa fase di estrema criticità, tempi certi e interventi di efficacia immediata. In queste settimane”, ha concluso Massimo Artusi, “sono state varate misure importanti orientate a rendere compatibili i target per la transizione ecologica con gli essenziali parametri di sostenibilità economica del comparto, come il credito d'imposta per i consumi di Gnl, Bio-Gnl e AdBlue, il nuovo Fondo investimenti per il rinnovo del parco e il Fondo elevata sostenibilità. Si tratta di agevolazioni che potranno avere una ricaduta effettiva sul mercato solo a condizione che l'intera filiera sia messa rapidamente nelle condizioni di tornare a operare in modo sicuro, competitivo e nella legalità”.

<https://stradafacendo.tgcom24.it/2022/03/28/lautotrasporto-non-puo-attendere-federauto-dopo-le-promesse-subito-i-decreti-attuativi/#more-46340>

Artusi sull'Ecobonus 2022: «Il Governo non dimentichi i veicoli commerciali»

Secondo il vicepresidente di Federauto gli incentivi dovrebbero riguardare anche i furgoni, considerata l'importanza sempre più strategica della logistica di distribuzione al dettaglio, soprattutto in questa fase di grande espansione dell'e-commerce

Di **Redazione**- 29 Marzo 2022



Il nuovo Ecobonus previsto dal **decreto Energia** non potrà non tener conto del settore dei **veicoli commerciali**. È il messaggio lanciato da **Massimo Artusi**,

vicepresidente di Federauto, a proposito del DPCM in preparazione per l'attuazione degli incentivi previsti dal decreto.

Artusi ha spiegato che **sostenere la filiera della logistica di distribuzione al dettaglio** è indispensabile soprattutto in questa fase di **grande espansione delle attività dell'e-commerce**, sottolineando che **«basterebbero 180-200 milioni di euro per i prossimi tre anni** per sostenere gli esercenti in conto proprio e le imprese in conto terzi e consentire loro di rinnovare il proprio parco veicoli, dando continuità all'**effetto positivo** prodotto per i veicoli commerciali leggeri dall'**Ecobonus varato dal Governo nel 2021**». Quest'ultimo ha consentito l'avvio di un processo di modernizzazione tecnologica (e quindi ambientale e di sicurezza stradale) delle flotte che, secondo Artusi, **«sarebbe un errore interrompere»**.

«Si tratterebbe peraltro – ha aggiunto – di una **misura doppiamente proficua**: da una parte per ridurre gli impatti delle emissioni nelle nostre aree urbane, dall'altra per sostenere concretamente l'intera filiera della distribuzione commerciale, già colpita da fenomeni inediti e di dimensioni imprevedibili, come il caro-carburante e la carenza di materie prime».

<https://www.uominietrasporti.it/prodotto/mondo-leggero/artusi-sullecobonus-2022-il-governo-non-dimentichi-i-veicoli-commerciali/>