



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

MAGGIO 2022



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

STAMPA

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Rubrica Federauto			
33	Corriere della Sera	03/05/2022	<i>Stellantis crolla ancora, ad aprile vendite giu' dei 41% (F.Savelli)</i>	2
24	La Repubblica	22/05/2022	<i>Il nuovo ingorgo dei porti globali. Per le imprese e' allarme forniture (D.Longhin)</i>	3
30	La Repubblica	18/05/2022	<i>Incentivi auto, pochi 180 giorni Il governo allunghera' i tempi (D.Longhin)</i>	5
25	La Stampa	18/05/2022	<i>Incentivi auto, il limite diventa un caso. Giorgetti: sara' prorogato</i>	6
41	MF - Milano Finanza	27/05/2022	<i>Rapporto motori - Saloni, che cosa cambia (A.Bolognini Cobianchi)</i>	7
22	Il Giornale	18/05/2022	<i>Automotive. Giorgetti apre a modifiche incentivi</i>	8
54/57	Fleet & Business Quattroruote	01/06/2022	<i>Aspettando il futuro</i>	9
58/59	Fleet & Business Quattroruote	01/06/2022	<i>Operazione trasparenza</i>	13
9	Alto Adige	18/05/2022	<i>Sull' auto si cambia Tempi di consegna e aiuti alle societa'</i>	15
4	Gazzetta del Sud	18/05/2022	<i>Incentivi auto, correttivi in vista</i>	16
6	Gazzetta di Parma	18/05/2022	<i>Incentivi auto, Giorgetti apre alle modifiche</i>	17
29	Giornale di Brescia	18/05/2022	<i>Incentivi auto: Giorgetti apre anche alle aziende</i>	18
4	Giornale di Sicilia	18/05/2022	<i>Incentivi auto, correttivi in vista</i>	19
12	La Prealpina	18/05/2022	<i>Cambiano gli incentivi auto</i>	20
6	La Provincia - Ed. Lecco	18/05/2022	<i>Incentivi auto, si cambia. Si punta pure alle societa'</i>	21
6	La Provincia - Ed. Sondrio	18/05/2022	<i>Incentivi auto, si cambia. Si punta pure alle societa'</i>	22
5	La Provincia (CO)	18/05/2022	<i>Incentivi auto, si cambia. Si punta pure alle societa'</i>	23
32	La Provincia (CR)	18/05/2022	<i>Giorgetti apre a modifiche. Aiuti anche alle aziende</i>	24
6	L'Eco di Bergamo	18/05/2022	<i>Incentivi auto, si cambia. Si punta pure alle societa'</i>	25
1	Nuovo Molise	18/05/2022	<i>Giorgetti si fa vanto di Stellantis, ma a Termoli e' mistero (A.Gentile)</i>	26
24/25	Auto Tecnica	01/05/2022	<i>News aftermarket- Ugb usato garantito, zero pensieri: parola di Mapfre</i>	28
134/39	Car Carrozzeria	01/05/2022	<i>Il punto sulla transizione ecologica</i>	30
62/64	Fleet Magazine	01/05/2022	<i>Arrivano gli incentivi, ma...</i>	36
20/21	Il Bollettino	01/05/2022	<i>La guerra da' il colpo di grazia al mercato dell'auto</i>	39
90/100	Parts	01/05/2022	<i>Il punto sulla transizione ecologica</i>	41
12	Vado e Torno	01/05/2022	<i>Incentivi in chiaroscuro</i>	48
84	Vie & Trasporti	01/05/2022	<i>Cosi' proprio non va</i>	49



Stellantis crolla ancora, ad aprile vendite giù del 41%

Il gruppo ha immatricolato 34.504 auto. Settore in calo del 33%. Crisci (Unrae): incentivi urgenti

ROMA Incentivi promessi, ma non ancora «caduti» sul mercato. Appesi alla validazione della Corte dei Conti che analizza le coperture economiche (a carico dello Stato) e li approva (o meno) a seconda delle ricadute sui conti pubblici. Questa vacatio però produce una sospensione prolungata degli acquisti di nuove vetture che mette ancor più sotto pressione il mercato dell'auto, in picchiata anche nel mese di aprile. Sono numeri da anni '60 quando comprare un'auto era questione da ricchi. Le immatricolazioni crollano a 97.339, con una riduzione del 32,98% sullo stesso mese del 2021. Nel primo quadrimestre lo smottamento è lievemente più contenuto: del 26,5%, secondo i dati comunicati dal ministero dei Trasporti. Il campione nazionale Stellantis, con i suoi stabilimenti in

Italia, fa persino peggio del mercato: ad aprile ha venduto 34.504 auto, il 41% in meno dello stesso mese del 2021. Con una quota che scende al 35,4% a fronte del 40,3% di aprile di un anno fa.

Nel decreto energia il sostegno alle immatricolazioni di veicoli a basse emissioni era stato ottenuto anche per le pressioni della filiera, in testa i sindacati preoccupati per il contraccolpo sui posti di lavoro delle aziende di componentistica falcidiate dalla transizione ecologica che porta alla sparizione delle parti necessarie per realizzare il motore a scoppio. Ora a distanza di un mese dai fondi disposti dal governo le concessionarie restano con i parcheggi zeppi di auto invendute, tendenza mitigata solo in parte dagli acquisti di vetture usate che hanno un «punto

prezzo» più basso in grado di intercettare la domanda della classe media che senza incentivi si trova impossibilitata a comprare elettrico o ibrido. Si tratta però di vetture non ecologiche che, di certo, non riducono le emissioni di anidride carbonica, responsabili, secondo alcuni studi, del 25% delle emissioni complessive. Il dato è ancor più preoccupante se guardiamo all'elettrico che stava crescendo seppur con numeri contenuti: secondo l'Anfia le immatricolazioni ad «alimentazione alternativa» sono scese del 23,3% rispetto a marzo e del 9,4% nel periodo tra gennaio ed aprile.

Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di **Federauto**, che rappresenta i concessionari, lamenta «l'esclusione delle aziende dal godimento dei contributi statali, perché le imprese sono capaci di pro-

muovere il rinnovo del vasto parco circolante» più di singoli consumatori. Ritenendo urgente la necessità di «reintrodurre strumenti normativi per l'acquisto in leasing di veicoli commerciali», rivedendo «l'attuale termine dei 180 giorni per completare le pratiche di prenotazione degli ecobonus». Perché gli attuali tempi di consegna — che si sono dilatati per la carenza di materie prime come i microprocessori — mette a rischio il riconoscimento dei sussidi all'acquisto. Anche Michele Crisci, numero uno di Unrae, che tutela gli interessi delle case automobilistiche estere, ritiene sia urgente «accelerare sugli incentivi».

Fabio Savelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I dati

● Mese terribile ad aprile per gli acquisti di nuove vetture: secondo i dati del ministero dei Trasporti solo le immatricolazioni crollano a 97.339, con una riduzione del 32,98% sullo stesso mese del 2021. Va giù anche l'elettrico

1,3

milioni di auto vendute entro la fine del 2022, secondo il Centro Studi Promotor



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



IL TRAFFICO DI CONTAINER

Il nuovo ingorgo dei porti globali Per le imprese è allarme forniture

Il conflitto e i lockdown cinesi tornano a intasare la logistica In Europa e Stati Uniti salgono tempi e costi "Non è chiaro quando il sistema si sbloccherà"

di **Diego Longhin**

Guerra nel cuore dell'Europa, nuovi lockdown in Cina e contratti dei portuali che vanno discussi negli Stati Uniti. La crisi della logistica mondiale, che sembrava in via di superamento dopo il Covid, sta tornando a intasare i moli, mettendo in allarme le industrie che rischiano ritardi nelle forniture chiave. C'è chi l'ha definita la tempesta perfetta, tra ingorghi, colli di bottiglia che bloccano le merci, stop ai treni che attraversano la Russia, "effetti frusta" sui porti europei e statunitensi non appena riprenderà l'attività a pieno regime in Cina. Questo rimbalzo preoccupa gli Usa, da Los Angeles, che mostra problemi già oggi, a Long Beach, che si sta affollando. Ma Rotterdam, il più grande porto europeo, è già sovraffollato di container.

Chi vuole guardare le "code" che si creano negli scali del mondo può collegarsi con la piattaforma di Project44. Una sorta di Google Maps dei mari. A Shanghai è in aumento il trend delle navi in attesa di ormeggio (+64%), mentre diminuiscono quelle ormeggiate (-13%) causa calo di produzione. E poi ci sono i tassi di "rollover", cioè i container caricati da una nave alla successiva nel tentativo di rispettare i tempi: cifre che aumentano rispetto al 2021, nono-

stante i cali di produzione e di domanda. Sono un indicatore chiave della puntualità delle spedizioni, e prefigurano un'impennata dei ritardi. Ad aprile il Logistics Manager's Index Report, realizzato dalla Colorado State University, segnava 69,7, in discesa rispetto al 76,2 di marzo: dopo 23 mesi consecutivi di contrazione, la capacità di trasporto era finalmente tornata all'espansione. E i prezzi calati leggermente. Ma la guerra in Ucraina sta già invertendo il trend, almeno in Europa: a Rotterdam ci sono gli arretrati russi, container fermi e da ispezionare. Tempi di permanenza più 33%. Cresce il traffico anche ad Amburgo (+19% per la permanenza) e a Felixstowe, Regno Unito.

La Clepa, associazione europea della filiera d'auto, tra le più dipendenti dal flusso globale di componenti, dice che la situazione peggiorerà. «I fornitori cinesi che hanno ripreso il sistema a circuito chiuso, con i lavoratori che rimangono in fabbrica, producono con riduzioni di capacità del 50-70%», raccontano da Bruxelles. Se si aggiunge che «i tempi di spedizione sono superiori ai cento giorni e i volumi merci via terra sono diminuiti del 30% la situazione è molto difficile».

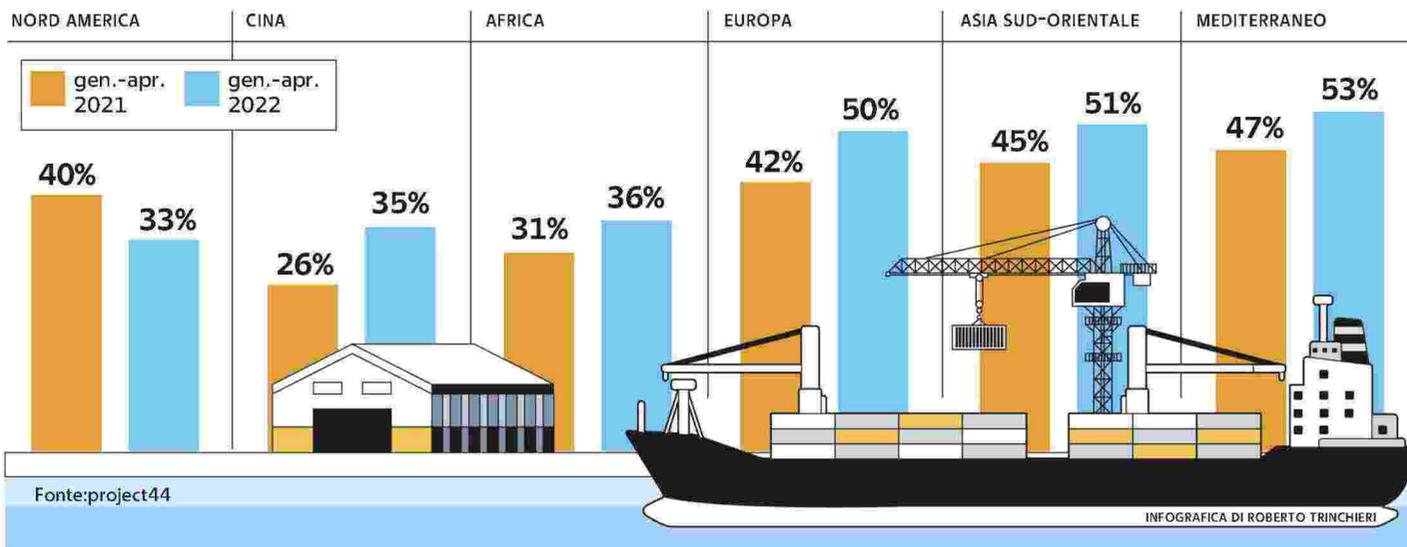
Il settore auto ha cercato di mettere una toppa, incrementando le importazioni dalla Cina: più 37% nel 2021 rispetto al 2020. «Tutto questo per fare scorte e magazzino», spiegano da Clepa, ma il risultato non sempre è efficace. «L'auto era un settore prevedibile nei tempi di reazione. Ora non più», sottolinea Marco Rollero, vicepresidente componentistica Anfia e responsabile acquisti della multinazionale Eaton. Lavora tra Europa e Stati Uniti. «Si stavano regi-

strandando i primi punti di flessione. Il prezzo dei container, dai 20 mila dollari stava scendendo verso i 15-16 mila. Prima della pandemia si pagavano 3.500 dollari», racconta. E indica il vero paradosso: «Il rischio è che costi più la scatola che il contenuto». Gli effetti della politica "Zero Covid" si sentono pure in Cina: gli ultimi dati del mercato auto indicano un crollo superiore al 40%. Colpa dei lockdown e della scarsità dei componenti. «Guardiamo alla Cina, ma in realtà i problemi sono anche al porto di Los Angeles - sottolinea Rollero - e i conti delle società sono già sotto pressione». Altro paradosso: truck da oltre 100 mila euro che rimangono fermi perché manca un pezzo dal valore di 100 euro. «Le case affittano aeroporti dismessi come depositi - dice Adolfo De Stefani Cosentino, presidente Federauto, associazione che raggruppa i dealer - chi vuole un'auto oggi deve aspettare dai sei mesi all'anno e mezzo».

La situazione non riguarda solo l'auto, ma altri settori industriali e commerciali. «Non si vede un punto di uscita chiaro - dice Iginò Colella Garofalo, Presidente di Cscmp Italy Roundtable, associazione mondiale dei manager della logistica - è da oltre due anni che siamo sull'altalena. Il sistema è sotto stress e non è chiaro quando migliorerà». Anche l'elettronica sta subendo effetti, causa scarsità dei chip, così come l'edilizia per le materie prime e la componentistica idraulica. Poi c'è l'abbigliamento. I marchi del tessile hanno nel Sud-Est asiatico la roccaforte produttiva ma la "via della seta" è bloccata. Da H&M a Nike, molti stanno riorganizzando le loro catene di forniture, accorciandole. Ma ci vuole tempo.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

I ritardi dei container (percentuale di carichi che vengono trasbordati su altre navi)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

Il decreto fissava sei mesi per immatricolare

Incentivi auto, pochi 180 giorni Il governo allungherà i tempi

dal nostro inviato
Diego Longhin

VERONA – C'è una cifra che riecheggia di bocca in bocca. È 180, declinata in giorni. Una volta superati, il bonus per l'acquisto di un'auto decade. Un numero che fa paura al comparto perché rischia di depotenziare gli effetti degli incentivi appena diventati legge e, soprattutto, di ostacolare i consumatori che vogliono cambiare vettura. È impossibile, tranne rare eccezioni, che una macchina oggi possa essere immatricolata in sei mesi dalla firma del contratto. Questione che ieri a Verona, durante l'apertura della ventesima edizione dell'Automotive Dealer Day, è stata dibattuta tra esperti e i vertici delle associazioni delle quattro ruote, Anfia, **Federauto** e Unrae, con il ministro allo Sviluppo Economico, Giancarlo Giorgetti, che assicura però un intervento per evitare che questo limite diventi un problema serio.

Solitamente 180 giorni dal contratto sono un tempo più che sufficiente per ricevere una vettura nuova, ma non dopo due anni di pandemia che hanno provocato gravi ripercussioni sulla catena di fornitura, a partire dai microchip. Ora si sono aggiunti il conflitto in Ucraina, che ha mandato in tilt la filiera dei cablaggi elettrici delle vetture, e i nuovi lockdown in Cina. La scadenza è richiamata perché vengono riprese le modalità previste dal decreto 30 marzo 2019, in cui erano fissati 180 giorni dal contratto all'immatricolazione. Solo per alcune case automobilistiche, molto poche e per alcuni modelli, si riuscirebbe a rispettare il limite. **Federauto** non ha dubbi: «Non è possibile stare nei 180 giorni, va modificato il termine», dice il presidente Adolfo De Stefani Cosentino. «È possibile fare delle proroghe, supereremo questo problema», ha rimarcato Giorgetti. Durante il dibattito organizzato da Quintegia il ministro, applaudito, guarda oltre. Pensa a un nuovo decreto che definisce gli interventi di politica industriale. «Arriverà a breve, nelle prossime settimane,

dopo un confronto con il comparto per mettere a punto misure flessibili, studiate quasi a livello sartoriale», dice.

Tornando al decreto incentivi Giorgetti replica sulle questioni aperte, in particolare le esclusioni delle flotte aziendali, dei veicoli commerciali, e delle partite Iva: «Sappiamo che il decreto non è perfetto - ha risposto - abbiamo escluso imprese e persone giuridiche. Ci siamo però trovati di fronte alla necessità di contemperare diversi aspetti. Dovevamo decidere cosa privilegiare. E abbiamo deciso di supportare il ricambio di quel 26% di flotta di parco auto rappresentato da Euro 4 che appartengono a famiglie non benestanti. Se avessimo inserito le flotte la cifra stanziata sarebbe stata assorbita quasi completamente». Sono destinati agli incentivi, da 2 mila a 5 mila euro a seconda del tipo di motore, dal tradizionale a basse emissioni all'elettrico puro, 650 milioni l'anno per tre anni, fino a tutto il 2024. Gli esperti calcolano che la cifra, vista la corsa al bonus, si possa esaurire a novembre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il ministro Giancarlo Giorgetti

Le misure

● Auto elettriche

In fascia emissioni 0-20 gr/km di CO2 con un prezzo fino a 35 mila euro + Iva il contributo è di 3 mila euro. Con rottamazione pre Euro 5 si aggiungono 2 mila euro

● Veicoli ibridi plug-in

In fascia 21-60 gr/km di CO2 con un prezzo fino a 45 mila euro + Iva il sostegno è di 2 mila euro. Altri 2 mila se si rottama

● Veicoli a basse emissioni

In fascia 61-135 gr/km di CO2, mezzi tradizionali a basse emissioni, con prezzo fino a 35 mila euro + Iva lo sconto è di 2 mila euro con rottamazione





Incentivi auto, il limite diventa un caso Giorgetti: sarà prorogato

All'indomani del varo degli incentivi per le auto ecologiche, il ministro dello Sviluppo Economico, Giancarlo Giorgetti è pronto a rilanciare con un allargamento degli aiuti di Stato alle aziende, per ora escluse, e con la proroga dei termini nelle consegne delle auto che la normativa limita a 180 giorni. All'Automotive Dealer Day in corso a Verona c'è l'intera filiera del settore

dell'automobile. Giorgetti chiarisce subito che il decreto, solo ieri pubblicato in Gazzetta Ufficiale è «perfettibile». Giudica una vittoria che siano stati confermati le fasce di emissioni del precedente decreto. Il primo punto su cui Anfia, Unrae e Federauto richiamano il ministro è l'aver tenuto fuori le aziende, quelle che più fanno girare il mercato, ma anche le più «tar-

tassate» e ora pure senza incentivi. Giorgetti è possibilista «purché il ministro dell'Economia, Franco, ci aiuti a trovare un varco». Rispetto poi agli incentivi troppo restrittivi, perché richiedono un massimo di sei mesi tra l'ordine e la consegna, Giorgetti apre: «L'importante adesso era partire – dichiara – e per i limiti temporali esistono sempre le proroghe». —

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

RAPPORTO MOTORI

A cura di
Aldo Bolognini
Cobianchi

Adolfo De Stefani Cosentino (presidente **Federauto**): «Impatti negativi su utente finale»

SALONI, CHE COSA CAMBIA

Le novità previste dal nuovo regolamento VBER

DI ALDO BOLOGNINI
COBIANCHI

Stanno per entrare in vigore, dal 1° giugno 2022, una serie di cambiamenti che modificheranno significativamente il mercato dell'auto. Con **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente di **Federauto** dal 2018, **MF-Milano Finanza** ha voluto fare il punto della situazione. «Con l'occasione del nuovo regolamento VBER (Vertical Block Exemption Regulation) in poco tempo la filiera subirà un grande impatto: sia la rete distributiva sia gli utenti finali cambieranno il loro modo di vendere e acquistare le auto», conferma il dirigente.

DOMANDA: In pratica, come cambia il modello del concessionario e come impatterà questo sulla figura del rivenditore?

RISPOSTA: Con l'applicazione del nuovo regolamento molti costruttori intendono accelerare la modifica del sistema distributivo passando alla figura dell'agente in alterna-



Adolfo De Stefani Cosentino
Federauto

Federauto è l'organizzazione associativa aderente a Confcommercio che dal 1945 rappresenta le imprese concessionarie di vendita e assistenza di autovetture, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus, operanti in Italia sulla base di un mandato ufficiale delle case automobilistiche. La Federazione, attraverso le associazioni di marca, i sindacati territoriali e le adesioni dirette, rappresenta circa 1.100 imprese di piccola, media e grande dimensione.

cienti e magari più economici per l'utente finale. Questo obiettivo sarà raggiunto nel vostro settore?

R: Lo scopo della DG Competition dovrebbe essere quello. Peraltro, già l'attuale regolamento non aveva impedito l'aumento del 6% dei prezzi al netto dell'inflazione. A nostro avviso, il nuovo regolamento impatterà fortemente e in modo negativo sull'utente finale, perché si determinerà un forte disagio e un minor servizio, causato da un'ulteriore rarefazione delle reti di distribuzione, in quanto molti

dealer chiuderanno a seguito della riduzione dei margini. Ci sarà un aumento dei listini e minor possibilità negoziale dovuti a una ridotta concorrenza intrabrand (tra rivenditori dello stesso marchio).

D: Quale sarà l'impatto sul settore della rivendita e distribuzione degli autoveicoli?

R: L'eventuale passaggio dal rapporto di concessione a quello di agenzia porrebbe i concessionari in una posizione ancor più gregaria rispetto ai produttori: tale passaggio costituirebbe, in altri termini, una forma di definitiva «retrocessione» rispetto al ruolo tradizionalmente rivestito dai concessionari nel sistema di vendita dei veicoli. Il settore sarà travolto: si stimano circa 72mila posti di lavoro a rischio, con un fatturato di circa 35 miliardi di euro che verrà meno.

D: Un impatto occupazionale così alto che cosa comporterà per le casse dello stato? Quali sono i costi stimati per ammortizzatori sociali e mancato gettito fiscale?

R: L'impatto sarà elevatissimo. Ci sarà una crisi occupazionale che si ripercuoterà sul governo e sulle tasche dei contribuenti. Con l'introduzione di questo nuovo modello distributivo il contributo che verrà a mancare al Pil nazionale sarà circa dell'1,8%, inoltre il contributo al gettito fiscale sarà in negativo di circa il 3%. Tutto questo significa, mancato gettito fiscale legato al riconoscimento del costo di avviamento 1 Miliardo e un costo in ammortizzatori sociali di circa 1 Miliardo. Per capirci: l'impatto avrà i numeri equiparabili alla somma di tutti i tavoli di crisi aperti al Mise.

D: Voi, che cosa proponete?

R: Riteniamo che in un momento così complicato in cui si combinano complessità determinate dalla crisi dell'offerta e dalla transizione energetica, l'unica soluzione ragionevole sia quella di una moratoria, congelando lo status quo dell'attuale sistema distributivo automotive. (riproduzione riservata)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

AUTOMOTIVE

Giorgetti apre a modifiche incentivi

Dopo gli incentivi per le auto green, il ministro dello Sviluppo, Giancarlo Giorgetti è pronto a rilanciare estendendo gli aiuti di Stato alle aziende, finora escluse, e con la proroga dei termini nelle consegne. All'Automotive Dealer Day Anfia, Unrae e Federauto hanno richiamato il ministro su questi temi.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

MOBILITYHUB ON TRACK

ASPETTANDO IL FUTURO

La seconda edizione dell'evento b2b organizzato da **BTHEONE** e da **QUATTORRUOTE PROFESSIONAL** ha messo al centro i nuovi orizzonti della mobilità sostenibile. E il dealer di domani

a cura della redazione



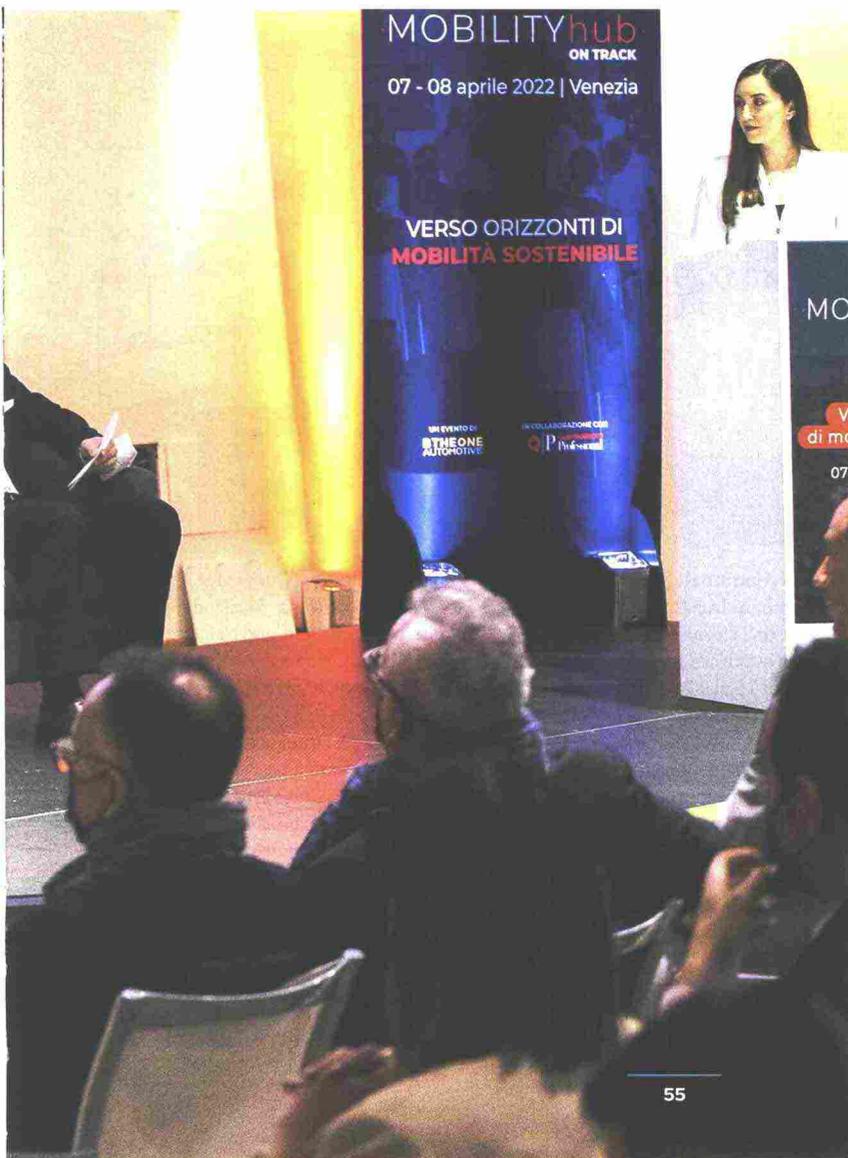
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

ASPETTANDO IL FUTURO

NUMERICI E TREND

Tra i tanti contenuti proposti durante l'evento, anche due studi presentati in anteprima da Unrae e da McKinsey. E altrettanti preparati per l'occasione da Privacy4cars sul trattamento dei dati nelle auto connesse e da Alberto Vita sull'Urban air mobility



Come il convitato di pietra del "Don Giovanni", opera di Giuseppe Gazzaniga che andò in scena per la prima volta proprio a Venezia nel 1787, il rapporto tra Case, concessionari e intera filiera dell'auto ha continuato ad aleggiare nei corridoi di "Mobilityhub on Track", l'evento organizzato da BtheOne e da Quattroruote Professional nell'ex terminal passeggeri della città. Un convitato di pietra, impersonificato soprattutto dalle nuove strategie distributive delle Case, al centro anche dei panel di apertura e chiusura della due giorni veneziana. Nella sessione inaugurale, dal titolo "Il dealer che verrà", sono intervenuti Alberto Di Tanno, ceo e presidente di Intergea, e Plinio Vanini, presidente del Gruppo Autotorino, che hanno sottolineato come il lavoro del concessionario, numeri alla mano, "debba venir pagato". Sul palco anche Bernhard Linnenschmidt, direttore generale e membro del board di Emil Frey, il quale ha spiegato che "in Germania la presenza dei concessionari su internet è in uno stato avanzato. Ma si tratta di fare leads ancora per oltre il 95% dei casi". Il presidio del web è imprescindibile pure per i dealer spagnoli, come in un'altra sessione ha detto Manuel Castro, direttore dell'Amda, che a Venezia ha annunciato il lancio di una nuova piattaforma di subscription: "L'auto in abbonamento la preferiamo al noleggio a lungo raggio, modalità che non ci fa gestire il cliente. >

MOBILITYHUB ON TRACK



ANCHE TEST DRIVE

Sono stati 28 i panel organizzati nelle quattro sale allestite nell'ex terminal crociere, con oltre 50 speaker coinvolti, anche dall'estero, un piano dedicato ai 30 sponsor e un'area per i test drive. Qui i 1.372 visitatori hanno provato gli ultimi modelli della Kia (inclusa la EV6, Auto dell'anno 2022) e quelli commercializzati da Koelliker (dalle vetture Always e Mitsubishi ai van della Maxus), nonché il quadriciclo elettrico Yoyo

Un cliente che negozia molto, tanto che siamo il primo Paese in Europa per sconti in concessionaria". Dopo altri 26 intensi incontri, l'evento si è chiuso con il panel "Addio al dealer?", dove i presenti, a partire da Marco Saltalamacchia, presidente del Gruppo Koelliker, hanno sottolineato che si tratta di un "addio" solo per i "generalisti", non per quelli che hanno resistito dopo anni di chiusura, in una situazione che vede il numero di saloni in discesa del 45% rispetto al 2011. "Questi sono molto resilienti, grazie anche al fatto che curano sempre più il post-vendita e l'usato, che non è più la tomba del concessionario, come si diceva una volta", ha ricordato Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, il quale ha voluto aggiungere al titolo del panel un "benvenuto imprenditore". Proprio come Nicola Maldarizzi, co-ceo del grande concessionario pugliese, è infatti pronto a questo cambio, "grazie al quale potremo finalmente dedicare più tempo al cliente e ad altri servizi invece che alle Case, come succede oggi". "Presidiando il territorio", come hanno detto anche Nicola Vacca (Special Car), Fabrizio Guidi (AsConAuto) e Roberto Scarabel (Scarabel), moderati da Giampiero Luvie.

NOLEGGIO E USATO

La clientela s'indirizza sempre più su noleggio e usato, due armi che i concessionari possono utilizzare. "Nel primo trimestre 2022 sono stati stipulati



135.113 contratti di Nlt di auto", ha rilevato Andrea Cardinali, direttore generale dell'Unrae (vedere a pag. 5), "con una quota dei privati che in tre mesi è salita dal 15 al 17,4%. Un business che però rischia di essere ucciso nella culla, visto che dai nuovi incentivi sono state escluse le persone giuridiche e le ditte individuali". L'importanza del noleggio ai privati e delle soluzioni flessibili è stata ribadita anche da Luca Ricci (ALD Automotive), Alessandro Cardoselli (Arval) e, in un altro panel, da Gianni Oliosi (Sixt Italia), Angelo Salerno (Noleggiare) e Luca Cantoni (Horizon). Di elettrificazione si è parlato invece in "Scossa elettrica" con Andrea Campello, papà del quadriciclo Yoyo, Klaus Algieri,

Gianni Catalfamo (Onewedge) e, collegato da Roma, Massimiliano Archiapatti, numero uno di Hertz Italia. Due le sessioni, invece, dedicate all'usato e all'utilizzo delle piattaforme online per la sua gestione, nelle quali Giulia Cicchiné di Eurosport ha intervistato Andrea Toffoli (Nini Car), Francesco Rocchi (Auto1.com), Valerio Papale (Agos), Francesco Palmesano (Amica) e Barbara Barbieri (Bca). È emerso che le nuove soluzioni web devono aiutare a rimettere il consumatore al centro di un business non sempre trasparente, come hanno detto Nicola Marsala (Kia Italia), Gian Paolo Aliani Soderi (Mapfre Warranty: vedere anche l'articolo a pag. 58) e Massimo Treffiletti (Konsumer Italia).

ASPETTANDO IL FUTURO

MEGLIO UN ARRIVEDERCI...

Scene da "Addio al dealer?", il panel di chiusura di "Mobilityhub on Track", che ha riempito la sala principale in cui si è tenuto l'evento. Qui a lato, da sinistra: Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto; Nicola Maldarizzi, co-CEO dell'omonimo concessionario pugliese, e Marco Saltalamacchia, presidente del Gruppo Koelliker, intervistati da Emilio Deleidi (di spalle), giornalista di Quattroruote



LE CITTÀ INTELLIGENTI

Delle nuove Smart cities hanno invece parlato Simone Venturini, assessore alla Coesione sociale del Comune di Venezia, e Simonpaolo Buongiardino di Federmotorizzazione, mirabilmente pungolati dal direttore di Domus, Walter Mariotti. Città intelligenti, ma anche super trafficate, che non potranno fare a meno dell'Uam, la Urban air mobility, raccontata per l'occasione da Corrado Fischer dell'Aeroporto di Venezia, che ha sottolineato come "noi, come tanti altri aeroporti, ci stiamo lavorando da tempo. Sappiamo che alle Olimpiadi di Parigi del 2024 verrà inaugurato un servizio di questo tipo, che intendiamo bissare nel 2026 per i Giochi di Milano-Cortina". Un

futuro che è già presente sono invece le soluzioni presentate da Nicola De Mattia, ceo di Targa Telematics, e Nicola Mannari di Lojack, il quale ha partecipato a un panel dov'era presente anche Alessandro Calzavara, ceo di Autoserenissima, utilizzatore soddisfatto delle soluzioni LoJack per i concessionari. De Mattia ha invece commentato la survey presentata in anteprima nella città lagunare da Michele Bertoncello, partner McKinsey, basata sull'acronimo che definisce le auto del futuro, ovvero ACES. Secondo quest'ultimo, "gli italiani sono inclini alla guida autonoma, ma anche preoccupati per la sua sicurezza e vogliono testare queste nuove tecnologie. Come del resto quelle per le

vetture connesse, che pure piacciono, specie con la crescita della diffusione delle auto elettriche, malgrado la preoccupazione per lo stato delle infrastrutture. Infine, i nostri connazionali ritengono che l'auto sia e debba rimanere centrale per la nuova mobilità, anche se cresceranno gli altri mezzi, in particolare quelli in condivisione, a discapito quindi delle vetture private". Andrea Amico, ceo e fondatore di Privacy4cars, ha invece parlato della conservazione dei nostri dati nelle auto e del loro invio a società terze, per monetizzarli: l'intervento forse più dirompente dell'evento, visti lo scalpore e l'interesse che ha sollevato tra i concessionari e i fleet manager presenti.

ASSICURAZIONI E LOGISTICA

Christian Cavaciuti, giornalista di Dueruote, e Matteo Stillitano, manager di Niu, hanno infine spiegato come la nuova mobilità abbia bisogno anche delle moto, mentre Andrea Vettore, head of commercial di Passway, e José María Cancer Abóitiz, direttore generale di Mapfre Open Innovation, hanno illustrato l'importanza di un approccio assicurativo che passi sempre più dalle cose alle persone. Tutto questo, però, vale solo se funziona la logistica. Che deve per forza di cose cambiare, accorciando le filiere e personalizzando i processi, come spiegato da Marco Armosino (Autotrade&Logistics), Michele Palumbo (Università Cattolica) e dal direttore di tuttoTrasporti, Raffaele Bonmezzadri. ||

REMARKETING

OPERAZIONE TRASPARENZA

Da un'idea del ramo italiano del colosso assicurativo spagnolo **MAPFRE** nasce **UGO**, la prima piattaforma di valutazione oggettiva di un veicolo usato per concessionari e noleggiatori

Alberto Vita

UGO
Usato garantito, zero pensieri

MAPFRE
WARRANTY

UGO
Usato garantito, zero pensieri
MAPFRE WARRANTY

UGO
Usato garantito, zero pensieri

UGO
Usato garantito, zero pensieri

GIAN PAOLO ALIANI SODERI

Il direttore generale Mapfre Assistenza e Warranty Italia accanto al personaggio che simbolizza il nuovo servizio

OPERAZIONE TRASPARENZA

**ALESSANDRO PRIARONE**

Qui a lato, il direttore vendite automotive di Mapfre Warranty Italia. Sul palco, da sinistra: Fabrizio Guidi (Asconauto), Adolfo De Stefani Cosentino (Federauto), Priarone, Gian Paolo Aliani Soderi (dg del ramo italiano di Mapfre) e il moderatore Guido Meda

Ma voi “comprereste un’auto usata da quest’uomo?”. La domanda, affiancata al ghigno di Richard Nixon, in un poster divenuto leggendario, contribuì a far perdere le elezioni presidenziali americane del 1960 all’allora vice di Dwight Eisenhower, la cui affidabilità non era evidentemente molto sentita. Gian Paolo Aliani Soderi, direttore generale di Mapfre Assistenza e Warranty Italia, la riformula così: “Noleggeresti un’auto usata da quest’uomo?”. La risposta si potrà trovare rivolgendosi a UGØ, acronimo per Usato Garantito Zero pensieri, una nuova piattaforma che facilita la vendita e l’acquisto – ma in un prossimo futuro, appunto, anche il noleggio – di un veicolo di seconda mano partendo da una valutazione qualitativa trasparente del suo stato d’uso. “Perché finalmente c’è voglia di trasparenza anche nel mondo dell’auto usata”, dice il manager del ramo italiano del colosso assicurativo spagnolo che ha creato UGØ. “Siamo consci che l’iniziativa non piacerà a tutti, ma sarà uno strumento per fare business, utile per chi compra, ma pure per chi vende. Perché così è facile dare garanzie fino ai tre anni: sarà il venditore a scegliere se alienare l’allungamento di garanzia oltre l’anno di legge o darlo come un servizio in più”. L’operazione piace ai partner che hanno partecipato alla conferenza stampa di lancio: “I concessionari ufficiali che rappresentano sono interessati a UGØ”, dice Adolfo De Stefani Cosentino, presidente

di Federauto, “anche perché, essendo appunto ufficiali, non possono fare giochetti di sorta. Ma questo sistema sarà importante anche per i consumatori, che utilizzando si sentiranno più sicuri negli acquisti. Potrebbe diventare il nostro TÜV, il sistema di valutazione delle auto in essere in Germania”. “Noi siamo obbligati a essere onesti e obiettivi”, gli fa eco Fabrizio Guidi, presidente di Asconauto, associazione che ha appena lanciato una propria rete di manutenzione che, auspicabilmente, utilizzerà UGØ.

TUTTO SOTTO CONTROLLO

“Non stiamo presentando un prodotto”, continua Aliani Soderi, “ma un sistema di valutazione trasparente e oggettivo di un veicolo usato”. “Valutazione”, spiega da parte sua Alessandro Priarone, direttore vendite automotive della società spagnola in Italia, “che viene calcolata grazie a un algoritmo capace di analizzare una serie complessa di dati oggettivi, utilizzando funzioni di autoapprendimento. Ci basiamo su sei pilastri: guidiamo il venditore al ritiro dell’usato, anche in permuta, aiutiamo a gestire la flotta, valutando gli eventuali ripristini, facciamo una fotografia del momento per la vendita, compiliamo sia la documentazione precontrattuale da rilasciare al cliente – anche per la manutenzione futura – sia il documento di conformità e arriviamo a gestire il post-vendita. Tutto ciò si basa sul calcolo di una Cpu,

ovvero un coefficiente di progresso dell’uso dell’auto, costruito grazie a un algoritmo realizzato da una società terza, per essere assolutamente imparziali, che si basa sui dati dei 3 milioni di veicoli che abbiamo gestito nei nostri 20 anni di attività in Italia”.

L’INTERESSE DEI CONSUMATORI

Se questo sistema è rivolto al mercato b2b, ai dealer e ai rivenditori di auto in generale, ed è disponibile per vetture e veicoli commerciali fino a 3,5 tonnellate con motore termico, Aliani Soderi ci svela come si susseguano anche gli incontri con i noleggiatori, i quali si sono detti molto interessati a una sorta di certificazione standard rilasciata da UGØ. Certificazione a cui guarda con interesse pure il mondo della difesa dei consumatori: “Non ci interessa mettere un bollino di una qualunque associazione”, sottolinea Aliani Soderi, “ma fa piacere di essere stati contattati da serie realtà del settore, che hanno riconosciuto il nostro sforzo di portare trasparenza in un mondo che è sempre stato un po’ troppo opaco”. Malgrado la figura scelta per impersonificare UGØ abbia le chiare fattezze di un uomo spagnolo con i baffi, la piattaforma si deve a un’idea della filiale italiana: “Non c’è nulla di simile in Spagna. Ovviamente ci hanno seguito passo dopo passo, ma siamo i primi nel gruppo a lanciare un’attività del genere. Coraggiosa e ambiziosa. Come alcuni nostri partner ci hanno detto”, chiosa il manager italiano della società assicuratrice spagnola. ||



Sull'auto si cambia Tempi di consegna e aiuti alle società

Il ministro rilancia.
Giorgetti propone
modifiche alle norme
sugli incentivi green

VERONA. All'indomani del varo degli incentivi per le auto ecologiche, il ministro dello Sviluppo Economico, Giancarlo Giorgetti è pronto a rilanciare con un allargamento degli aiuti di Stato alle aziende, per ora escluse, e con la proroga dei termini nelle consegne delle auto imposta dalla normativa.

All'Automotive Dealer Day in corso a Verona lo attende l'intera filiera automotive, che in questi mesi ha pressato il governo, non solo perché desse l'avvio agli aiuti, ma anche per ottenere un piano di ampio respiro per risollevare l'intero comparto: intento solo parzialmente ottenuto. Giorgetti chiarisce subito che il decreto, solo lunedì pubblicato in Gazzetta Ufficiale, è

«perfettibile». Giudica una vittoria che siano state confermate le fasce di emissioni del precedente decreto. Il primo punto su cui Anfia, Unrae e Federauto lo richiamano è l'aver tenuto fuori le aziende. «Le persone giuridiche sono le maggiori acquirenti di auto - spiega Michele Crisci, presidente di Unrae - e quelle che più fanno girare il mercato. Ma anche le più tartassate. Non soltanto per l'impossibilità di scaricare l'Iva come avviene nel resto d'Europa, ma anche perché non possono contare sugli incentivi».

Sull'apertura alle aziende, Giorgetti è possibilista «purché il ministro dell'Economia, Franco, ci aiuti a trovare un varco». Il vero tema caldo è la transizione ecologica, con incentivi studiati appositamente per consentire alle famiglie meno abbienti di cambiare vecchie auto Euro 4 in favore di motorizzazioni più ecocompatibili.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



Allargamento ad aziende e proroga consegne Incentivi auto, correttivi in vista

● All'indomani del varo degli incentivi per le auto ecologiche, il ministro dello Sviluppo Economico, Giancarlo Giorgetti è pronto a rilanciare con un allargamento degli aiuti di Stato alle aziende, per ora escluse, e con la proroga dei termini nelle consegne delle auto imposta dalla normativa. All'Automotive Dealer Day in corso a Verona lo attende l'intera filiera automotive, che in questi mesi ha pressato il governo per gli aiuti ma anche per ottenere un piano per risolvere l'intero comparto:

intento solo parzialmente ottenuto. Giorgetti chiarisce subito che il decreto, solo avvertieri pubblicato in Gazzetta Ufficiale dopo «una lunga gestazione» è «perfettibile». Giudica una vittoria che siano stati confermati le fasce di emissioni del precedente decreto. Il primo punto su cui Anfia, Unrae e Federauto richiamano il titolare dello Sviluppo Economico è l'aver tenuto fuori le aziende. «Le persone giuridiche sono le maggiori acquirenti di auto» - spiega Michele Crisci, presidente di Unrae.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



Governo La consegna a 180 giorni potrà essere prorogata. Decreto, plauso di Campari e Cavandoli (Lega) Incentivi auto, Giorgetti apre alle modifiche

» Verona All'indomani del varo degli incentivi per le auto ecologiche, il ministro dello Sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti è pronto a rilanciare con un allargamento degli aiuti di Stato alle aziende, per ora escluse, e con la proroga dei termini nelle consegne delle auto imposta dalla normativa. All'Automotive Dealer Day in corso a Verona lo attende l'intera filiera automotive.

Giorgetti chiarisce subito

Incentivi
Partono per tutti i tipi di motore da 2mila euro se si rottama un'auto sotto l'Euro 5. Altri 2mila per ibride plugin, 3mila per le elettriche.

che il decreto è «perfettibile». Giudica una vittoria la conferma delle fasce di emissioni del precedente decreto. Il primo punto su cui Anfia, Unrae e Federauto richiamano il ministro è aver tenuto fuori le aziende. Giorgetti è possibilista «purché il ministro dell'Economia, Franco, ci aiuti a trovare un varco». «La consegna di nuove auto entro 180 giorni dall'ordine attualmente previsto dal decreto incentivi potrà essere prorogata»,

ha aggiunto Giorgetti.

Il vero tema caldo è la transizione ecologica, con incentivi studiati appositamente - spiega il ministro - per consentire alle famiglie meno abbienti di cambiare vecchie auto Euro 4 in favore di motorizzazioni più ecocompatibili. L'appunto della filiera, sul tema, è l'assenza di incentivi per l'acquisto di auto usate di nuova generazione, come quelle dismesse dai parchi aziendali, ma ancora per-

feltamente efficienti.

«Grazie anche all'ottimo lavoro del ministro Giorgetti - dicono i parlamentari parmigiani della Lega Maurizio Campari e Laura Cavandoli - sono disponibili gli incentivi per l'acquisto di auto ecologiche. Il provvedimento è immediatamente operativo. Questo è il frutto del buon operato della Lega al Governo, da sempre in prima linea per la ripartenza economica del nostro Paese».

Elettriche
Giorgetti propone di attingere al Pnrr contro la carenza di infrastrutture per le auto elettriche.



Incentivi auto: Giorgetti apre anche alle aziende

Settore chiave

Secondo il ministro si possono allargare gli aiuti: «Il decreto è perfettibile»

VERONA. All'indomani del varo degli incentivi per le auto ecologiche, il ministro dello Sviluppo Economico, Giancarlo Giorgetti è pronto a rilanciare con un allargamento degli aiuti di Stato alle aziende, per ora escluse, e con la proroga dei termini nelle consegne delle auto imposta dalle norme.

All'Automotive Dealer Day di Verona lo attende l'intera filiera automotive, che in questi mesi ha pressato il governo non solo perché desse l'avvio agli aiuti ma anche per ottenere un piano di ampio respiro per risollevare l'intero comparto: intento solo parzialmente ottenuto. Giorgetti chiarisce subito che il decreto, pubblicato in Gazzetta Ufficiale dopo «una lunga gestazione» è «perfettibile».



Il ministro. Giancarlo Giorgetti

La richiesta. Giudica una vittoria che siano stati confermati le fasce di emissioni del precedente decreto. Il primo punto su cui Anfia, Unrae e Federauto richiamano il titolare dello Sviluppo Economico è l'avvertimento fuori le aziende. «Le persone giuridiche sono le maggiori acquirenti di auto - spiega Michele Crisci, presidente di Unrae - e quelle che più fanno girare il mercato. Ma anche le più tartassate. Non soltanto per l'impossibilità di scaricare l'Iva come avviene nel resto d'Europa, ma anche perché non possono contare sugli incentivi». Sull'apertura alle

aziende, Giorgetti è possibilista «purché il ministro dell'Economia, Franco, ci aiuti a trovare un varco».

Transizione. Il vero tema caldo è la transizione ecologica, con incentivi studiati appositamente - spiega il ministro - per consentire alle famiglie meno abbienti di cambiare vecchie auto Euro 4 in favore di motorizzazioni più ecocompatibili. L'appunto della filiera, sul tema, è l'assenza di incentivi per l'acquisto di auto usate di nuova generazione, come quelle dismesse dai parchi aziendali, ma ancora perfettamente efficienti. Giorgetti invita a fare «attenzione nel voler perseguire la transizione senza considerare la sostenibilità economica e sociale», che alla lunga può causare un «disastro politico».

I numeri. L'emorragia di immatricolazioni vede unita filiera è governo per la mancanza di proventi, da un lato, e gettito, dall'altro: dagli 1,9 milioni di vetture immatricolate nel 2019, si è crollati a 1,4 milioni. E gli incentivi rischiano di essere troppo restrittivi, perché richiedono un massimo di 180 giorni tra l'ordine e la consegna. «Davvero pochi - sottolinea Crisci - perché faticiamo a riempire i piazzali». Anche su questo, Giorgetti apre. «L'importante adesso era partire - dichiara - e per i limiti temporali esistono sempre le proroghe: il governo è cosciente delle difficoltà dovute alla guerra e alla crisi dei chip». //

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

Allargamento ad aziende e proroga consegne

Incentivi auto, correttivi in vista

● All'indomani del varo degli incentivi per le auto ecologiche, il ministro dello Sviluppo Economico, Giancarlo Giorgetti è pronto a rilanciare con un allargamento degli aiuti di Stato alle aziende, per ora escluse, e con la proroga dei termini nelle consegne delle auto imposta dalla normativa. All'Automotive Dealer Day in corso a Verona lo attende l'intera filiera automotive, che in questi mesi ha pressato il governo per gli aiuti ma anche per ottenere un piano per risollevarlo l'intero comparto:

intento solo parzialmente ottenuto. Giorgetti chiarisce subito che il decreto, solo avant'ieri pubblicato in Gazzetta Ufficiale dopo «una lunga gestazione» è «perfettibile». Giudica una vittoria che siano stati confermati le fasce di emissioni del precedente decreto. Il primo punto su cui Anfia, Unrae e **Federauto** richiamano il titolare dello Sviluppo Economico è l'aver tenuto fuori le aziende. «Le persone giuridiche sono le maggiori acquirenti di auto» - spiega Michele Crisci, presidente di Unrae.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

Cambiano gli incentivi auto



Una concessionaria di auto

VERONA - All'indomani del varo degli incentivi per le auto ecologiche, il ministro dello Sviluppo Economico, Giancarlo Giorgetti è pronto a rilanciare con un allargamento degli aiuti di Stato alle aziende, per ora escluse, e con la proroga dei termini nelle consegne delle auto imposta dalla normativa. All'Automotive Dealer Day in corso a Verona lo attende l'intera filiera automotive, che in questi mesi ha pressato il governo non solo perché desse l'avvio agli aiuti ma anche per ottenere un piano di ampio respiro per risollevare l'intero comparto: intento solo parzialmente ottenuto. Giorgetti chiarisce subito che il decreto, pubblicato lunedì in Gazzetta Ufficiale dopo «una lunga gestazione» è «perfettibile». Giudica

una vittoria che siano stati confermati le fasce di emissioni del precedente decreto. Il primo punto su cui Anfia, Unrae e **Federauto** richiamano il titolare dello Sviluppo Economico è l'aver tenuto fuori le aziende. «Le persone giuridiche sono le maggiori acquirenti di auto - spiega Michele Crisci, presidente di Unrae - e quelle che più fanno girare il mercato. Ma anche le più tartassate. Non soltanto per l'impossibilità di scaricare l'IVA come avviene nel resto d'Europa, ma anche perché non possono contare sugli incentivi». Sull'apertura alle aziende, Giorgetti è possibilista «purché il ministro dell'Economia, Franco, ci aiuti a trovare un varco». Il vero tema caldo è la transizione ecologica, con incentivi studiati ad hoc.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



Incentivi auto, si cambia Si punta pure alle società

VERONA

All'indomani del varo degli incentivi per le auto ecologiche, il ministro dello Sviluppo Economico, Giancarlo Giorgetti è pronto a rilanciare con un allargamento degli aiuti di Stato alle aziende, per ora escluse, e con la proroga dei termini nelle consegne delle auto imposta dalla normativa. All'Automotive Dealer Day in corso a Verona lo attende l'intera filiera automotive, che in

questi mesi ha pressato il governo non solo perché desse l'avvio agli aiuti ma anche per ottenere un piano di ampio respiro per risollevare l'intero comparto: intento solo parzialmente ottenuto. Giorgetti chiarisce subito che il decreto, solo ieri pubblicato in Gazzetta Ufficiale dopo «una lunga gestazione» è «perfettibile». Giudica una vittoria che siano stati confermati le fasce di emissioni del precedente decreto. Il

primo punto su cui Anfia, Unrae e Federauto richiamano il titolare dello Sviluppo Economico è l'aver tenuto fuori le aziende. «Le persone giuridiche sono le maggiori acquirenti di auto - spiega Michele Crisci, presidente di Unrae - e quelle che più fanno girare il mercato. Ma anche le più tassate. Non soltanto per l'impossibilità di scaricare l'IIVA come avviene nel resto d'Europa, ma anche perché non possono contare sugli incentivi». Sull'apertura alle aziende, Giorgetti è possibilista «purché il ministro dell'Economia, Franco, ci aiuti a trovare un varco».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



Incentivi auto, si cambia Si punta pure alle società

VERONA

All'indomani del varo degli incentivi per le auto ecologiche, il ministro dello Sviluppo Economico, Giancarlo Giorgetti è pronto a rilanciare con un allargamento degli aiuti di Stato alle aziende, per ora escluse, e con la proroga dei termini nelle consegne delle auto imposta dalla normativa. All'Automotive Dealer Day in corso a Verona lo attende l'intera filiera automotive, che in

questi mesi ha pressato il governo non solo perché desse l'avvio agli aiuti ma anche per ottenere un piano di ampio respiro per risollevare l'intero comparto: intento solo parzialmente ottenuto. Giorgetti chiarisce subito che il decreto, solo ieri pubblicato in Gazzetta Ufficiale dopo «una lunga gestazione» è «perfettibile». Giudica una vittoria che siano stati confermati le fasce di emissioni del precedente decreto. Il

primo punto su cui Anfia, Unrae e Federauto richiamano il titolare dello Sviluppo Economico è l'aver tenuto fuori le aziende. «Le persone giuridiche sono le maggiori acquirenti di auto - spiega Michele Crisci, presidente di Unrae - e quelle che più fanno girare il mercato. Ma anche le più tassate. Non soltanto per l'impossibilità di scaricare l'IVA come avviene nel resto d'Europa, ma anche perché non possono contare sugli incentivi». Sull'apertura alle aziende, Giorgetti è possibilista «purché il ministro dell'Economia, Franco, ci aiuti a trovare un varco».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



Incentivi auto, si cambia Si punta pure alle società

VERONA

All'indomani del varo degli incentivi per le auto ecologiche, il ministro dello Sviluppo Economico, Giancarlo Giorgetti è pronto a rilanciare con un allargamento degli aiuti di Stato alle aziende, per ora escluse, e con la proroga dei termini nelle consegne delle auto imposta dalla normativa. All'Automotive Dealer Day in corso a Verona lo attende l'intera filiera automotive, che in

questi mesi ha pressato il governo non solo perché desse l'avvio agli aiuti ma anche per ottenere un piano di ampio respiro per risollevare l'intero comparto: intento solo parzialmente ottenuto. Giorgetti chiarisce subito che il decreto, solo ieri pubblicato in Gazzetta Ufficiale dopo «una lunga gestazione» è «perfettibile». Giudica una vittoria che siano stati confermati le fasce di emissioni del precedente decreto. Il

primo punto su cui Anfia, Unrae e Federauto richiamano il titolare dello Sviluppo Economico è l'aver tenuto fuori le aziende. «Le persone giuridiche sono le maggiori acquirenti di auto - spiega Michele Crisci, presidente di Unrae - e quelle che più fanno girare il mercato. Ma anche le più tassate. Non soltanto per l'impossibilità di scaricare l'IVA come avviene nel resto d'Europa, ma anche perché non possono contare sugli incentivi». Sull'apertura alle aziende, Giorgetti è possibilista «purché il ministro dell'Economia, Franco, ci aiuti a trovare un varco».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

INCENTIVI AUTO GIORGETTI APRE A MODIFICHE AIUTI ANCHE ALLE AZIENDE

■ **VERONA** All'indomani del varo degli incentivi per le auto ecologiche, il ministro dello Sviluppo Economico, **Giancarlo Giorgetti** è pronto a rilanciare con un allargamento degli aiuti di Stato alle aziende, per ora escluse, e con la proroga dei termini nelle consegne delle auto imposta dalla normativa.

All'Automotive Dealer Day Verona lo attende l'intera filiera automotive, che ha pressato il governo, non solo perché desse l'avvio agli aiuti, ma anche per ottenere un piano di ampio respiro per risolvere l'intero comparto: intento solo parzialmente ottenuto. Giorgetti chiarisce subito che il decreto, solo lunedì pubblicato in Gazzetta Ufficiale, è «perfettibile». Giudica una vittoria che siano state confermate le fasce di emissioni del precedente decreto. Il primo punto su cui Anfia, Unrae e **Federauto** lo richiamano è l'aver tenuto fuori le aziende. «Le persone giuridiche sono le maggiori acquirenti di auto - spiega **Michele Crisci**, presidente di Unrae - e quelle che più fanno girare il mercato. Ma anche le più tassate. Non soltanto per l'impossibilità di scaricare l'Iva come avviene nel resto d'Europa, ma anche perché non possono contare sugli incentivi». Sull'apertura alle aziende, Giorgetti è possibilista «purché il ministro dell'Economia, Franco, ci aiuti a trovare un varco». Il vero tema caldo è la transizione ecologica, con incentivi studiati per consentire alle famiglie meno abbienti di cambiare vecchie auto Euro 4 in favore di motorizzazioni più ecocompatibili.



Incentivi auto, si cambia Si punta pure alle società

VERONA

All'indomani del varo degli incentivi per le auto ecologiche, il ministro dello Sviluppo Economico, Giancarlo Giorgetti è pronto a rilanciare con un allargamento degli aiuti di Stato alle aziende, per ora escluse, e con la proroga dei termini nelle consegne delle auto imposta dalla normativa. All'Automotive Dealer Day in corso a Verona lo attende l'intera filiera automotive, che in

questi mesi ha pressato il governo non solo perché desse l'avvio agli aiuti ma anche per ottenere un piano di ampio respiro per risollevare l'intero comparto: intento solo parzialmente ottenuto. Giorgetti chiarisce subito che il decreto, solo ieri pubblicato in Gazzetta Ufficiale dopo «una lunga gestazione» è «perfettibile». Giudica una vittoria che siano stati confermati le fasce di emissioni del precedente decreto. Il

primo punto su cui Anfia, Unrae e Federauto richiamano il titolare dello Sviluppo Economico è l'aver tenuto fuori le aziende. «Le persone giuridiche sono le maggiori acquirenti di auto - spiega Michele Crisci, presidente di Unrae - e quelle che più fanno girare il mercato. Ma anche le più tassate. Non soltanto per l'impossibilità di scaricare l'IVA come avviene nel resto d'Europa, ma anche perché non possono contare sugli incentivi». Sull'apertura alle aziende, Giorgetti è possibilista «purché il ministro dell'Economia, Franco, ci aiuti a trovare un varco».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

LA VISITA

GIORGETTI SI FA VANTO DI STELLANTIS, MA A TERMOLI È MISTERO



Il ministro Giorgetti rivendica l'apertura della gigafactory di Termoli come un successo contro il dramma occupazionale. Una medaglia appuntata sul petto per una battaglia non ancora iniziata, però, a Termoli, avvolta nel mistero.

■ GENTILE A PAGINA 4

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

L'IMPEGNO DEL MINISTRO NON TROVANO RISCONTRI A TERMOLI

La giga-vanto di Giorgetti

Sull'investimento Stellantis non si sa nulla di concreto

ANTONELLA GENTILE

Il ministro Giorgetti rivendica l'apertura della gigafactory di Termoli come un successo contro il dramma occupazionale. Una medaglia appuntata sul petto per una battaglia non ancora iniziata, però, a Termoli, avvolta nel mistero. All'indomani del varo degli incentivi per le auto ecologiche, il ministro dello Sviluppo Economico è pronto a rilanciare con un allargamento degli aiuti di Stato alle aziende, per ora escluse, e con la proroga dei termini nelle consegne delle auto imposta dalla normativa. All'Automotive Dealer Day in corso a Verona lo attende l'intera filiera automotive, che in questi mesi ha pressato il governo non solo perché desse l'avvio agli aiuti ma anche per ottenere un piano di ampio respiro per risollevare l'intero comparto: intento solo parzialmente ottenuto. Giorgetti chiarisce subito che il decreto, solo ieri pubblicato in Gazzetta Ufficiale dopo "una lunga gestazione" e "perfettibile". Giudica una vittoria che siano stati confermati le fasce di emissioni del precedente decreto. Il primo punto su cui Anfia, Unrae e Federauto richiamano il titolare dello Sviluppo Economico è l'aver tenuto fuori le aziende. "Le persone giuridiche sono le maggiori acquirenti di auto - spiega Michele Crisci, presidente di Unrae - e quelle che più fanno girare il mercato. Ma anche le più tartassate. Non soltanto per l'impossibilità di scaricare l'Iva come avviene nel resto d'Europa, ma anche perché non possono contare sugli incentivi". Sull'apertura alle aziende, Giorgetti è possibilista "purché" il ministro dell'Economia, Franco, ci aiuti a trovare un varco". Il vero tema caldo è la transizione ecologica, con incentivi studiati appositamente - spiega il ministro - per consentire alle famiglie meno abbienti di cambiare vecchie auto Euro 4 in favore di motorizzazioni più compatibili. L'appunto della filiera, sul tema, è l'assenza di incentivi per l'acquisto di auto usate di nuova generazione, come quelle dismesse dai parchi aziendali, ma ancora perfettamente efficienti. Giorgetti invita a fare "attenzione nel voler perseguire la transizione senza considerare la sostenibilità economica e sociale", che alla lunga può causare un "di-



sastro politico". E rivendica l'apertura della gigafactory di Termoli come un successo contro il dramma occupazionale. L'emorragia di immatricolazioni vede unita filiera e governo per la mancanza di proventi, da un lato, e gettito, dall'altro: dagli 1,9 milioni di vetture immatricolate nel 2019, infatti, si è crollati a 1,4 milioni. E gli incentivi rischiano di essere troppo restrittivi, perché richiedono un massimo di 180 giorni tra l'ordine e la consegna. "Davvero pochi - sottolinea Crisci - perché faticiamo a riempire i piazzali". Anche su questo, Giorgetti apre. "L'importante adesso era partire - dichiara - e per i limiti temporali esistono sempre le proroghe: il governo è cosciente delle difficoltà dovute alla guerra e alla crisi dei chip". L'aver riportato l'automotive al centro del dibattito politico è accolto ovviamente con favore dagli addetti ai lavori. "Ci abbiamo messo vent'anni" chiosa Plinio Vanini, vicepresidente di Federauto, che nell'apprezzare la pianificazione degli incentivi in un piano pluriennale invita il governo a imboccare

la strada della fiscalità "che renderebbe più competitive le aziende che acquistano, porterebbero l'Italia ai livelli UE e permetterebbe anche alle fasce più deboli di acquistare auto pulite". Sulla cronica carenza di infrastrutture per le auto elettrificate da tutti lamentata, Giorgetti propone di attingere ai fondi del Pnrr un piano anche per la carenza di infrastrutture per le auto elettriche ed elettrificate. E conclude rivendicando di aver cercato di fare "pulizia industriale", ma che ora c'è bisogno di aziende che abbraccino la sfida del futuro "sapendo che il governo è al loro fianco".

Ma a Termoli la realtà è ben diversa da quella vantata da Giorgetti. Da lunedì presso lo stabilimento Stellantis sono partiti i contratti di solidarietà per 1347 dipendenti. Erano stati annunciati di recente e oltre mille lavoratori resteranno a casa fino al prossimo 31 dicembre. Si tratta di operatori del reparto cambi e motore fire. Le organizzazioni sindacali hanno firmato nei giorni addietro l'iniziativa ma di settimana in settimana si decideranno ul-

teriori "stop" produttivi sulla base delle materie prime in magazzino e le richieste del mercato. Attivati anche incentivi per lasciare in anticipo l'impianto automobilistico. Per quanto elogiativi, anche i sindacati sollecitano una vera politica industriale per il settore. "Dopo una lunga azione di pressione da parte nostra, finalmente il Governo ha iniziato ad adottare provvedimenti che accompagnano la transizione energetica nel comparto automotive, prima con la sigla dell'accordo per la gigafactory a Termoli e poi con il varo di incentivi per le auto meno inquinanti. Speriamo però che le politiche possano diventare più ragionate e strutturali, magari anche grazie al confronto con le parti sociali", affermano Rocco Palombella, segretario generale Uilm, e Gianluca Fico, segretario nazionale Uilm responsabile del settore auto. "Sta diventando urgentissima la creazione di una Agenzia degli approvvigionamenti per fronteggiare una crisi che sta pesantemente interferendo con la produzione", spiegano Pa-

lombella e Fico. "Al governo abbiamo chiesto una politica industriale nel settore automotive paragonabile a quella degli altri grandi Stati europei, che accompagni la transizione energetica sia varando incentivi al consumo strutturali e coerenti con la normativa europea sulle emissioni, sia utilizzando i fondi del Pnrr per supportare le necessarie riconversioni industriali, sia definendo ammortizzatori sociali specifici a tutela dell'occupazione. Stiamo finalmente ricevendo dal Governo qualche segnale di attenzione, ma purtroppo abbiamo ancora la sensazione di trovarci dinanzi ad azioni estemporanee piuttosto che a un piano organico".

Infine, ed è solo il caso di ricordarlo al ministro, che pure sta dimostrando grossissimo impegno, va detto che Stellantis non ha ancora chiarito tempi e modi della realizzazione della terza gigafactory più grande d'Europa promessa in Molise e che il governo Draghi non è stato altrettanto consequenziale nel pretendere una concreta road map.

AUTO TECNICA | NEWS AFTERMARKET

UGØ. USATO GARANTITO, ZERO PENSIERI: PAROLA DI MAPFRE

CON L'ORIGINALE ACRONIMO UGØ, facile da ricordare ed espressivo del concetto che lo ha ispirato, Mapfre Warranty S.p.A. lancia un innovativo servizio dedicato ai rivenditori automotive. Mapfre Warranty S.p.A., società controllata dalla sede madre spagnola Mapfre Asistencia S.A., opera nel settore automotive offrendo servizi dedicati ai veicoli nuovi e usati, soluzioni flessibili per la gestione dei sinistri e programmi di estensione di garanzia. Il Gruppo Mapfre è un gruppo assicurativo internazionale che oggi conta oltre 27 milioni di clienti globali, con un fatturato di circa 25 miliardi.

OPERAZIONE TRASPARENZA Chiunque abbia avuto a che fare con la compravendita di un'auto usata ha sentito il bisogno di essere tutelato.

Una volta bastava il parere del meccanico di fiducia, la simpatia del venditore o il credere ciecamente nella reputazione di un certo marchio per stare tranquilli e magari sopportare con più filosofia qualche piccolo guaio.

Oggi questi parametri soggettivi non bastano più ed è diventato quasi d'obbligo stipulare un'assicurazione che funga da garanzia, almeno per un anno, del veicolo usato che si sta acquistando.

Come ogni assicurazione, anche queste garanzie hanno dei limiti operativi definiti da un contratto che tutela tutte le parti da possibili 'furberie'.

Tuttavia, non avendo un controllo diretto sullo stato di usura del veicolo che si va a garantire, è ovvio che chi emette l'assicurazione debba avere la massima fiducia nell'operato del dealer, auspicando che questo al momento del ritiro sia stato in grado di percepire la reale affidabilità del veicolo e lo abbia valutato

Gian Paolo Aliani Soderi, Direttore Generale Mapfre Warranty e Mapfre Asistencia Italia.



con onestà e competenza. Solo così potrà ridurre al minimo il rischio di dover risarcire dei danni impreveduti, condizione sulle quali si basa il fatturato delle compagnie di assicurazione che investono fior di risorse proprio sull'analisi dei rischi per stabilire a priori la redditività delle polizze.

Analisi che devono essere supportate da dati oggettivi che consentano le corrette valutazioni.

PIACE ANCHE A FEDERAUTO "Per la prima volta in 20 anni noi di Mapfre Italia non presentiamo un prodotto ma un sistema", ha esordito Gian Paolo Aliani Soderi, direttore generale Mapfre Warranty e Mapfre Asistencia Italia. "Un sistema coraggioso e ambizioso. Coraggioso perché quando si punta così direttamente sulla trasparenza e si vuole mettere ordine alle cose si rischia di essere 'scomodi'. Noi crediamo di poterci accollare quest'onere perché, pur portando avanti il nostro business, riteniamo che Mapfre abbia dei valori importanti. Tra questi, il rispetto per il cliente è quello su cui noi fondiamo la credibilità nostra e di UGØ".

Questo, tradotto, significa lavorare con professionisti pronti a operare nella massima trasparenza e onestà.

"Il nostro sistema UGØ interagisce con più entità: a partire da chi restituisce la vettura usata per acquistarne una nuova o 'meno usata', passando per il dealer che ritira quell'usato fino a coinvolgere il nuovo acquirente".

Una catena che se presenta un anello debole, ovvero qualcuno poco onesto o anche semplicemente poco competente, si spezza e genera scontento e danni a tutti.

"UGØ salvaguarda ognuno degli attori e anche Mapfre, che va poi a garantire per almeno un anno quel veicolo. Sappiamo che un controllo così rigoroso non sarà gradito da tutti, ma abbiamo fatto una scelta e accettiamo di buon grado che ci possa essere qualcuno che non ci seguirà", conclude Aliani Soderi.

Un'iniziativa lodata anche da Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di **Federauto**, la Federazione Italiana dei Concessionari Auto, che ha plaudito all'iniziativa facendosi promotore dell'utilizzo della stessa presso i suoi associati.

IL COEFFICIENTE DI PREGRESSO UTILIZZO In sintesi, UGØ è un sistema dedicato a supportare, attraverso una piattaforma digitale, il settore vendita usato di un dealer lungo tutto il processo: dal ritiro alla permuta, dalla vendita al post-vendita.

L'output finale che si ottiene al termine della procedura è il cosiddetto Coefficiente di Progresso Utilizzo del veicolo (CPU), ovvero un parametro qualitativo derivato dall'analisi dello stato d'uso di 9 sottosistemi predefiniti che costituiscono le principali parti vitali del veicolo.

Si tratta di un valore imparziale che deriva dall'elaborazione di dati certi e oggettivi.

Dal CPU, previa l'esecuzione di eventuali interventi di manu-

AUTO TECNICA | NEWS AFTERMARKET

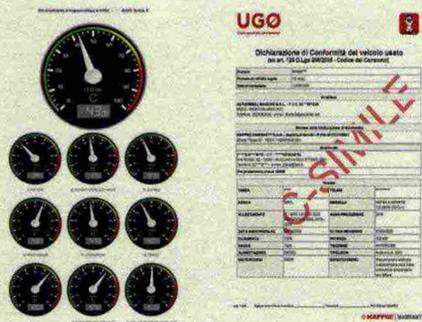
tenzione per ripristinare delle parti usurate, deriva l'elaborazione di una dichiarazione di conformità che informa e tutela chi acquista la vettura, nel rispetto del Codice del Consumo. Un approccio che in fondo è tipico delle compagnie di assicurazione, che basano le loro scelte e le tariffe sul rischio effettivo, basato sostanzialmente su dati statistici e il più possibile oggettivi.

COME FUNZIONA UGØ Chiariamo innanzitutto che UGØ è un sistema rivolto al mercato B2B, ovvero ai dealer e ai rivenditori di auto in generale che potranno accedere alla piattaforma attraverso una procedura rapida di analisi che, al momento, è per automobili e veicoli commerciali fino a 35 qli con motore termico. Il sistema acquisisce i dati provenienti dal Costruttore, le informazioni sullo stato d'uso e di manutenzione del veicolo (tagliandi e interventi straordinari effettuati presso una rete ufficiale o un meccanico indipendente dotato di sistema di controllo oggettivo di processo), nonché i dati statistici provenienti dalla banca dati Mapfre, maturata in decenni di esperienza nel settore.

La correlazione tra questi parametri è fatta da un algoritmo che ha come output il CPU, ovvero un numero che indica il ciclo di vita residuo per tutti i sottosistemi di una certa automobile, considerate le sue caratteristiche tecniche e il suo allestimento. Più il CPU è basso più alta sarà la qualità complessiva del veicolo e quindi la sua vita residua. CPU alto (il max è 100) è indice di un veicolo usurato che nello stato in cui si trova ha alte probabilità di generare problemi di affidabilità, anche gravi, e presenta quindi rischi sia per il compratore sia per chi andrà a coprire la garanzia.

I 9 sottosistemi oggetto di analisi sono:

- Motore
- Alimentazione e scarico
- Cambio
- Trasmissione
- Sospensioni
- Sterzo
- Freni
- Componenti elettrici ed elettronici
- Impianti ed equipaggiamenti interni



UGØ
Usato garantito, zero pensieri

CHEVROLET EPICA (2006->)
IT - BERL3V4 2.0 ECOLOGIC, LT. 2008 - 2010
CERCHI IN titanio

TARGA	*****	ANNO PRODUZIONE	2010
DATA IMMATRICOLAZ.	30/06/2008	ULTIMA REVISIONE	28/01/2021
CILINDRATA	1995	POTENZA	105 kW
MARCA	1335	TRAZIONE	ANTERIORE
ALIMENTAZIONE	BENZINA	TIPOLOGIA	Autoveicolo SUV
KM PERCORSI	150000	MANUTENZIONE:	Manutenz ordinaria e straordinaria effettuata non prorogabile con fattura
CLASSE EMISSIONI	Euro 5	CAMBIO	Manuale
YETTO	Fase	CHIUSURA	Elettronica centralizzata con telecomando
SPECCHIETTI	Regolazione elettrica e riscaldamento	FARI	Tralucinati
NAVIGATORE	Assente	CLIMATIZZATORE	Semiautomatico/Automatice

COEFFICIENTE DI PROGRESSO UTILIZZO "CPU" DEL VEICOLO

€ X.XXX,XX
(IVA esposta)

Un fac-simile di scheda informativa sullo stato di un veicolo usato.

IL CPU INIZIALE PUÒ ESSERE CAMBIATO Un aspetto importante è che il CPU complessivo deriva dai CPU dei singoli sottosistemi e che il suo valore al momento del ritiro può essere ricalcolato simulando interventi di manutenzione e ripristino su uno o più dei 9 sottoinsiemi, in modo da rendere omogenea la vita di ogni singola parte.

Il dealer può così decidere di investire in manutenzioni che si ripaghino con un valore aggiunto del veicolo oppure, come previsto dal Codice del Consumo, mettere in vendita la vettura così com'è, giustificandone il valore in tutta trasparenza.

A questo punto, e qui si capisce il motivo per il quale l'operazione è stata voluta da Mapfre Warranty in prima persona, UGØ consente, in base ai chilometri che l'acquirente dichiara di percorrere annualmente, di conoscere con precisione quali organi in quel periodo arriveranno a fine vita, evitando brutte e inaspettate sorprese alla compagnia che emette l'assicurazione/garanzia, oltre a tranquillizzare il consumatore finale sull'affidabilità del mezzo acquistato.

CONOSCERE PER OPERARE MEGLIO Per poter operare al meglio su UGØ e ricavarne i risultati migliori, Mapfre Warranty offrirà ai rivenditori italiani un programma di formazione ad hoc nel quale verranno illustrate tutte le potenzialità del sistema e una guida per il suo utilizzo.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

Attualità #ForumAutoMotive


Il punto sulla transizione ECOLOGICA

#ForumAutoMotive: una "due giorni" dedicata ai temi caldi della transizione verso le zero emissioni

Francesco **Oriolo**

Un pugno che sbriciola un muro, un'immagine forte che rende bene la situazione di impasse vissuta oggi dall'automotive nel percorso verso la transizione ecologica da cui è scaturita l'idea di "Fare sistema per rompere il muro dell'ideologia", titolo plastico del #ForumAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore ispirato e promosso dal giornalista Pierluigi Bonora, tenutosi a Milano lo scorso 21 e 22 marzo. I lavori hanno reso evidente come il processo di trasformazione della filiera automotive verso la modalità elettrica si trovi oggi ad affrontare una situazione in cui, a causa delle mutate condizioni generali, "le certezze di ieri oggi non sono più tali".

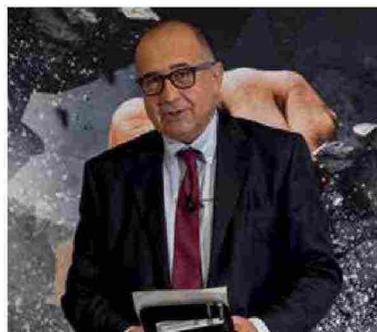
POLITICI E SINDACATI CONTRO L'ANNIENTAMENTO DELL'AUTOMOTIVE

Sulla necessità di una transizione energetica non si discute, ma il problema che ormai si palesa in tutta la sua serietà è se il passaggio alla mobilità a zero emissioni debba avvenire con uno strappo netto verso i motori endotermici o attraverso l'utilizzo di un mix di soluzioni. Dario Duse, Managing Director di AlixPartners, durante la prima giornata del Forum ha presentato l'ultimo aggiornamento del Global Automotive Outlook, da cui emerge come "a livello europeo si prevede una crescita dell'elettrico significativa nei prossimi anni, ma non tale da raggiungere gli obiettivi del Fit for 55, mentre in Italia 4 persone su 10 si dicono pronte all'acquisto di vetture elettriche".

Tangibile la preoccupazione della politica e dei sindacati metalmeccanici. L'eurodeputato Paolo Borchia, membro della Commissione UE Industria, Ricerca ed Energia, ha fornito un aggiornamento sui lavori relativi al Fit for 55, che «così come è impostato non va bene e non ha futuro, si rischia infatti una transizione solo per ricchi». L'on. Claudia Porchietto, Vicepresidente del Gruppo Forza Italia alla Camera dei Deputati, che insieme al collega on. Gianluca Benamati, Vicepresidente Commissione Attività Produttive, Commercio e Turismo della Camera ha dato vita al gruppo interparlamentare automotive - composto da una ventina di deputati aderenti ai vari partiti, per avere una condivisione su tematiche automotive tra appartenenti a gruppi parlamentari diversi - ha affermato che «non è possibile



Le tre tavole rotonde organizzate al #ForumAutoMotive, "Fare sistema per rompere il muro dell'ideologia", a marzo a Milano



Pierluigi Bonora, giornalista ideatore di #ForumAutoMotive, movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore



Pierluigi Bonora, intervistato da **Maria Leitner** del TG2 Rai

andare in maniera unilaterale verso l'auto elettrica, bisogna uscire da una visione ideologica. Il sistema finanziario oggi premia esclusivamente questo tipo di investimenti e le nostre imprese necessitano di questi finanziamenti. La neutralità tecnologica deve essere il punto di riferimento per la transizione ecologica della nostra mobilità». Per Benamati, «l'Europa è tra i minori emettitori di CO₂. Sull'auto si gioca oggi una partita importante. In questo momento lo scenario si muove verso motorizzazioni elettriche, ma dare per morto il mondo endotermico credo sia un grande errore. Non bisogna chiudere le porte a una tecnologia che oggi sta facendo grandi passi in avanti sul fronte dell'efficienza grazie ai biocarburanti». Francesca Re David, Segretario Generale FIOM-CGIL, ha sottolineato «la totale assenza di ascolto da parte di questo e dei precedenti Governi sul fronte delle politiche industriali. Abbiamo perso filiere fondamentali nel recente passato a causa dell'assenza di politiche industriali. Rischiamo che una dinamica simile tocchi anche l'automotive». Roberto Benaglia, Segretario Generale FIM-CISL, ha poi precisato che «oggi, alla luce di quanto sta succedendo in Ucraina, sarà necessario ridefinire molte decisioni sul prossimo futuro, anche sulla transizione

sostenibile. In Italia, oggi, la priorità è sostenere il mercato produttivo e dei consumi dell'auto. C'è bisogno di ridare fiducia al mercato». Secondo Rocco Palombella, Segretario Generale UILM, «si dice spesso che le aziende si devono adeguare, ma servono certezze per consentire loro di potere pianificare gli investimenti con chiarezza e tempi certi».

SERVE UN PATTO DI FILIERA

La parte dedicata alla filiera della prima giornata di #ForumAutoMotive ha visto Geronimo La Russa, Presidente di ACI Milano, affermare che «siamo arrivati a questo punto per la scarsa attenzione riservata alla filiera e al settore negli anni passati». Franco Del Manso, Rapporti Internazionali, Ambientali e Tecnici di UNEM, a proposito del rincaro dei carburanti ha sottolineato come «gli aumenti sono l'effetto di quanto accaduto negli ultimi anni con la demonizzazione di tecnologie senza pensare a un'alternativa. Biocarburanti e combustibili sintetici rappresentano un'alternativa green già oggi disponibile, che abbate del 90% la CO₂». La pensa diversamente Francesco Naso, Segretario Generale di Motus-E: «Nel 2018 l'elettrico rappresentava una percentuale sotto l'1%, oggi siamo sopra il 5%. Sostenevamo già allora che

bisognasse preparare per tempo questo passaggio. L'elettrico di massa è una tecnologia che arriverà, questa è una certezza. Come Sistema Paese, bisogna capire come coglierne il valore. Non si possono bloccare le date di phase-out. Va ridiscusso il sistema di incentivi in Italia anche per riconvertire le imprese». Per Michele Crisci, Presidente di Unrae, «siamo di fronte a una sfida epocale, lo abbiamo detto nel 2017. L'elettrico non è un'opportunità, è il futuro a breve, con investimenti colossali che porteranno entro il 2030 a produrre esclusivamente elettrico e ibrido. È ora di mettere in piedi una strategia che tenga conto di incentivi, di fondi per la riconversione industriale, ma anche di una riforma fiscale sull'auto aziendale». Un boom delle rinnovabili prevede Flavio Merigo, Presidente di Assogasmetano, mentre per quella parte di mercato che non potrà acquistare vetture elettrificate «oggi disponibile c'è la mobilità a biometano già in rete. Se ne potrebbe produrre un quantitativo sufficiente per il parco circolante». Marco Stella, Vicepresidente Anfia, preoccupato delle ricadute occupazionali della transizione ecologica ha detto: «Noi difendiamo il tema della neutralità tecnologica che garantirà una transizione più giusta ed equa. Non si risolvono i problemi



Da sinistra: l'eurodeputato **Paolo Borchia**, membro della Commissione UE Industria, Ricerca ed Energia; gli onorevoli **Claudia Porchietto**, Vicepresidente Gruppo Forza Italia alla Camera dei Deputati e **Gianluca Benamati**, Vicepresidente Commissione Attività Produttive, Commercio e Turismo della Camera

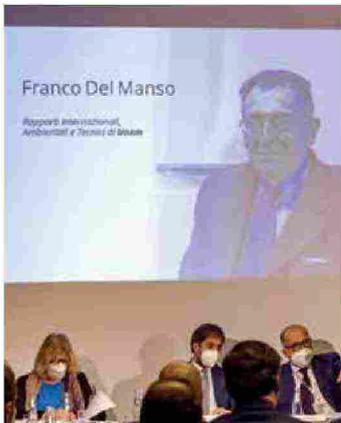
raccontando un boom delle rinnovabili che a stretto giro sarà difficile riscontrare. Con questo ritmo, saranno a rischio oltre 70mila dipendenti». Per il Presidente di **Federauto**, **Adolfo De Stefani Cosentino**: «Senza incentivi, il mercato dell'elettrico torna a percentuali più basse» anche a causa della vetustà del circolante nazionale: «In Italia circolano 44 milioni tra auto e veicoli commerciali tra i più vecchi d'Europa. Senza incentivi è impossibile consentire, soprattutto a chi non ha possibilità di accesso al nuovo, il ricambio del parco circolante. Un discorso ancora più

valido nel Sud Italia, dove l'età media delle vetture aumenta in modo sensibile». **Andrea Arzà**, Presidente Federchimica-Assogasliquidi, ha affermato: «Se l'obiettivo è migliorare la qualità dell'aria si può usare anche, e non solo, l'auto elettrica. Non capisco perché non si accettino misure che conteggino le emissioni tenendo conto anche dell'intero ciclo». Il settore del noleggio veicoli per bocca di **Alberto Viano**, Presidente Aniasa, si è espresso contro «il meccanismo di incentivi stop&go che produce più danni che benefici. Occorre un piano strutturale.

Va semplificata e allineata l'IVA sull'auto aziendale al resto dell'Europa. Questo fornirebbe un volano anche alla diffusione di veicoli meno inquinanti». Per **Simonpaolo Buongiardino**, Presidente di Federmotorizzazione, «il problema consiste nel fare sposare la domanda con l'offerta. L'auto elettrica di massa è un traguardo ancora lontano, che prevede diverse tappe di avvicinamento oggi non prevedibili e suscettibili delle innovazioni che subentreranno sul mercato». Per quanto riguarda il mondo del trasporto merci su gomma **Paolo Starace**, Presidente di Unrae Veicoli Industriali, ha spiegato come il settore offra «diverse soluzioni tecnologiche, che risentono dei diversi cicli di percorrenza. Non abbiamo quindi una tecnologia dominante destinata ad affermarsi, ma manterremo diverse soluzioni a seconda delle specifiche esigenze». Concorde **Massimo Artusi**, Vicepresidente **Federauto** con delega al settore truck e veicoli commerciali: «Ogni mezzo o veicolo industriale è un luogo di lavoro e di questo bisogna tenere conto, non solo nei momenti di emergenza. Sul fronte delle alimentazioni green, il biogas e il biometano vanno riconosciuti come fonte energetica alternativa, già oggi a disposizione». Per i concessionari auto **Carlo Alberto Jura**, Presidente di Spazio Group e Vicepresidente di **Federauto** è «impossibile dire cosa sarà il futuro, lo deciderà il cliente». **Mario Verna**, General Manager di Queen Car Torino, ritiene che sia necessario «porre l'accento sui consumatori, per restare ancorati alla realtà. La transizione elettrica è stata decisa dall'alto e accettata dai vari stakeholder».

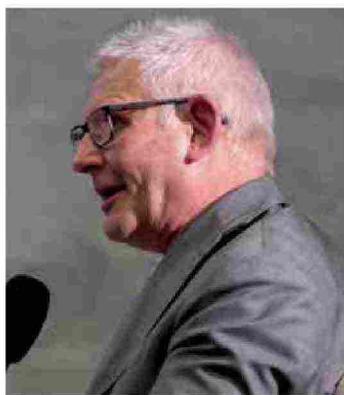


In senso orario: **Michele Crisci**, Presidente Unrae e **Adolfo De Stefani Cosentino**, Presidente **Federauto**; **Marco Stella**, Vicepresidente Anfia; **Gianmarco Giorda**, Direttore Generale Anfia; **Alberto Viano**, Presidente Aniasa



Da sinistra:
Geronimo La Russa,
Presidente Aci
Milano; **Franco
Del Manso**,
Rapporti
Internazionali,
Ambientali e
Tecnici di UNEM;
Franco Naso,
Segretario
Generale Motus-E

Da sinistra:
Flavio Merigo,
Presidente
Assogasmetano;
Andrea Arzà,
Presidente
Federchimica-
Assogasliquidi;
**Francesco
Luccisano**,
Responsabile
Relazioni Esterne,
Sostenibilità
e Corporate
Academy IP



CRITICITÀ E OPPORTUNITÀ DELLA NUOVA MOBILITÀ

La seconda giornata di evento si è aperta con l'assegnazione del "Personaggio dell'anno 2022 per #ForumAutoMotive" a Francesca Pardini, pilota e prima istruttrice a insegnare la guida alle donne dell'Arabia Saudita, dove solo dallo scorso 24 giugno 2018 è consentito alle donne di mettersi al volante.

La pilota, collegata in video, è stata intervistata dalle giornaliste Roberta Pasero (Il Giornale) e Silvia Terraneo (She.Motori.it), mentre il premio le è stato virtualmente consegnato da Pierluigi Bonora e Stefano Guindani, titolare del progetto fotografico "Bg4Sdgs - Time To Change" dedicato al Sustainable Development Goal numero 5 dell'Agenda ONU 2030, ovvero il raggiungimento dell'uguaglianza di genere e dell'emancipazione femminile, e Michele Seghizzi, Responsabile Direzione Marketing e Relazioni Esterne di Banca Generali, sostenitrice del progetto stesso.

MOBILITÀ CHE CAMBIA, ITALIANI NEL CAOS

La tavola rotonda moderata da Umberto Zapelloni, Responsabile inserto Mobilità de Il Foglio, si è focalizzata sulla gran confusione che regna tra i consumatori sulle diverse motorizzazioni presenti sul mercato, su come orientare le proprie scelte in base alle esigenze e sulla necessità di formare e informare correttamente gli automobilisti, con un focus sui rischi connessi alla diffusione delle vetture elettriche e sugli incidenti che vedono vittime i giovani. In proposito Toni Purcaro, Chairman Dekra Italia ed Executive Vice President Dekra Group - Head of Region CEEEM ha affermato: «Da anni siamo impegnati nella formazione, in particolare sul tema della sicurezza. I nostri sforzi sono oggi molto focalizzati sui giovani, per i quali l'incidentalità stradale rappresenta una delle prime cause di morte». Proprio sul tema della formazione e dei giovani si è espresso Emilio Patella, Segretario Nazionale Autoscuole Unasca: «I ragazzi che vengono nelle nostre scuole guida sono più informati degli adulti, quello che manca è la formazione alla guida corretta

di tutte le tipologie di vetture». Fabrizio Guidi, Presidente di AsConAuto, ha detto: «Il nostro sguardo è orientato ai consumatori finali, che oggi hanno piena libertà di scegliere tra diverse motorizzazioni. È sarà importante che questa libertà di scelta resti, senza imposizioni dall'alto». Nel raccontare il mondo della sicurezza ogni giorno è impegnato Claudio Cangialosi, Direttore di ScurAuto.it: «Abbiamo realizzato un'inchiesta sulla sicurezza delle auto elettriche, che ha evidenziato un'assenza di formazione dei vigili del fuoco sugli incendi che vedono coinvolte auto a batteria. Questi incendi richiedono infatti una capacità di spegnimento cui non siamo ancora pronti. Non esistono a oggi analisi statistiche sui rischi connessi alla diffusione crescente di queste vetture». Massimo Braga, Direttore Generale LoJack Italia, ha sottolineato «la necessità di aumentare la formazione di tutti gli attori presenti su strada. Un esempio virtuoso in tal senso arriva dal progetto Move-In adottato in Lombardia e Piemonte e che ci vede in prima fila. Un progetto che premia l'uso responsabile e sostenibile dell'auto, limitando gli spostamenti che comportano



In senso orario: **Andrea Crespi**, Direttore Generale Hyundai Italia; **Enrique Enrich**, Presidente e AD Italscandia; **Marco Do**, Direttore della Comunicazione Michelin Italia; **Raffaele Fusilli**, AD Renault Italia



come «oggi la strada è tracciata sul fronte dell'azzeramento delle emissioni di CO₂. Gli obiettivi sono chiari, potrebbero cambiare i tempi. Serve quindi un sistema in cui tutti gli attori facciano la propria parte e servano misure che non siano stop&go, ma che introducano investimenti strutturali per accompagnare la transizione». Sul passaggio all'elettrico Roberto Di Stefano, CEO di Free2Move eSolutions, ha dichiarato: «Con il progetto Atlante stiamo mettendo in piedi un sistema di fast charge anche nel nostro Paese, con un tempo di ricarica di 15-20 minuti». Per i mezzi pesanti Enrique Enrich, Presidente e Amministratore Delegato di Italscandia, ha detto: «Oggi esiste l'alternativa elettrica per i camion, ma soprattutto per brevi percorrenze, cittadine. La nostra visione è che l'elettrico arriverà in modo significativo anche nel nostro settore. Intanto, anche i biocarburanti offrono un contributo importante per ridurre l'effetto serra e su

maggiori emissioni inquinanti senza divieti ideologici». Sulla comprensione della transizione verso l'elettrico si è pronunciato Massimo Ghenzer, Presidente Areté Methodos: «La gente ha compreso poco dell'elettrico. Tutti mostrano attenzione al tema, ma poi si registra una dicotomia tra questo atteggiamento positivo e il desiderio di investire per queste vetture un budget contenuto, oggi ancora molto lontano dal costo medio di un'utilitaria alla spina».

TRANSIZIONE ENERGETICA: FRETTA, PAROLE E POCHI FATTI

La transizione energetica è stata al centro della seconda tavola rotonda moderata dal giornalista Alberto Caprotti, inviato di Avvenire, che ha evidenziato l'andamento ondivago dell'Italia nella propria posizione sul Fit for 55, anche se determinato nel dire no ai carburanti alternativi. Questo è accaduto prima dell'invasione

russe e della crisi energetica attuale. Oggi qualcosa cambierà? Qual è l'approccio dei produttori di auto e degli altri stakeholder? Andrea Crespi, Direttore Generale di Hyundai Italia, ha evidenziato



Francesca Re David, Segretario Generale Fiom-Cgil; **Roberto Benaglia**, Segretario Generale Fim-Cisl; **Rocco Palombella**, Segretario Generale Uilm; **Ferdinando Uliano**, Segretario Nazionale Fim-Cisl

cui noi puntiamo molto. Tutto in attesa dell'Euro 7, che arriverà nel 2027». «Per il mondo dei pneumatici - ha sottolineato Marco Do, Direttore della Comunicazione di Michelin Italia - la mobilità elettrica è una sfida da cogliere e un'opportunità tecnologica per le caratteristiche tecniche peculiari delle vetture alla spina o ibride». Un Gruppo che ha puntato in maniera radicale sull'elettrico è quello rappresentato da Raffaele Fusilli, AD di Renault Italia: «Abbiamo messo in campo investimenti molto forti su nuovi modelli elettrici e per trasformare Renault in un'azienda tecnologica, che al proprio interno ha anche l'utilizzo delle auto».

CROCIATA GREEN E SOSTENIBILITÀ SOCIALE

Il dibattito, moderato da Pierluigi Bonora, si è spostato poi sugli incentivi e sulle possibili conseguenze sociali dell'avanzata dell'elettrico. In rappresentanza del mondo alla spina è intervenuto Francesco Naso, Segretario Generale di Motus-E: «Prima arrivano gli incentivi e meglio è. La politica di annunci sta azzerando il mercato di questi veicoli. Parrebbe che a essere escluse dagli incentivi siano le auto aziendali, che invece consentirebbero di accelerare la diffusione di veicoli con queste motorizzazioni. Anche la previsione di CAP più bassi che in passato, a nostro avviso, non ha senso per gli e-vehicles». È toccato poi alla Presidente di Save the Planet Elena Stoppioni intervenire: «Esiste un'emergenza climatica. Bisogna lottare contro il greenwashing che condanna all'immobilismo. Ecco perché, ad esempio, è importante capire come si produrrà l'energia che alimenterà le vetture elettriche, altrimenti si rischia solo di spostare la produzione di CO₂ e di appropiarsi il tema con ideologia. La vera sostenibilità non è decrescita, ma sviluppo sostenibile». Sulla lotta all'ideologia si è espresso Paolo Martinello, Presidente Fondazione Altroconsumo: «Per fornire servizi ai consumatori bisogna superare l'ideologia. L'elettrico è un tema di stretta attualità che noi stiamo testando sul campo, anche a livello europeo: secondo nostri studi l'auto elettrica è già oggi la più conveniente dal punto di vista economico nel suo completo ciclo di vita». Francesco Luccisano, Responsabile Relazioni Ester-



La premiazione della pilota **Francesca Pardini**, "Personaggio dell'anno 2022 per #ForumAutoMotive

ne, Sostenibilità e Corporate Academy IP, sul caro carburante: «Il ribasso delle accise decise dal Governo è un'ottima notizia per i consumatori e anche per noi. Il costo del carburante in Italia, al netto della componente fiscale, è tra i più bassi in Europa. Andrebbe inoltre corretta la tassazione sui biocarburanti e sui carburanti sintetici, favorendone la diffusione e l'utilizzo». Sui possibili impatti della transizione sulla filiera dell'auto è intervenuto Gianmarco Giorda, Direttore Generale di Anfia: «Attendiamo con impazienza due interventi governativi: il DL sugli incentivi per dare fiato al mercato, anche dell'auto elettrica, e le misure di sostegno alle imprese per riqualificare la filiera, anche per cogliere le opportunità poste dall'elettrificazione. Tutto ciò che ha valore nella vettura elettrica oggi viene prodotto fuori dai confini dell'Europa. Va costruita, in Italia, una parte di questa nuova filiera di lavorazione anche per ridurre la dipendenza da altri Paesi». Sui rischi occupazionali si è soffermato Ferdinando Uliano, Segretario Nazionale FIM-CISL, che ha evidenziato situazioni di pesanti esuberi già presenti in parti all'interno della filiera nazionale: «Il tema della sostenibilità sociale è molto pesante. Nei prossimi anni aumenteranno le situazioni a rischio occupazionale, frutto della digitalizzazione, della connettività, della guida autonoma e dell'elettrificazione. Senza interventi urgenti, a fianco dell'emergenza ambientale a breve ci sarà un'emergenza sociale». Critica la presa di posizione di Andrea Taschini, Manager Automotive e Senior Advisor: «Le conseguenze sociali della transizione ecologica sono sotto gli oc-

chi di tutti. Questa rivoluzione deve essere supportata da fatti. La riduzione della CO₂ è un obiettivo condiviso, ma bisogna capire chi emette concretamente queste emissioni. L'Europa oggi emette il 4,9% delle emissioni e quindi non ha bisogno di alcuna transizione. Stiamo suicidando una filiera per un impatto minimo a livello globale».

INCENTIVI IN ARRIVO E PIANO DI RICONVERSIONE DELLA FILIERA

A chiusura dell'intensa mattinata di lavori, Pierluigi Bonora e Maria Leitner (Rai TG2) hanno intervistato in videocollegamento il Viceministro allo Sviluppo Economico Gilberto Pichetto, che ha annunciato che «per il provvedimento sugli incentivi, ormai chiuso dal MISE e ora all'attenzione di Palazzo Chigi, arriverà nelle prossime ore o al massimo nei prossimi giorni la pubblicazione». Per quanto riguarda invece la riconversione della filiera automotive, il Viceministro ha reso noto che sta per essere varato «un piano di accompagnamento pluriennale», aggiungendo che «il grosso dei sostegni dovrà andare alla filiera attraverso nuovi strumenti flessibili come cassa integrazione, corsi di formazione e altre misure che permettano l'adeguamento del sistema industriale. Siamo convinti della neutralità tecnologica, con l'utilizzo anche in futuro di nuovi motori endotermici che non generano emissioni nell'atmosfera. Sul fronte dei biocarburanti, ad esempio, rappresentiamo un'eccellenza che non viene però tenuta in adeguata considerazione: servirà un dialogo costante con l'Europa su questi temi».

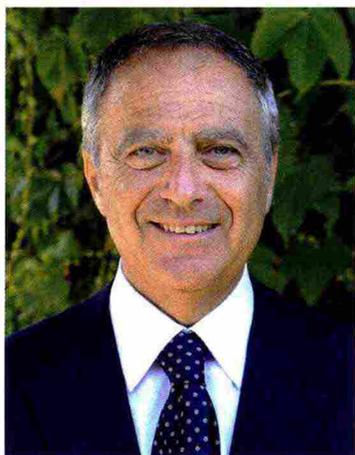
ARRIVANO GLI INCENTIVI, MA...

Finalmente sono stati deliberati gli incentivi per l'acquisto delle auto a basse emissioni: peccato che le aziende e il noleggio siano stati clamorosamente esclusi dal provvedimento

di Pietro Teofilatto

È profondamente deluso il settore delle flotte aziendali per il mancato inserimento nel nuovo programma di incentivi automotive.

Un imprevedibile orientamento che potrebbe rallentare la transizione ecologica e il passaggio graduale dalla proprietà all'uso dei veicoli, cancellando evidenti e positive ricadute in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie. L'intera filiera automotive, le imprese, i consumatori li attendevano già da dicembre scorso con la Legge di Bilancio, così come assicurato da autorevoli esponenti del Governo. Ma solo

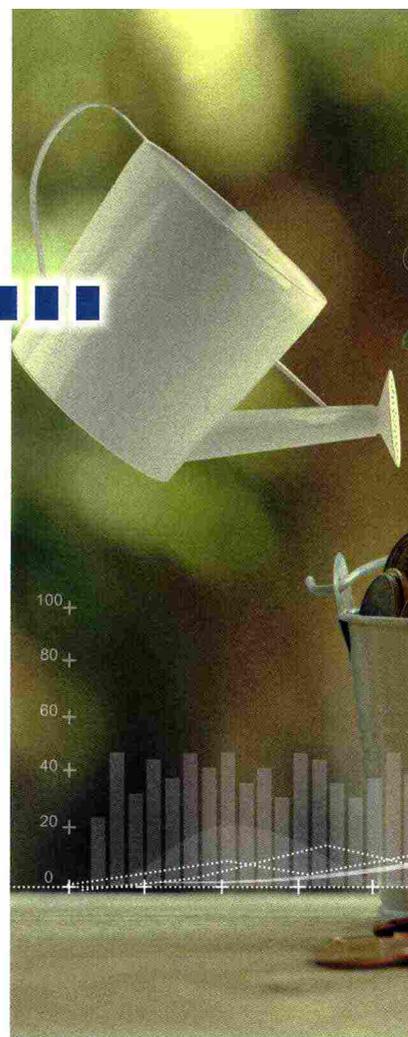


Pietro Teofilatto, Aniasa

questo aprile, dopo un susseguirsi di annunci e di rinvii, è stato finalmente adottato il provvedimento attuativo del DL Energia contenente gli incentivi, un supporto diventato essenziale per sostenere la transizione ecologica, oltretutto in un così complesso momento congiunturale.

Anche l'Italia ha quindi stabilito un sostegno alla domanda di veicoli a zero o basse emissioni. Si tratta di una misura strutturale, con uno stanziamento di 650 ml di euro per ciascuno degli anni 2022-2024, risorse che rientrano negli stanziamenti del Governo per il Fondo Automotive, che avrà una dotazione finanziaria complessiva di 8,7 miliardi da qui fino al 2030.

Se è certamente positivo che il Governo abbia dato ai bonus un più ampio orizzonte temporale per supportare la domanda di mercato, a fronte di una trasformazione epocale e di lungo periodo e con un investimento pubblico così rilevante, appare molto discutibile la non inclusione delle persone giuridiche dagli incentivi, con la sola eccezione del car sharing. In pratica, tutto il noleggio - incluso quello a privati - e tutte le auto aziendali.



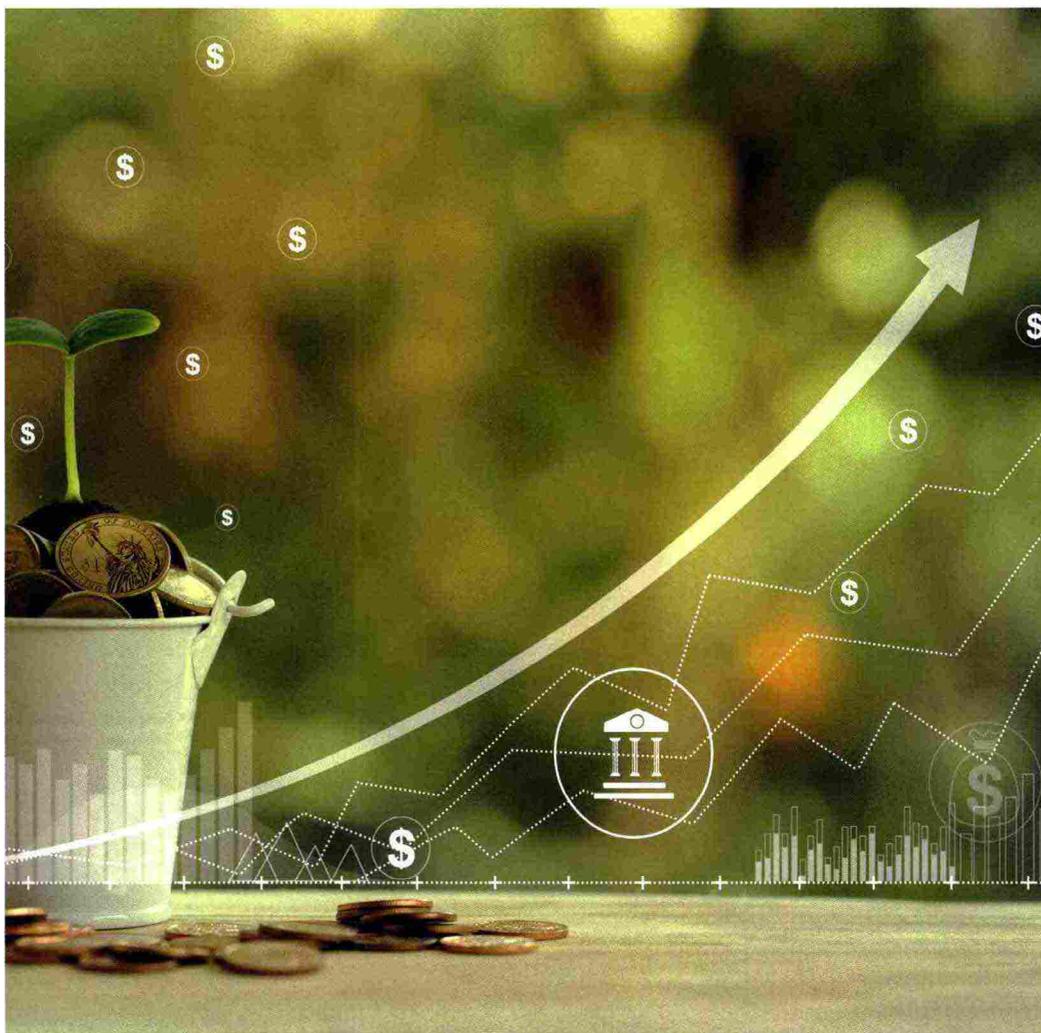
ESCLUSE LE AZIENDE E IL NOLEGGIO

È un errore strategico, fortemente stigmatizzato dal mondo automobilistico, che rischia di comportare riflessi contrari al già difficile processo di transizione energetica. Perché alla fine sono penalizzati proprio i canali che negli ultimi anni hanno maggiormente garantito l'acquisto di veicoli a zero e a basse emissioni e che hanno contribuito ad un più rapido ricambio del parco circolante.

I dati del primo trimestre sono significativi ed evidenziano il ruolo decisivo del comparto aziendale: nei primi tre mesi del 2022 le

APPROFONDIMENTI

MERCATO



2021 sul mercato nazionale ha superato il 18%. Al momento non resta che confidare nella possibilità, prevista dallo stesso DPCM, di rivedere i meccanismi e le finalità degli incentivi "in ragione dell'andamento del mercato e dell'evoluzione tecnologica", auspicando che, risultati alla mano e liberi da vetuste posizioni ideologiche, i decisori pubblici ricomprendano anche le aziende negli incentivi. Ma, per sostenere il passaggio alla nuova mobilità, serve una sterzata. Una sterzata rapida e decisa, per evitare che si aggravi ulteriormente la situazione del mercato con impatti negativi su imprese, occupazione e tenuta della filiera: ovvero, agire sulla fiscalità dell'auto.

L'INTERVENTO SULL'IVA DIVENTA OBBLIGATO

Occorre innanzitutto che le imprese possano almeno beneficiare del riesame dell'Iva sulle vetture aziendali, colmando il noto, storico gap che ci separa dai

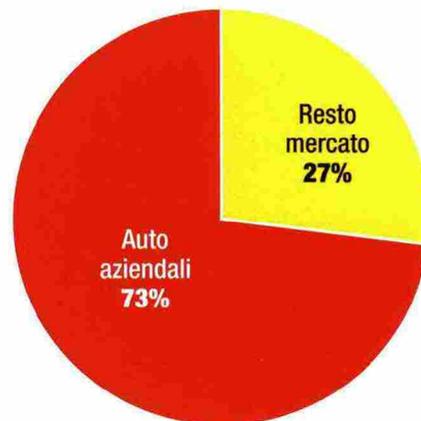
società hanno immatricolato il 65% ed il 73% delle auto elettriche ed ibride. Un trend in continua evoluzione che porta con sé evidenti effetti in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie per l'Erario. Le flotte aziendali a noleggio svolgono oggi un ruolo fondamentale nel supportare il rinnovo del parco circolante (vita media dei veicoli a noleggio 4 anni vs età media del parco circolante di 11,8 anni) e nell'immettere in circolazione vetture usate di ultima generazione. L'incidenza del noleggio a lungo termine nel

Il peso delle auto aziendali elettriche e ibride (gennaio-marzo 2022)

AUTO ELETTRICHE



AUTO IBRIDE



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

APPROFONDIMENTI

MERCATO

Lo schema dei bonus per le auto

Emissioni CO2/km	Con rottamazione	Senza rottamazione	Prezzo massimo (Iva esclusa)	Stanziamiento 2022
0/20	5.000 €	3.000 €	35.000 €	220 ml €
21/ 60	4.000 €	2.000 €	45.000 €	225 ml €
61/135	2.000 €		35.000 €	170 ml €

Le flotte aziendali a noleggio svolgono oggi un ruolo fondamentale nel supportare il rinnovo del parco circolante: la vita media dei veicoli a noleggio è di 4 anni

principali Paesi UE, danneggiando la concorrenza del prodotto e del servizio made in Italy.

È da rilevare che proprio attraverso la revisione delle aliquote Iva ben potrebbero essere conseguiti gli obiettivi di tutela ambientale. La revisione delle aliquote è infatti prevista nel Disegno di legge sulla riforma fiscale attualmente in discussione in Parlamento e che investirà necessariamente tutti gli Stati membri, tenuti, in parallelo, a recepire le disposizioni della direttiva n. 2022/542 del 5 aprile 2022.

Questo recentissimo provvedimento - che modifica le disposizioni generali sulla regolamentazione UE per le aliquote Iva ridotte - riporta tra le linee guida l'obiettivo di contribuire a un'economia verde e climaticamente neutra", applicando aliquote ridotte alle operazioni rispettose dell'ambiente.

Si tratta di un appuntamento di grande rilevanza per prevedere espressamente l'automotive più ecosostenibile e ridurre a monte il peso dell'imposta sull'acquisto dei veicoli meno inquinanti.

Esattamente in tale logica di con-

tributo ai fini ambientali, verificati i principi cardine sull'inerenza e la strumentalità del costo rispetto all'attività imprenditoriale, si sta muovendo l'intera filiera delle associazioni di categoria automotive, sollecitando attenzione ed intervento dei vertici del MEF, nella persona del Sottosegretario, Avv. Federico Freni.

L'obiettivo è evitare una richiesta di ulteriore proroga triennale con l'aliquota forfetaria al 40% (in vigore dal 2007 e che scade il prossimo 31 dicembre), prevedendo, una maggiore detraibilità per i veicoli elettrici ed ibridi nonché endotermici a basse emissioni.

Un criterio di modulazione della detraibilità dell'imposta sulla base dei livelli di emissione, così come previsto dal 2020 per la tassazione del fringe benefit dell'auto aziendale ad uso promiscuo.

Proprio in relazione agli obiettivi di sviluppo e di tutela dell'ambiente, diventati più difficili da raggiungere nel complesso panorama politico-energetico che si sta stagliando per l'Europa, nonché alle varie incertezze (anche inflattive) che si stanno concretizzando sul mercato, il noleggio dovrebbe invece essere espressamente ricompreso nelle agevolazioni, rafforzandone una più accelerata diffusione.

Inoltre, cominciare ad inserire i servizi di noleggio nell'ambito delle previsioni legislative del welfare aziendale contribuirebbe di sicuro al diffondersi più accelerato di veicoli di nuova alimentazione, consentendone un utilizzo più facile, più aperto. Una grande innovazione: quella che serve per la nuova mobilità.

La proposta al MEF

Aniasa, insieme a Unrae, Anfia, **Federauto**, Assilea, Motus-E, Aiaga e Top Thousand, ha avanzato una proposta al MEF per le nuove immatricolazioni a partire dal 2023: un aumento della percentuale di detrazione dell'Iva, attualmente al 40%, al 100% per i veicoli rientranti nella fascia di emissioni di CO2 0-20 g/km, all'80% per i veicoli nella fascia di CO2 21-60 g/km e al 50% per i veicoli nella fascia di emissioni 61-135 g/km. Stima dell'impatto sull'erario: circa 450 milioni di euro all'anno, che si ridurrebbero a 200 in considerazione dell'aumento di immatricolazioni, ma con grandi vantaggi competitivi per le imprese nazionali. E per le stesse casse statali, grazie all'azione di contributo per la totale trasparenza tributaria nel noleggio.

STILE & FINANZA

La mancanza di componentistica, l'inadeguatezza degli incentivi e il conflitto incidono sulle nuove immatricolazioni **LA GUERRA DÀ IL COLPO DI GRAZIA AL MERCATO DELL'AUTO**

De Stefani Cosentino, **Federauto**: «Nessuna grande speranza, il 2022 sarà ancora un anno al limite»

Cinquantamila immatricolazioni in meno. È questo il dato più preoccupante che il mercato dell'auto restituisce a marzo 2022. Un crollo quasi del 30% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno e se si allarga l'orizzonte al primo trimestre il calo si attesta sul 24,4%, in pratica circa 110mila immatricolazioni mancanti. Una situazione che poteva essere prevedibile con gli strascichi della crisi dovuta alla pandemia da Covid-19, ma che è peggiorata anche a causa della guerra in Ucraina. «Si può quasi parlare di tempesta perfetta», dice il Presidente di **Federauto** Adolfo De Stefani Cosentino. «Sono tre le condizioni che hanno inciso maggiormente. Al primo posto sicuramente l'indisponibilità di componentistica, al secondo l'attesa per gli incentivi, quindi le persone posticipano gli acquisti, e al terzo il conflitto che ha portato a un calo della propensione al consumo».



Adolfo De Stefani Cosentino
Presidente di **Federauto**

Il ministro dello sviluppo economico Giancarlo Giorgetti ha detto che i sostegni non "sono risolutivi, si tratta di una misura emergenziale". Come intendere queste parole? «Il rinvio dell'uscita di questi finanziamenti, ha e sta continuando a frenare le immatricolazioni. Per capire quale sia il piano però dobbiamo comprendere che la strategia è pluriennale ed è distinta a seconda delle emissioni delle autovetture: per il 2022 ci si concentra su quelle con le emissioni comprese tra 0-20 g/km di CO2, quindi sui modelli elettrici, con un prezzo di listino inferiore ai 35mila euro più IVA, e quelle con

le emissioni 21-60 g/km di CO2, plug-in e full hybrid fino a 45mila euro più IVA, e quelle a 61-135 g/km di CO2, dove rientrano le mild hybrid, ma soprattutto quasi tutte le automobili normali. Ci sono ancora alcune questioni tecniche

da risolvere, che hanno contribuito a rendere aprile un mese con la stessa depressione rispetto al trimestre precedente».

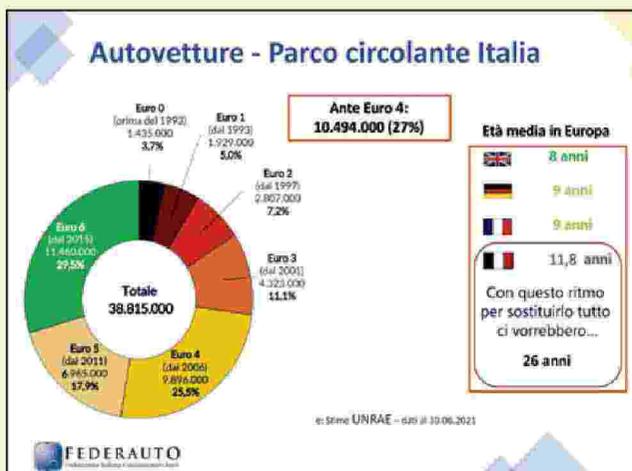
Sempre parlando di incentivi, nel triennio 2022-2024 verranno stanziati 2,2 miliardi di euro, circa 650 milioni l'anno, per l'acquisto di

che conta all'incirca 39 milioni di veicoli, 22 milioni sono Euro4, Euro3, Euro2, Euro1 o Euro0. Il problema è che un possessore di uno di questi veicoli ha una capacità di spesa che si aggira, mediamente, intorno agli 8mila euro mentre una macchina elettrica ne costa 38mila. Il conto è facile: o lo



Il ministro dello sviluppo economico Giancarlo Giorgetti ha detto che i sostegni non "sono risolutivi, si tratta di una misura emergenziale".

Come intendere queste parole? «Il rinvio dell'uscita di questi finanziamenti, ha e sta continuando a frenare le immatricolazioni. Per capire quale sia il piano però dobbiamo comprendere che la strategia è pluriennale ed è distinta a seconda delle emissioni delle autovetture: per il 2022 ci si concentra su quelle con le emissioni comprese tra 0-20 g/km di CO2, quindi sui modelli elettrici, con un prezzo di listino inferiore ai 35mila euro più IVA, e quelle con



auto e moto elettriche, ma anche ibride e a bassa emissione. Un modo per facilitare la transizione?

«I 650 milioni previsti per l'anno in corso saranno così suddivisi: 250 milioni di euro per le automobili con emissioni 0-20 g/km di CO2, altri 250 per quelle con emissioni 21-60 g/km di CO2 e i restanti 150 per quelle a 61-135 g/km di CO2. Questi ultimi sono quelli che esauriremo prima, ma per un semplice discorso quantitativo, visto che da sole rappresentano più del 60% dell'immatricolato di ogni mese. Per quanto riguarda la transizione, il discorso è più ampio e bisogna partire dal fatto che gli incentivi siano riservati alle società di car sharing - quindi una percentuale bassissima - e ai privati. Ed è proprio sui privati che bisognerebbe insistere, perché nel parco macchine italiano,

Stato ci mette quei 30mila di differenza oppure il privato quella macchina elettrica non se la compra. Se vogliamo la transizione verso l'elettrico, bisogna trovare il modo di colmare questo gap economico. La soluzione potrebbe essere allargare gli incentivi anche alle macchine aziendali, che, da usate, finiscono nel 95% dei casi ai privati, mettendo sul mercato delle automobili nuove alla metà del prezzo. La transizione ecologica deve passare anche dalla fiscalità dell'auto, che deve essere uguale in tutta Europa. L'Italia è l'unica nazione europea dove non si può detrarre l'IVA dalle macchine aziendali».

La transizione ecologica passa anche per una fiscalità uguale in tutta l'Ue

Rimanendo concentrati sull'elettrico, quanto ancora resisterà il mercato della benzina?
«Fino al 2035 l'Europa vuole continuare a immatricolare delle

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

STILE & FINANZA



I costi per passare all'elettrico verranno traslati sul consumatore, con un importante aumento di prezzo



Le case automobilistiche quotate in Borsa come cambieranno - se cambieranno - con il passaggio dai combustibili tradizionali all'elettrico?

«È un periodo particolare per le case automobilistiche quotate in Borsa, poiché stanno pensando di rivoluzionare il modo di distribuire il prodotto per aumentare la propria marginalità, tanto è vero che l'anno scorso, nonostante abbiano venduto di meno, quasi tutte hanno aumentato il loro valore. Devono spendere tonnellate di miliardi per passare all'elettrico, e quindi credo che trasleranno gli investimenti sul prezzo di vendita, passando da un prezzo medio di 22.500 euro a 27-28mila euro. E il risultato sarà che ne venderemo di meno».



LA CINA CORRE. TESLA E HONDA AL TOP

In controtendenza con il mercato delle auto, che ristagna ai minimi storici specialmente in Italia, c'è la continua crescita dell'elettrico. Tra il 2020 e il 2021 le auto elettriche nel mondo hanno raddoppiato la propria quota di mercato, passando dal 3,1% al 6%, per un totale di oltre 4 milioni di immatricolazioni. Ma come mai si è verificata questa situazione?

100% elettriche nel Vecchio Continente è aumentata del 77% in febbraio fino a 87.400 unità, per una quota di mercato a un record dell'11%. Una percentuale che cresce al 19,5% aggiungendo le immatricolazioni delle auto plug-in Hybrid. Da segnalare che un anno fa queste vetture rappresentavano il 13,4% delle vendite totali, mentre due anni fa a

febbraio 2020 la quota di mercato era del 6,3%.

In testa alla classifica c'è sempre Tesla: la casa di Elon Musk ha raggiunto quasi 15.800 unità, in aumento del 188% rispetto al febbraio del 2021. Alle spalle dei due modelli più venduti di Tesla, Model 3 la nuova Model Y, c'è la Fiat 500e, in crescita del 74%, con 3800 unità. Chiudono la top five, Kia e-Niro e Hyundai Ioniq 5. Honda intanto ha deciso di investire fino a 37 miliardi di euro nei prossimi dieci anni per lo sviluppo e la produzione di due milioni di vetture elettriche: l'obiettivo del gigante giapponese è avere l'intera gamma ecologicamente sostenibile entro il 2040. © A. I.



automobili endotermiche, quindi credo che fino al 2050 veicoli a benzina sulle strade europee continueranno a girare. Quando si parla di transizione bisogna ragionare sul medio-lungo termine, passare dai combustibili tradizionali all'elettrico non può essere fatto da un giorno all'altro. Specialmente in Italia, dove il parco auto è tra i più vecchi d'Europa. Un esempio virtuoso da questo punto di vista è la Germania, che negli ultimi anni ha investito e continua a investire miliardi per non permettere alle vetture Euro3 o precedenti di circolare. La transizione in Italia non potrà essere veloce come in altri Paesi».



Un esempio virtuoso è la Germania, che continua a investire

Nel primo trimestre del 2022 le immatricolazioni sono state 338.256, il 24,4% in meno rispetto alle 447.245 dello stesso periodo del 2021. E marzo è il nono mese in rosso consecutivo. Si apriranno dei nuovi scenari con l'estate oppure il 2022 rimarrà un anno con il segno meno per il mercato automobilistico?

«Il mercato potrebbe raggiungere 1 milione e 200mila o 1 milione e 400mila immatricolazioni entro la fine del 2022, ma devono entrare in gioco tre variabili fondamentali: gli incentivi devono uscire velocemente, la disponibilità della componentistica deve tornare sui livelli pre-crisi e deve finire la guerra in Ucraina».



Il punto sulla transizione ecologica

#ForumAutoMotive: una due giorni dedicata ai temi caldi della transizione verso le zero emissioni
di Francesco Oriolo

Un pugno che sbriciola un muro, un'immagine forte che rende bene la situazione di impasse vissuta oggi dall'automotive nel percorso verso la transizione ecologica da cui è scaturita l'idea di "Fare sistema per rompere il muro dell'ideologia", titolo plastico del #ForumAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore

ispirato e promosso dal giornalista Pierluigi Bonora, tenutosi a Milano lo scorso 21 e 22 marzo. I lavori hanno reso evidente come il processo di trasformazione della filiera automotive verso la modalità elettrica si trovi oggi ad affrontare una situazione in cui, a causa delle mutate condizioni generali, "le certezze di ieri oggi non sono più tali". Occorre quindi ripensare priorità e soluzioni,

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

mentre l'automobilista è al centro di una politica di annunci di incentivazioni che blocca gli acquisti. Il risultato, oltre all'ulteriore invecchiamento del parco circolante, è che al disorientamento del consumatore si aggiunge la preoccupazione dei costruttori di automobili e delle aziende della componentistica. "Il settore automotive vede a rischio nei prossimi anni in Italia oltre 70mila posti di lavoro": questo il grido che si è alzato dal tavolo del convegno. Occorre quindi tornare a considerare l'automobile un asset strategico del Paese, costruendo un percorso virtuoso che serva alle aziende per prepararsi alla transizione energetica, sia in termini di stabilimenti e logistica sia formando le nuove professionalità necessarie alla realizzazione delle automobili elettriche. In parallelo, devono nascere le reti di distribuzione dell'energia e anche le autoscuole devono fare la loro parte, aggiornando la formazione dei nuovi automobilisti. Un impegno comune, quindi, che richiede una transizione ragionata e non basata su prese di posizione ideologiche.

Politici e sindacati contro l'annientamento dell'automotive

Sulla necessità di una transizione energetica non si discute, ma il problema che ormai si palesa in tutta la sua serietà è se il passaggio alla mobilità a zero emissioni debba avvenire con uno strappo netto verso i motori endotermici o attraverso l'utilizzo di un mix di soluzioni. Dario Duse, Managing Director di AlixPartners, durante la prima giornata del Forum ha presentato l'ultimo aggiornamento del Global Automotive Outlook, da cui emerge come "a livello europeo si prevede una crescita dell'elettrico significativa nei prossimi anni, ma non tale da raggiungere gli obiettivi del Fit for 55, mentre in Italia 4 persone su 10 si dicono pronte all'acquisto di vetture elettriche". Tangibile la preoccupazione della politica e dei sindacati metalmeccanici. L'eurodeputato Paolo Borchia, membro della Commissione UE Industria, Ricerca ed Energia ha fornito un aggiornamento sui lavori relativi al Fit for 55, che "così come è impostato non va bene e non ha futuro, si rischia infatti una transizione solo per ricchi". L'on. Claudia Porchietto, Vicepresidente del Gruppo Forza



Le tre tavole rotonde organizzate al #ForumAutoMotive, "Fare sistema per rompere il muro dell'ideologia", a marzo a Milano

Italia alla Camera dei deputati, che insieme al collega on. Gianluca Benamati, Vicepresidente Commissione Attività Produttive, Commercio e Turismo della Camera ha dato vita al gruppo interparlamentare automotive - composto da una ventina di deputati aderenti ai vari partiti, per avere una condivisione su tematiche automotive tra appartenenti a gruppi parlamentari diversi - ha affermato che "non è possibile andare in maniera

unilaterale verso l'auto elettrica, bisogna uscire da una visione ideologica. Il sistema finanziario oggi premia esclusivamente questo tipo di investimenti e le nostre imprese necessitano di questi finanziamenti. La neutralità tecnologica deve essere il punto di riferimento per la transizione ecologica della nostra mobilità". Per Benamati, "l'Europa è tra i minori emettitori di CO₂. Sull'auto si gioca oggi una partita importante. In questo



Pierluigi Bonora, giornalista ideatore di #ForumAutoMotive

momento, lo scenario si muove verso motorizzazioni elettriche, ma dare per morto il mondo endotermico credo sia un grande errore. Non bisogna chiudere le porte a una tecnologia che oggi sta facendo grandi passi in avanti sul fronte dell'efficienza grazie ai biocarburanti". Francesca Re David, Segretario Generale Fiom-Cgil, ha sottolineato "la totale assenza di ascolto da parte di questo e dei precedenti Governi sul fronte delle politiche industriali. Abbiamo perso filiere fondamentali nel recente passato, a causa dell'assenza di politiche industriali. Rischiamo che una dinamica simile tocchi anche l'automotive". Roberto Benaglia, Segretario Generale Fim-Cisl, ha poi precisato che "oggi, alla luce di quanto sta succedendo in Ucraina, sarà necessario ridefinire molte decisioni sul prossimo futuro, anche sulla transizione sostenibile. In Italia, oggi, la priorità è sostenere il mercato produttivo e dei consumi dell'auto. C'è bisogno di ridare fiducia al mercato". Secondo Rocco Palombella, Segretario Generale Uilm, "si dice spesso che le aziende si devono adeguare, ma servono certezze per consentire loro di potere pianificare gli investimenti con chiarezza e tempi certi".

Serve un patto di filiera

La parte dedicata alla filiera della prima giornata di #ForumAutoMotive ha visto Geronimo La Russa, Presidente di ACI Milano, affermare che "sia-

mo arrivati a questo punto per la scarsa attenzione riservata alla filiera e al settore negli anni passati". Franco Del Manso, Rapporti Internazionali, Ambientali e Tecnici di UNEM, a proposito del rincaro dei carburanti ha sottolineato come "gli aumenti sono l'effetto di quanto accaduto negli ultimi anni con la demonizzazione di tecnologie senza pensare a un'alternativa. Biocarburanti e combustibili sintetici rappresentano un'alternativa green già oggi disponibile, che abbatte del 90% la CO₂". La pensa diversamente Francesco Naso, Segretario Generale di Motus-E: "Nel 2018 l'elettrico rappresentava una percentuale sotto l'1%, oggi siamo sopra il 5%. Sostenevamo già allora che bisognasse preparare per tempo questo passaggio. L'elettrico di massa è una tecnologia che arriverà, questa è una certezza. Come Sistema Paese, bisogna capire come coglierne il valore. Non si possono bloccare le date di phase-out. Va ridiscusso il sistema di incentivi in Italia anche per riconvertire le imprese". Per Michele Crisci, Presidente di Unrae, "siamo di fronte a una sfida epocale, lo abbiamo detto nel 2017. L'elettrico non è un'opportunità, è il futuro a breve, con investimenti colossali che porteranno entro il 2030 a produrre esclusivamente elettrico e ibrido. È ora di mettere in piedi una strategia che tenga conto di incentivi, di fondi per la riconversione indu-

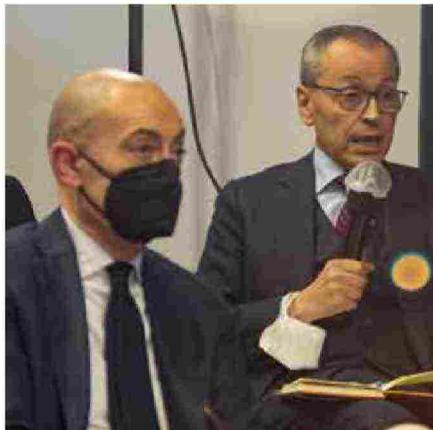
striale, ma anche di una riforma fiscale sull'auto aziendale". Un boom delle rinnovabili prevede Flavio Merigo, Presidente di Assogasmetano, mentre per quella parte di mercato che non potrà acquistare vetture elettrificate "oggi disponibile c'è la mobilità a biometano già in rete. Se ne potrebbe produrre un quantitativo sufficiente per il parco circolante". Marco Stella, Vicepresidente di Anfia, preoccupato delle ricadute occupazionali della transizione ecologica ha detto: "Noi difendiamo il tema della neutralità tecnologica che garantirà una transizione più giusta ed equa. Non si risolvono i problemi raccontando un boom delle rinnovabili che a stretto giro sarà difficile riscontrare. Con questo ritmo, saranno a rischio oltre 70mila dipendenti". Per il Presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino "senza incentivi, il mercato dell'elettrico torna a percentuali più basse" anche a causa della vetustà del circolante nazionale: "In Italia circolano 44 milioni tra auto e veicoli commerciali tra i più vecchi d'Europa. Senza incentivi è impossibile consentire, soprattutto a chi non ha possibilità di accesso al nuovo, il ricambio del parco circolante. Un discorso ancora più valido nel Sud Italia, dove l'età media delle vetture aumenta in modo sensibile". Andrea Arzà, Presidente di Federchimica-Assogasliquidi, ha affermato: "Se l'obiettivo è migliorare la qualità



Maria Leitner del TG2 Rai con Pierluigi Bonora

Attualità

dell'aria si può usare anche, e non solo, l'auto elettrica. Non capisco perché non si accettino misure che conteggino le emissioni tenendo conto anche dell'intero ciclo". Il settore del noleggio veicoli per bocca di Alberto Viano, Presidente di Aniasa, si è espresso contro "il meccanismo di incentivi stop&go, che produce più danni che benefici. Occorre un piano strutturale. Va semplificata e allineata l'IVA sull'auto aziendale al resto dell'Europa. Questo fornirebbe un volano anche alla diffusione di veicoli meno inquinanti". Per Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Federmotorizzazione, "il problema consiste nel fare sposare la domanda con l'offerta. L'auto elettrica di massa è un traguardo ancora lontano, che prevede diverse tappe di avvicinamento oggi non prevedibili e suscettibili delle innovazioni che subentreranno sul mercato". Per quanto riguarda il mondo del trasporto merci su gomma Paolo Starace, Presidente di Unrae Veicoli Industriali, ha spiegato come il settore offra "diverse soluzioni tecnologiche, che risentono dei diversi cicli di percorrenza. Non abbiamo quindi una tecnologia dominante destinata ad affermarsi, ma manterremo diverse soluzioni a seconda delle specifiche esigenze". Concorda Massimo Artusi, Vicepresidente di Federauto con delega al settore Truck e Veicoli commerciali: "Qualunque mezzo o veicolo industriale è un luogo di lavoro e di questo bisogna tenere conto, non solo nei momenti di emergenza. Sul fronte delle alimentazioni green, il biogas e il biometano vanno riconosciuti come



In senso orario: Michele Crisci, Presidente di Unrae e Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto; Marco Stella, Vicepresidente di Anfia; Gianmarco Giorda, Direttore Generale di Anfia; Alberto Viano, Presidente di Aniasa

fonte energetica alternativa già oggi a disposizione". Per i concessionari auto Carlo Alberto Jura, Presidente di Spazio Group e Vicepresidente di Federauto, "è impossibile dire cosa sarà il futuro, lo deciderà il cliente", mentre Mario Verna, General Manager di Queen Car Torino, ritiene che sia necessario "porre l'accento sui consumatori, per restare ancorati alla realtà. La transizione elettrica oggi è stata decisa dall'alto e accettata

dai vari stakeholder".

Criticità e opportunità della nuova mobilità

La seconda giornata di evento si è aperta con l'assegnazione del "Personaggio dell'anno 2022 per #ForumAutoMotive" a Francesca Pardini, pilota e prima istruttrice a insegnare la guida alle donne dell'Arabia Saudita, dove solo dallo scorso



Da sinistra: l'eurodeputato Paolo Borchia, membro della Commissione UE Industria, Ricerca ed Energia; gli onorevoli Claudia Porchietto, Vicepresidente Gruppo Forza Italia alla Camera dei deputati e Gianluca Benamati, Vicepresidente Commissione Attività Produttive, Commercio e Turismo della Camera

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



Da sinistra: Geronimo La Russa, Presidente di ACI Milano; Franco Del Manso, Rapporti Internazionali, Ambientali e Tecnici di UNEM; Franco Naso, Segretario Generale di Motus-E

24 giugno 2018 è consentito alle donne di mettersi al volante. La pilota, collegata in video, è stata intervistata dalle giornaliste Roberta Pasero (Il Giornale) e Silvia Terraneo (She.Motori.it), mentre il premio le è stato virtualmente consegnato da Pierluigi Bonora e Stefano Guindani, titolare del progetto fotografico "Bg4Sdgs - Time To Change" dedicato al Sustainable Development Goal numero 5 dell'Agenda ONU 2030, ovvero il raggiungimento dell'uguaglianza di genere e dell'emancipazione femminile, e Michele Seghizzi, Responsabile Direzione Marketing e Relazioni Esterne di Banca Generali, sostenitrice del progetto stesso.

Mobilità che cambia, italiani nel caos

La tavola rotonda moderata da Umberto Zapelloni, Responsabile inserto Mobilità de Il Foglio, si è

focalizzata sulla gran confusione che regna tra i consumatori sulle diverse motorizzazioni presenti sul mercato, su come orientare le proprie scelte in base alle esigenze e sulla necessità di formare e informare correttamente gli automobilisti, con un focus sui rischi connessi alla diffusione delle vetture elettriche e sugli incidenti che vedono vittime i giovani. In proposito Toni Purcaro, Chairman Dekra Italia ed Executive Vice President Dekra Group - Head of Region CEEME ha affermato: "Da anni siamo impegnati nella formazione, in particolare sul tema della sicurezza. I nostri sforzi sono oggi molto focalizzati sui giovani, per i quali l'incidentalità stradale rappresenta una delle prime cause di morte". Proprio sul tema della formazione e dei giovani si è espresso Emilio Patella, Segretario Nazionale Autoscuole Unasca: "I ragazzi che vengono nelle nostre scuole guida

sono più informati degli adulti, quello che manca è la formazione alla guida corretta di tutte le tipologie di vetture". Fabrizio Guidi, Presidente di AsConAuto, ha detto: "Il nostro sguardo è orientato ai consumatori finali, che oggi hanno piena libertà di scegliere tra diverse motorizzazioni. E sarà importante che questa libertà di scelta resti, senza imposizioni dall'alto". Nel raccontare il mondo della sicurezza ogni giorno è impegnato Claudio Cangialosi, Direttore di SicurAuto.it: "Abbiamo realizzato un'inchiesta sulla sicurezza delle auto elettriche, che ha evidenziato un'assenza di formazione dei vigili del fuoco sugli incendi che vedono coinvolte auto a batteria. Questi incendi richiedono infatti una capacità di spegnimento cui non siamo ancora pronti. Non esistono a oggi analisi statistiche sui rischi connessi alla diffusione crescente



Da sinistra: Flavio Merigo, Presidente di Assogasmetano; Andrea Arzà, Presidente di Federchimica-Assogasliquidi; Francesco Luccisano, Responsabile Relazioni Esterne, Sostenibilità e Corporate Academy di IP

A ttualità

di queste vetture". Massimo Braga, Direttore Generale di LoJack Italia, ha sottolineato "la necessità di aumentare la formazione di tutti gli attori presenti su strada. Un esempio virtuoso in tal senso arriva dal progetto Move-In adottato in Lombardia e Piemonte e che ci vede in prima fila. Un progetto che premia l'uso responsabile e sostenibile dell'auto, limitando gli spostamenti che comportano maggiori emissioni inquinanti senza divieti ideologici". Sulla comprensione della transizione verso l'elettrico si è pronunciato Massimo Ghenzer, Presidente di Areté Methodos: "La gente ha compreso poco dell'elettrico. Tutti mostrano attenzione al tema, ma poi si registra una dicotomia tra questo atteggiamento positivo e il desiderio di investire per queste vetture un budget contenuto, oggi ancora molto lontano dal costo medio di un'utilitaria alla spina".

Transizione energetica: fretta, parole e pochi fatti

La transizione energetica è stata al centro della seconda tavola rotonda moderata dal giornalista Alberto Caprotti, inviato di Avvenire, che ha evidenziato l'andamento ondivago dell'Italia nella propria posizione sul Fit for 55, anche se determinato nel dire no ai carburanti alternativi. Questo è accaduto prima dell'invasione russa e della crisi energetica attuale. Oggi qualcosa cambierà? Qual è l'approccio dei produttori di auto e degli altri stakeholder? Andrea Crespi, Direttore Generale di Hyundai Italia, ha evidenziato come "oggi la strada è tracciata sul fronte dell'azzeramento delle emissioni di CO₂. Gli obiettivi sono chiari, potrebbero cambiare i tempi. Serve quindi un sistema in cui tutti gli attori facciano la propria parte e servano misure che non siano stop&go, ma che introducano investimenti strutturali per accompagnare la transizione". Sul passaggio all'elettrico Roberto Di Stefano, CEO di Free2Move eSolutions ha dichiarato: "Con il progetto Atlante stiamo mettendo in piedi un sistema di fast charge anche nel nostro Paese, con un tempo di ricarica di 15-20 minuti". Per i mezzi pesanti Enrique Enrich, Presidente e Amministratore Delegato di Italscania, ha detto: "Oggi esiste l'alternativa elettrica per i camion, ma soprattutto per



In senso orario: Andrea Crespi, Direttore Generale di Hyundai Italia; Enrique Enrich, Presidente e AD di Italscania; Marco Do, Direttore della Comunicazione di Michelin Italia; Raffaele Fusilli, AD di Renault Italia

brevi percorrenze, cittadine. La nostra visione è che l'elettrico arriverà in modo significativo anche nel nostro settore. Intanto, anche i biocarburanti offrono un contributo importante per ridurre l'effetto serra e su cui noi puntiamo molto. Tutto in attesa dell'Euro 7, che arriverà nel 2027". "Per il mondo dei pneumatici - ha sottolineato Marco Do, Direttore della Comunicazione di Michelin Italia - la mobilità elettrica è una sfida da cogliere e un'opportunità tecnologica per le caratteristiche tecniche peculiari delle vetture alla spina o ibride". Un Gruppo che ha puntato in maniera radicale sull'elettrico è quello rappresentato da Raffaele Fusilli, AD di Renault Italia: "Abbiamo messo in campo investimenti molto forti su nuovi modelli elettrici e per trasformare Renault in un'azienda tecnologica, che al proprio interno ha anche l'utilizzo delle auto".

Crociata green e sostenibilità sociale

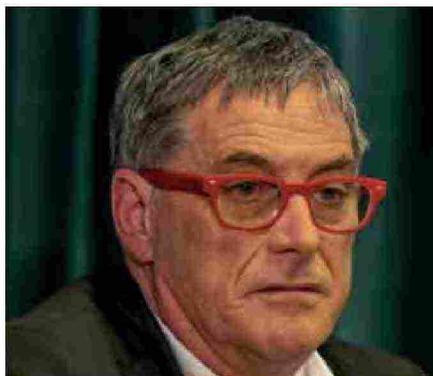
Il dibattito, moderato da Pierluigi Bonora, si è spostato poi sugli incentivi e sulle possibili conseguenze sociali dell'avanzata dell'elettrico. In rappresentanza del mondo alla spina è intervenuto Francesco Naso, Segretario Generale di



Motus-E: "Prima arrivano gli incentivi e meglio è. La politica di annunci sta azzerando il mercato di questi veicoli. Parrebbe che a essere escluse dagli incentivi siano le auto aziendali, che invece consentirebbero di accelerare la diffusione di veicoli con queste motorizzazioni. Anche la previsione di CAP più bassi che in passato, a nostro avviso, non ha senso per gli e-vehicles". È toccato poi alla Presidente di Save the Planet Elena Stoppioni intervenire: "Esiste un'emergenza climatica. Bisogna lottare contro il greenwashing che condanna all'immobilismo. Ecco perché, ad esempio, è importante capire come si produrrà l'energia che alimenterà le vetture elettriche, altrimenti si rischia solo di spostare la produzione di CO₂ e di approcciare il tema con ideologia. La vera sostenibilità non è decrescita, ma sviluppo sostenibile". Sulla lotta all'ideologia si è espresso Paolo Martinello, Presidente di Fondazione Altroconsumo: "Per fornire servizi ai consumatori bisogna superare l'ideologia. L'elettrico è un tema di stretta attualità che noi stiamo testando sul campo, anche a livello europeo: secondo nostri studi l'auto elettrica è già oggi la più conveniente dal punto di vista economico nel suo completo ciclo di vita". Francesco Luccisano, Responsabi-

Attualità

le Relazioni Esterne, Sostenibilità e Corporate Academy IP, sul caro carburante: "Il ribasso delle accise decise dal Governo è un'ottima notizia per i consumatori e anche per noi. Il costo del carburante in Italia, al netto della componente fiscale, è tra i più bassi in Europa. Andrebbe inoltre corretta la tassazione sui biocarburanti e sui carburanti sintetici, favorendone la diffusione e l'utilizzo". Sui possibili impatti della transizione sulla filiera dell'auto è intervenuto Gianmarco Giorda, Direttore Generale di Anfia: "Attendiamo con impazienza due interventi governativi: il DL sugli incentivi per dare fiato al mercato anche dell'auto elettrica e le misure di sostegno alle imprese per riqualificare la filiera, anche per cogliere le opportunità poste dall'elettrificazione. Tutto ciò che ha valore nella vettura elettrica oggi viene prodotto fuori dai confini dell'Europa. Va costruita, in Italia, una parte di questa nuova filiera di lavorazione anche per ridurre la dipendenza da altri Paesi". Sui rischi occupazionali si è soffermato Ferdinando Uliano, Segretario Nazionale FIM-CISL, che ha evidenziato situazioni di pesanti esuberi già presenti in parti all'interno della filiera nazionale: "Il tema della sostenibilità sociale è molto pesante. Nei prossimi anni aumenteranno le situazioni a rischio occupazionale frutto della digitalizzazione, della connettività, della guida autonoma e dell'elettrificazione. Senza interventi urgenti, al fianco dell'emergenza ambientale a breve ci sarà un'emergenza sociale". Critica la



In senso orario: Francesca Re David, Segretario Generale Fiom-Cgil; Roberto Benaglia, Segretario Generale Fim-Cisl; Rocco Palombella, Segretario Generale Uilm; Ferdinando Uliano, Segretario Nazionale Fim-Cisl

presa di posizione di Andrea Taschini, Manager Automotive e Senior Advisor: "Le conseguenze sociali della transizione ecologica sono sotto gli occhi di tutti. Questa rivoluzione deve essere supportata da fatti. La riduzione della CO₂ è un obiettivo condiviso, ma bisogna capire chi produce concretamente queste emissioni. L'Europa oggi emette il 4,9% delle emissioni e quindi non ha bisogno di alcuna transizione. Succede quindi che stiamo suicidando una filiera per un impatto minimo a livello globale".

Incentivi in arrivo e piano di riconversione della filiera

A chiusura dell'intensa mattinata di lavori, Pierluigi Bonora e Maria Leitner (Rai TG2) hanno intervistato in videocollegamento il Viceministro allo Sviluppo Economico Gilberto Pichetto, che ha annunciato che "il provvedimento sugli incentivi, ormai chiuso dal MISE e ora all'attenzione di Palazzo Chigi, arriverà nelle prossime ore o al massimo nei prossimi giorni con la pubblicazione". Per quanto riguarda invece la riconversione della filiera automotive, il Viceministro ha reso noto che sta per essere varato "un piano di accompagnamento pluriennale", aggiungendo che "il grosso dei sostegni dovrà andare alla filiera attraverso nuovi strumenti flessibili come cassa integrazione, corsi di formazione e altre misure che permettano l'adeguamento del sistema industriale. Siamo convinti della neutralità tecnologica, con l'utilizzo anche in futuro di nuovi motori endotermici che non generano emissioni nell'atmosfera. Sul fronte dei biocarburanti, ad esempio, rappresentiamo un'eccellenza che non viene però tenuta in adeguata considerazione: servirà un dialogo costante con l'Europa su questi temi". ■



La premiazione della pilota Francesca Pardini, "Personaggio dell'anno 2022 per #ForumAutoMotive"

PER I COMMERCIALI

Incentivi in chiaroscuro

Federauto denuncia il rischio che l'ecobonus resti inutilizzato

Al'inizio di aprile, il Governo ha varato il pacchetto di incentivi, ecobonus, per intenderci, destinati anche all'acquisto di veicoli commerciali ibridi ed elettrici.

Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto con dele-

ga al comparto Truck&van, ha provato a evidenziare gli aspetti a suo avviso discutibili del pacchetto governativo. Pur apprezzando «l'inserimento, tra i veicoli che potranno usufruire del nuovo ecobonus, anche dei mezzi commerciali ad alimentazione

elettrica (con rottamazione obbligatoria) a vantaggio delle sole Pmi», Artusi si è detto non soddisfatto.

Di conseguenza, ha scritto, «è facile prevedere che l'incentivo all'acquisto dei soli mezzi ad alimentazione elettrica, a beneficio delle Pmi e che impone la rottamazione obbligatoria, sarà difficilmente utilizzabile. La misura, quindi, andrebbe tempestivamente integrata, per essere più efficace e favorire le imprese attraverso l'apertura a tutte le formule di acquisto/possesso utilizzate dagli operatori già con l'Ecobonus 2021».

Si può parlare dunque, secondo Artusi, di un'occasione persa. «È difficile capire la motivazione che ha portato all'esclusione delle altre alimentazioni a basso impatto ambientale, che possono contribuire in maniera importante alla transizione ecologica del comparto e alla riduzione dell'inquinamento», ha aggiunto il vicepresidente di Federauto, «È pertanto auspicabile che siano introdotti i correttivi necessari a rendere il provvedimento più aderente alle dinamiche del mercato».

Matilde Casagrande

ROTTAMAZIONE obbligatoria per accedere agli incentivi.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

Così proprio non va

Federauto si è espressa riguardo all'Ecobonus per i veicoli commerciali elettrici. Una misura che non convince

"L'inserimento, tra i veicoli che potranno usufruire del nuovo Ecobonus, anche dei mezzi commerciali ad alimentazione elettrica (con rottamazione obbligatoria) a vantaggio delle sole PMI, è meglio del nulla che si stava profilando per il comparto, ma è ancora troppo poco".

Parole di **Massimo Artusi**, vicepresidente di **Federauto** con delega a Truck&Van. Il riferimento è ovviamente al DPCM Automotive varato dal Governo lo scorso 6 aprile. Il timore è che l'incentivo all'acquisto dei soli mezzi ad alimentazione elettrica sarà difficilmente utilizzabile. *"La misura - continua Artusi - andrebbe tempestivamente integrata, per essere più efficace e favorire le PMI attraverso l'apertura a tutte le formule di acquisto/possesso utilizzate dagli operatori già con l'Ecobonus 2021".*



In particolare il vicepresidente **Federauto** lamenta l'esclusione delle altre alimentazioni a basso impatto ambientale, che possono contribuire in maniera importante alla transizione ecologica del comparto e alla riduzione dell'inquinamento.

"Visto che il provvedimento - conclude - non esaurisce lo stanziamento totale previsto e che per il 2023 e il 2024 saranno, dunque, disponibili ancora 300 milioni l'anno ci auguriamo che da questi residui, opportunamente ampliati per i prossimi esercizi, si possa attingere per sostenere più concretamente la filiera della logistica che, proprio nei veicoli commerciali ha lo strumento insostituibile per la distribuzione dell'ultimo chilometro che tanto impatta sull'ambiente e sulla sicurezza".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Si chiama

L'assale si fa elettrico

Sarà presentato in fiera a Padova l'unico assale al mondo che integra un motore elettrico e un motore a combustione interna. Il nuovo motore elettrico è stato sviluppato da un consorzio di aziende che include anche il gruppo Selenia.



Così proprio non va

Federauto si è espressa riguardo all'Ecobonus per i veicoli commerciali elettrici. Una misura che non convince.



108951



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

Web

Auto, la guerra dà il colpo di grazia al mercato

Di Alessio Incerti

1 Maggio 2022 auto, elettrico, guerra Ucraina, immatricolazioni, Mercato auto, pandemia, transizione ecologica



Cinquantamila immatricolazioni in meno. È questo il dato più preoccupante che il mercato dell'auto restituisce a marzo 2022. Un crollo quasi del 30% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno e se si allarga l'orizzonte al primo trimestre il calo si attesta sul 24,4%, in pratica circa 110mila immatricolazioni mancanti.

Una situazione che poteva essere prevedibile con gli strascichi della crisi dovuta alla pandemia da Covid-19, ma che è peggiorata anche a causa della guerra in Ucraina. «Si può quasi parlare di tempesta perfetta», dice il Presidente di [Federauto](#) Adolfo De Stefani Cosentino.

«Sono tre le condizioni che hanno inciso maggiormente. Al primo posto sicuramente l'indisponibilità di componentistica, al secondo l'attesa per gli incentivi, quindi le persone

posticipano gli acquisti, e al terzo il conflitto che ha portato a un calo della propensione al consumo».

CAPITOLO INCENTIVI

Il ministro dello sviluppo economico Giancarlo Giorgetti ha detto che i sostegni non “sono risolutivi, si tratta di una misura emergenziale”. Come intendere queste parole?

«Il rinvio dell’uscita di questi finanziamenti, ha e sta continuando a frenare le immatricolazioni. Per capire quale sia il piano però dobbiamo comprendere che la strategia è pluriennale ed è distinta a seconda delle emissioni delle autovetture: per il 2022 ci si concentra su quelle con le emissioni comprese tra 0-20 g/km di CO₂, quindi sui modelli elettrici, con un prezzo di listino inferiore ai 35mila euro più IVA, e quelle con le emissioni 21-60 g/km di CO₂, plug-in e full hybrid fino a 45mila euro più IVA, e quelle a 61-135 g/km di CO₂, dove rientrano le mild hybrid, ma soprattutto quasi tutte le automobili normali.

Ci sono ancora alcune questioni tecniche da risolvere, che hanno contribuito a rendere aprile un mese con la stessa depressione rispetto al trimestre precedente».

Sempre parlando di incentivi, nel triennio 2022-2024 verranno stanziati 2,2 miliardi di euro, circa 650 milioni l’anno, per l’acquisto di auto e moto elettriche, ma anche ibride e a bassa emissione. Un modo per facilitare la transizione?



«I 650 milioni previsti per l’anno in corso saranno così suddivisi: 250 milioni di euro per le automobili con emissioni 0-20 g/km di CO₂, altri 250 per quelle con emissioni 21-60 g/km di CO₂ e i restanti 150 per quelle a 61-135 g/km di CO₂. Questi ultimi sono quelli che esauriremo prima, ma per un semplice discorso quantitativo, visto che da sole rappresentano più del 60% dell’immatricolato di ogni mese.

Per quanto riguarda la transizione, il discorso è più ampio e bisogna partire dal fatto che gli incentivi siano riservati alle società di car sharing e ai privati.

Ed è proprio sui privati che bisognerebbe insistere, perché nel parco macchine italiano, che conta all’incirca 39 milioni di veicoli, 22 milioni sono Euro4, Euro3, Euro2, Euro1 o Euro0. Il problema è che un possessore di uno di questi veicoli ha una capacità di spesa che si aggira, mediamente, intorno agli 8mila euro mentre una macchina elettrica ne costa

38mila. Il conto è facile: o lo Stato ci mette quei 30mila di differenza oppure il privato quella macchina elettrica non se la compra.

Se vogliamo la transizione verso [l'elettrico](#), bisogna trovare il modo di colmare questo gap economico.

La soluzione potrebbe essere allargare gli incentivi anche alle macchine aziendali, che, da usate, finiscono nel 95% dei casi ai privati, mettendo sul mercato delle automobili nuove alla metà del prezzo. La transizione ecologica deve passare anche dalla fiscalità dell'auto, che deve essere uguale in tutta Europa. L'Italia è l'unica nazione europea dove non si può detrarre l'IVA dalle macchine aziendali».

COME STA ANDANDO LA TRANSIZIONE

Rimanendo concentrati sull'elettrico, quanto ancora resisterà il mercato della benzina?

«Fino al 2035 l'Europa vuole continuare a immatricolare delle automobili endotermiche, quindi credo che fino al 2050 veicoli a benzina sulle strade europee continueranno a girare.

Quando si parla di transizione bisogna ragionare sul medio-lungo termine, passare dai combustibili tradizionali all'elettrico non può essere fatto da un giorno all'altro. Specialmente in Italia, dove il parco auto è tra i più vecchi d'Europa. Un esempio virtuoso è la Germania, che ha investito e continua a investire miliardi per non permettere alle vetture Euro3 o precedenti di circolare. La transizione in Italia non potrà essere veloce come in altri Paesi».

Le case automobilistiche quotate in Borsa come cambieranno – se cambieranno – con il passaggio dai combustibili tradizionali all'elettrico?

«È un periodo particolare per le case automobilistiche quotate in Borsa. Stanno pensando di rivoluzionare il modo di distribuire il prodotto per aumentare la propria marginalità, tanto è vero che l'anno scorso, nonostante abbiano venduto di meno, quasi tutte hanno aumentato il loro valore.

Devono spendere tonnellate di miliardi per passare all'elettrico. Credo che trasleranno gli investimenti sul prezzo di vendita, passando da un prezzo medio di 22.500 euro a 27-28mila euro. E il risultato sarà che ne venderemo di meno».

Nel primo trimestre del 2022 le immatricolazioni sono state 338.258, il 24,4% in meno rispetto alle 447.245 dello stesso periodo del 2021. E marzo è il nono mese in rosso consecutivo. Si apriranno dei nuovi scenari con l'estate oppure il 2022 rimarrà un anno con il segno meno per il mercato automobilistico?

«Il mercato potrebbe raggiungere 1 milione e 200mila o 1 milione e 400mila immatricolazioni entro la fine del 2022, ma devono entrare in gioco tre variabili fondamentali. Gli incentivi devono uscire velocemente, la disponibilità della componentistica deve tornare sui livelli pre-crisi e deve finire la guerra in Ucraina».

Tra 2020 e 2021 abbiamo assistito anche alla crisi dei microchip e di altre materie prime essenziali per la produzione di automobili. Si sta uscendo da questa situazione o il mercato dell'auto deve imparare a convivere?

«Credo che il mercato dell'auto non dovrà convivere per molti anni. Però il 2022 sarà ancora un anno al limite, poiché avremo meno componenti e meno microchip di quelli che ci possono servire. Ne usciremo, ma non ne siamo ancora usciti, tanto è vero che ci sono diversi marchi i cui contratti acquisiti oggi sono per consegne nel 2023».

Alessio Incerti

<https://www.ilbollettino.eu/2022/05/01/auto-la-guerra-da-il-colpo-di-grazia-al-mercato/>

Mercato auto Italia, un aprile disastroso: immatricolazioni a -33%. Persa un'auto su 4 nel primo quadrimestre



Continua il profondo rosso delle quattro ruote nel nostro Paese: le vendite sono rallentate, oltre che da strascichi della pandemia e crisi dei microchip, anche dall'inflazione e dalla guerra in Ucraina. Il nodo incentivi, promessi ma mai resi operativi: "E' a rischio la tenuta stessa delle nostra imprese", ammonisce Federauto.

2 MAGGIO 2022

Secondo i **dati** diffusi dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ad **aprile** le **immatricolazioni** di vetture nuove sono calate del 33% rispetto allo stesso mese del 2021. Un ulteriore disastro, dunque, che si va a sommare alle battute d'arresto accumulate nei mesi passati e che è ancora più pesante se confrontato ai numeri dell'ultimo aprile pre-pandemia, ovvero quello del 2019: in questo caso, all'appello manca ben il 44,4% di vendite.

Nello stesso modo, prendendo come riferimento il primo **quadrimestre** dell'anno, le perdite ammontano al 26,5% (435.647 vetture) rispetto allo stesso periodo del 2021 e addirittura al 38,9% rispetto a

quello del 2019. “Proiettando il risultato dei primi quattro mesi del 2022 sull’intero anno”, fa notare il Centro Studi Promotor, “si ottiene una previsione di 1.117.044 unità, un livello da anni ’60 del secolo scorso”.

Quanto alle **cause**, si rischia di essere ripetitivi. Tuttavia, bisogna registrare che alla pandemia e alla crisi dei microchip si sono affiancate altre criticità come l’aumento dei prezzi e la guerra in Ucraina, che diversi problemi stanno provocando a livello di reperimento di componentistica per l’auto.

Nel nostro Paese, poi, esiste una questione **incentivi**. Annunciati in pompa magna qualche mese fa, non sono stati resi effettivamente ancora disponibili, col risultato di rinviare le decisioni di acquisto dei consumatori. “Si stanno verificando **errori**, inefficienze e ritardi intollerabili. Il 6 aprile il Governo ha finalmente adottato gli incentivi promessi con un Dpcm, ma non sono ancora operativi e secondo notizie attendibili bisognerà aspettare ancora almeno fino a metà mese. E’ una clamorosa dimostrazione dell’**inefficienza** del sistema italiano e il mercato resta in coma”, dice il direttore del CSP, **Gian Primo Quagliano**.

Un’inefficienza che mina alla base il business dell’auto, secondo il presidente di Federauto **Adolfo De Stefani Cosentino**: “L’operatività degli incentivi è ancora in sospenso e in una situazione in cui il mercato è sostanzialmente fermo, con una perdita di circa 156.800 pezzi rispetto al primo quadrimestre 2021, non riusciamo a capitalizzare le già basse intenzioni di acquisto della clientela che visita i nostri saloni: è a rischio la tenuta dei nostri bilanci e la **sopravvivenza** stessa delle nostre **imprese**».

Sulla stessa lunghezza d’onda **Michele Crisci**, il recentemente rieletto presidente Unrae (l’associazione che riunisce i costruttori esteri operanti in Italia), che suggerisce di spingere sull’acceleratore: “Affinché sia garantita la massima operatività alle reti di vendita auspichiamo che le Faq e la piattaforma Invitalia siano pronte a partire dal giorno stesso della pubblicazione del Dpcm in Gazzetta Ufficiale. Ci auguriamo infine che quanto prima si possa discutere come modificare l’originario **impianto** degli incentivi, includendo nei benefici anche le persone giuridiche, categoria sempre più rilevante nel mercato della mobilità e, quindi, motore della **transizione** energetica”.

[HTTPS://WWW.ILFATTOQUOTIDIANO.IT/2022/05/02/MERCATO-AUTO-ITALIA-UN-APRILE-DISASTROSO-IMMATRICOLAZIONI-A-33-PERSA-UNAUTO-SU-4-NEL-PRIMO-QUADRIMESTRE/6577727/](https://www.ilfattoquotidiano.it/2022/05/02/mercato-auto-italia-un-aprile-disastroso-immatricolazioni-a-33-persa-unauto-su-4-nel-primo-quadrimestre/6577727/)

AUTO: FEDERAUTO, APRILE ALTRO MESE DURISSIMO, VELOCIZZARE INCENTIVI

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 02 maggio - 'Prosegue in pericolosa discesa libera il mercato dell'auto: quello appena trascorso è stato, infatti, un altro mese durissimo per le immatricolazioni, con il peggior segno negativo, sempre a doppia cifra, dall'inizio dell'anno. L'operatività degli incentivi è ancora in sospeso - il DPCM automotive firmato lo scorso 6 aprile attende tuttora di entrare in vigore - e in una situazione in cui il mercato è sostanzialmente fermo, con una perdita di circa 156.800 pezzi rispetto al primo quadrimestre 2021, non riusciamo a capitalizzare le già basse intenzioni di acquisto della clientela che visita i nostri saloni: è a rischio la tenuta dei nostri bilanci e la sopravvivenza stessa delle nostre imprese'. Lo dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto, commentando i dati auto di aprile 2022 (-33% su anno e -26,5% nei primi 4 mesi del 2022). È necessario velocizzare la messa a disposizione dei fondi stanziati dal Governo, dissolvendo in parte quell'incertezza che da inizio anno domina il settore e le vendite di veicoli green. Le decisioni di acquisto sono ulteriormente indebolite dall'aumento generale dei prezzi, a partire dai costi dei carburanti, malgrado le misure rinnovate anche oggi dal Consiglio dei ministri. Si tratta di variabili che, se non adeguatamente compensate, rischiano di ridurre ancor di più il potere d'acquisto di famiglie e imprese. Incidono anche i timori legati alla durata del conflitto in Ucraina e la carenza di alcune componenti e materiali essenziali per la produzione degli autoveicoli', continua il presidente di Federauto, sottolineando che 'resta l'amaro in bocca per l'abbassamento delle soglie di prezzo massimo degli autoveicoli incentivabili e soprattutto per l'esclusione delle aziende dal godimento dei contributi statali'. Infine, conclude De Stefani Cosentino, 'sottolineiamo l'urgenza di reintrodurre con strumenti normativi anche l'acquisto in leasing per i veicoli commerciali e di rivedere l'attuale termine dei 180 giorni per completare le pratiche di prenotazione degli ecobonus, poiché' con gli attuali tempi di consegna, molto allungati nel tempo (per le ragioni già note), di fatto è a rischio il riconoscimento dei bonus tanto attesi e con essi la già difficile transizione verso l'elettrico e le tecnologie compatibili con la riduzione delle emissioni di CO2'.

Com-Fla-

https://www.borsaitaliana.it/borsa/notizie/radiocor/economia/dettaglio/auto-federauto-aprile-altro-mese-durissimo-velocizzare-incentivi-nRC_02052022_1827_493280084.html

: **AUTO
MERCATO**

Mercato auto Italia, il -33% di aprile preoccupa. Federauto e Anfia: “Pesano gli incentivi ancora al palo”

"Serve rendere subito disponibile l'ecobonus per stimolare la domanda"



di [Gaetano Scavuzzo](#)

3 Maggio, 2022



Il **crollo del mercato automobilistico italiano** si aggrava, con il mese di [aprile 2022 che si è chiuso con un -33% di immatricolazioni](#): 97.339 unità rispetto alle 145.243 registrate ad aprile 2021. Un situazione che si fa sempre più delicata per un comparto in grande

sofferenza che nel **primo quadrimestre del 2022 ha perso oltre un quarto dei volumi (-26,5%)** rispetto ai primi quattro mesi dello scorso anno.

Scudieri (Anfia): “Servono subito gli incentivi per stimolare la domanda”

L'andamento fortemente negativo del mercato dell'auto non può che aumentare le preoccupazioni degli operatori del settore, come quelle espresse dall'**Anfia**, l'associazione nazionale della filiera industria automobilistica, per bocca del suo presidente **Paolo Scudieri** che afferma: “Sul trend negativo delle immatricolazioni, **pesa sempre più l'attesa dell'effettiva entrata in vigore degli incentivi** all'acquisto di veicoli – auto e moto – elettrici, ibridi e a basse emissioni definiti dal Dpcm firmato lo scorso 6 aprile (650 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022-2023-2024), da cui ancora ci separano la registrazione della Corte dei conti, la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale e l'aggiornamento della piattaforma web dell'ecobonus. Per evitare ulteriori danni al mercato, è necessario accelerare il più possibile questo processo, così da stimolare la ripresa della domanda, già fortemente penalizzata dai rallentamenti nell'approvvigionamento di materie prime e componenti e, quindi, dei processi produttivi”.

De Stefani (Federauto): “A rischio la sopravvivenza dei concessionari”

Sulla stessa lunghezza d'onda, ribadendo i medesimi timori e la necessità di rendere immediatamente disponibili gli incentivi, è anche **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente di **Federauto**, la Federazione dei concessionari auto. “L'operatività degli incentivi – spiega De Stefani – è ancora in sospeso, e in una situazione in cui il mercato è sostanzialmente fermo, con una perdita di circa 156.800 pezzi rispetto al primo quadrimestre 2021, non riusciamo a capitalizzare le già basse intenzioni di acquisto della clientela che visita i nostri saloni: **è a rischio la tenuta dei nostri bilanci e la sopravvivenza stessa delle nostre imprese**”.

Intervenire per arginare la riduzione del potere d'acquisto di famiglie e imprese

“È necessario – continua il presidente di Federauto – velocizzare la messa a disposizione dei fondi stanziati dal Governo, dissolvendo in parte quell'incertezza che da inizio anno domina il settore e le vendite di veicoli green. Le decisioni di acquisto sono ulteriormente indebolite dall'aumento generale dei prezzi, a partire dai costi dei carburanti, malgrado le misure rinnovate dal Consiglio dei Ministri. Si tratta di variabili che, se non adeguatamente compensate, rischiano di ridurre ancor di più il potere d'acquisto di famiglie e imprese.

Incidono anche i timori legati alla durata del conflitto in Ucraina e la carenza di alcune componenti e materiali essenziali per la produzione degli autoveicoli”.

Rivedere i termini di prenotazione degli ecobonus

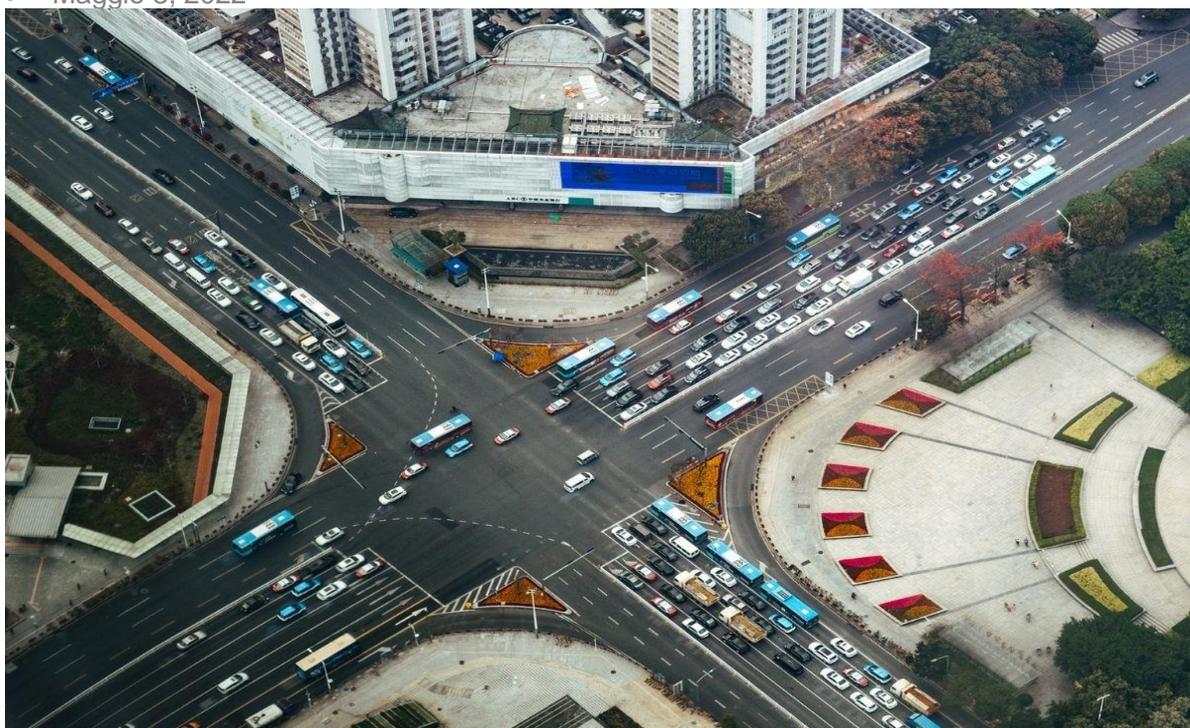
In merito agli incentivi, De Stefani ribadisce la delusione sull’abbassamento delle soglie di prezzo massimo degli veicoli incentivabili e l’esclusione delle aziende dal godimento dei contributi statali. Infine il presidente di Federauto sottolinea “l’urgenza di reintrodurre con strumenti normativi anche l’acquisto in leasing per i veicoli commerciali e di rivedere l’attuale termine dei 180 giorni per completare le pratiche di prenotazione degli ecobonus, poiché con gli attuali tempi di consegna, molto allungati nel tempo (per le ragioni già note), di fatto è a rischio il riconoscimento dei bonus tanto attesi e con essi la già difficile transizione verso l’elettrico e le tecnologie compatibili con la riduzione delle emissioni di CO2”.

<https://www.motorionline.com/mercato-auto-italia-aprile-2022-anfia-federauto-incentivi-ecobonus/>



Mercato dell'auto, un aprile disastroso: -33%

- Marco Castelli
- Maggio 3, 2022



Un altro mese nefasto per il **mercato dell'auto**. Ad **aprile** il **settore delle quattro ruote** è *diminuito del -33% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente*. Il confronto è impari: **97.339** contro **145.243** immatricolazioni.

Nel primo quadrimestre del 2022, senza **incentivi (che sono stati deliberati da oltre due mesi ma non sono ancora partiti)** sono state immatricolate **435.647 unità** a fronte delle 592.488 unità del 2021, con un **calo del -26,5%** (ancora più evidente, -38,9%, il confronto con il 2019).

MERCATO DELL'AUTO: IL TREND NEGATIVO DI APRILE

Tutti i canali ad aprile, hanno mostrato un segno negativo: **quello dei privati un calo del -40,2%**, le **società -24,3%** e il **noleggino -20,6%**. Sul fronte delle alimentazioni, le **nuove immatricolazioni di auto elettriche** sono calate del **-37,5%** con un market share del 3,1%, così come anche le **ibride plug-in** e le altre

ibride (**mild e full**) hanno subito rispettivamente una diminuzione del -8,5% e del -19,9%.



Il mercato delle **auto a benzina e diesel** (-42,9% e -38,1%) è sempre in crisi. Il vertiginoso aumento del prezzo del gas naturale si rifletta profondamente sulle nuove immatricolazioni di **auto a metano**, scese ad aprile a -73,6%; anche il GPL registra -22,4%. A livello cumulato le quote di mercato risultano così divise:

- **Benzina: 27,2%,**
- **Diesel: 20,4%,**
- **Elettrico: 3,3%,**
- **Plug-in: 5,4%,**
- **Ibrido: 33,9%,**
- **Gpl: 8,7%**
- **Metano: 1,1%.**

IL COMMENTO DI FEDERAUTO

“Prosegue in pericolosa discesa libera il mercato dell’auto: quello appena trascorso è stato, infatti, un altro mese durissimo per le immatricolazioni, con il peggior segno negativo, sempre a doppia cifra, dall’inizio dell’anno” ha dichiarato **Adolfo De Stefani Cosentino**, secondo cui *“è a rischio la tenuta dei nostri bilanci e la sopravvivenza stessa delle nostre imprese”*.

Cosa serve ora? Secondo De Stefani Cosentino, *“velocizzare la messa a disposizione dei fondi stanziati dal **Governo**, dissolvendo in parte quell’incertezza che da inizio anno domina il settore e le vendite di veicoli green. Le decisioni di acquisto sono ulteriormente indebolite dall’aumento generale dei prezzi, a partire dai costi dei carburanti”*. Infine, Federauto evidenzia l’urgenza di *“reintrodurre con strumenti normativi anche **l’acquisto in leasing per i veicoli commerciali** e di rivedere l’attuale **termine dei 180 giorni per completare le pratiche di prenotazione** degli ecobonus”*, considerata la crisi produttiva in atto.

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

Dealer e contratto di agenzia: Federauto chiama, Governo risponde

Vanini (Federauto), serve tempo, non lasciateci soli. Il ministro Giorgetti: valutare ricadute economiche e sociali della transizione



17 Maggio 2022 alle 17:15

Di: **Fabio De Rossi**

"Siamo l'anello più debole della catena, siamo anche imprenditori straordinari e capaci di fare la nostra parte. Però non lasciateci soli". Plinio Vanini è il vicepresidente di **Federauto**, l'associazione delle concessionarie auto. Ma è soprattutto il numero uno di Autotorino, il più grande gruppo italiano attivo nella distribuzione. Non parla spesso in occasioni ufficiali, ma quando lo fa non è mai banale e, soprattutto, va dritto al sodo.

Serve tempo per il contratto di agenzia

Nel [convegno di pre-apertura](#) dell'**Automotive Dealer Day**, [presente il ministro dello Sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti](#), Vanini ha riportato l'attenzione sul tema dei rapporti con le Case auto, che in parte insistono per trasformare il contratto che le lega alle concessionarie in un rapporto di agenzia.

"In un futuro abbastanza vicino si vorrebbe che il concessionario diventasse agente: significa cambiare mestiere, avere pochissime possibilità di manovra sull'usato, sui finanziamenti e sulla relazione con il cliente", ha spiegato. "Tutto questo comporterebbe ricadute importantissime sull'elemento occupazionale: riducendo i costi e i margini di distribuzione la forza lavoro che oggi è dipendente domani non potrà più esserlo".

Secondo **Vanini**, "servono buon senso e responsabilità, servono tempo e denaro. Cosa chiediamo al regolatore? Non soldi, ma che intervenga sui tempi che ci vengono prospettati, troppo rapidi per potersi adattare. E poi strumenti che devono andare a sostenere gli investimenti fatti e il farsi carico dei costi diretti e indiretti che dovremo assumere. Difficilmente possiamo pensare di affrontare questo percorso complicato e complesso in totale solitudine".

Giorgetti: valutare i riflessi sociali della transizione

Il ministro ha preso atto delle richieste di Federauto, allargando il discorso sul tema occupazionale e dell'approccio alla transizione. "In Italia si è parlato troppo poco della sostenibilità anche [in termini economici e sociali](#), cioè nei riflessi in termini di occupazione e lavoro. Andare avanti sparati senza valutare questo tipo di conseguenze porta a un disastro politico".

Per **Giorgetti**, "questo processo di trasformazione è dettato a livello globale e europeo. Gli obiettivi sono definiti su base molto politica. Sono da condividere, ma hanno ricadute sulla filiera in generale. Siamo di fronte a una fase delicata, dobbiamo capire che cosa significa transizione, dobbiamo anche valutare che cosa significa in termini geopolitici e, in funzione di questo, approntare le cose in modo scientificamente oggettivo. Noi **dobbiamo essere laici** nel modo in cui sia arriva alla transizione e [io sono da sempre favorevole al principio di neutralità tecnologica](#)".

<https://insideevs.it/news/586387/dealer-day-federauto-governo/>

Incentivi auto, Giorgetti: "Cambieremo il limite dei 180 giorni"

Il ministro rassicura tutti all'Automotive Dealer Day: "Non è un termine perentorio, ci sarà una proroga". A breve il decreto per la filiera



17 Maggio 2022 alle 13:39

Di: **Fabio De Rossi**

La proroga dei 180 giorni per la consegna dell'auto per accedere agli **incentivi** ci sarà. A sciogliere il nodo su uno dei temi più urgenti del Dpcm pubblicato ieri sulla Gazzetta ufficiale è stato lo stesso ministro dello Sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti.

"I 180 giorni sono, come spesso accade in Italia, un termine ordinatorio e non perentorio, poi ci saranno delle modifiche. Ci sarà una proroga". Giorgetti, in un faccia a faccia con le principali associazioni della filiera (Unrae, Federauto, Anfia) alla ventesima edizione dell'[Automotive Dealer Day](#), ha aggiunto: "Sappiamo delle difficoltà del settore e della supply chain determinati anche dalla guerra in Ucraina. Provvederemo. L'importante era partire".



Il convegno di apertura all'Automotive Dealer Day 2022

Sollecitato da Michele Crisci (presidente Unrae), Plinio Vanini (vice presidente Federauto) e Marco Stella (vicepresidente Anfia), il ministro ha fatto anche altre aperture riguardo alle possibili modifiche del Decreto incentivi. "Le persone giuridiche sono per ora escluse, ma attendiamo che il ministro dell'Economia, Franco, ci aiuti a trovare un varco economico per inserirle".

Servono interventi sulla fiscalità dell'auto

Il titolare del dicastero di via XX Settembre è stato chiamata in causa anche per quanto riguarda l'annoso problema della fiscalità sulle auto aziendali, che vede l'Italia fanalino di coda in Europa. "Bisognerà andare in qualche modo a risistemare la fiscalità che ruota attorno ai veicoli, anche con l'aiuto del ministro Franco", ha aggiunto Giorgetti. "Il Decreto non è una tavola della legge di Mosè: c'è la possibilità di modificarlo nel corso del processo di transizione e i modellarlo sull'andamento del mercato".

Gli incentivi e il mercato



Perché gli incentivi alle flotte possono far bene all'Italia



Il mercato auto crolla del 33%: ecco i modelli che hanno retto di più

Nelle prossime settimane il decreto per la filiera

Il ministro ha poi specificato che "nelle prossime settimane" sarà pronto anche il decreto dal lato dell'offerta, quello cioè di sostegno alla filiera italiana dell'automotive. "Stiamo confrontandoci con le associazioni e le categorie coinvolte nella filiera, perché vorremmo mettere a punto degli strumenti flessibili che interpretino come in un vestito da sarto le loro esigenze. Tutto questo in un momento di grande trasformazione, in cui chi regola, dal livello europeo in giù, condiziona pesantemente i tempi e le modalità della transizione".

I 180 giorni legati alla consegna sono solo uno dei vincoli per l'accesso ai nuovi [incentivi auto 2022](#).

Plinio Vanini è concessionario e vice presidente di Federauto, l'associazione dei dealer italiani. Con lui abbiamo affrontato il mercato auto alla luce dei nuovi incentivi, delle difficoltà e delle opportunità del settore

Dal nostro inviato Andrea Tartaglia [@andrea_tarta](#)

19 mag 2022 | 14:35 (modificato 19 maggio 2022 | 14:57) – VERONA



Plinio Vanini all'Automotive Dealer Day 2022

I concessionari auto alla prova del nove. Dopo le difficoltà dettate dalla pandemia il settore prova a reagire alle sfide e a problemi antichi. All'onnipresente tematica dell'elettrificazione, scelta più imposta che condivisa si affianca la mancanza di prodotto da consegnare – conseguenza di quella che è stata battezzata “crisi dei componenti” (chip in particolare) – e lo stravolgimento che può trascinarsi dietro il nuovo regolamento Vber, che muterà l'attuale impianto dei concessionari in agenzie di intermediazione, almeno per i marchi che decideranno di applicarlo. Ripartire, quindi, ma superando prove ardue. Di questo abbiamo parlato all'Automotive Dealer Day in scena a Verona con Plinio Vanini, imprenditore e vice presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari auto italiani.



Un momento del confronto tra le associazioni dell'auto e il Ministro dello sviluppo economico Giorgetti all'Automotive Dealer Day 2022

Il Dealer Day apre il giorno successivo all'entrata in vigore dei nuovi incentivi auto, un piano pluriennale. Qual è la vostra valutazione?

"Per la prima volta abbiamo un governo che ha capito la strategicità del settore auto per il sistema paese, un elemento che si traduce in visione e soprattutto in una programmazione nel tempo. Gli **incentivi** possono essere un aiuto concreto per affrontare l'annoso problema del parco circolante italiano vetusto, soprattutto la fetta pre-euro 4, quindi bene il provvedimento manca però un intervento sulla fiscalità delle auto aziendali per equipararla alla media europea favorendo il ricambio di società e partita Iva. Nei prossimi giorni faremo al governo una proposta in questo senso come Federauto di concerto con le altre associazioni di categoria Unrae e Anfia".

Il regolamento europeo Vber muta i concessionari in agenzie

Lei ha detto che “il settore auto e i concessionari in particolare devono imparare a farcela da soli”, alle sfide in essere si aggiungono i cambiamenti dettati dall'entrata in vigore del nuovo regolamento Vber. Problema o opportunità?

"Tutti i cambiamenti portano opportunità e punti oscuri. Si tratta di vedere come l'applicazione del **regolamento Vber** verrà recepita in termini strategici dalle case auto, perché non è detto che tutte adotteranno il modello di agenzia, o comunque non da subito. Oggi i concessionari sono aziende e comprano e rivendono auto nuove, domani saranno agenzie che venderanno in nome e per conto dei costruttori una serie di veicoli dei quali non fanno il prezzo e neppure le strategie commerciali. Di fatto cambieremo mestiere, mentre il mercato auto si sposterà da una concezione “aperta” ad una di “prezzo fisso” deciso dal costruttore. Bisognerà capirne poi l'impatto sociale e occupazionale perché aumenterà molto la variabilità dei costi, che andranno inevitabilmente tagliati riducendo il personale dipendente. C'è anche un fattore legato ai tempi: quelli richiesti dalle case auto per adeguarsi ai nuovi standard sono assolutamente insufficienti. Non siamo contro i cambiamenti ma per la responsabilità, chiediamo al governo delle regole per muoversi nel perimetro del regolamento Vber senza penalizzare senza danneggiare le aziende, i lavoratori e i clienti".

Nelle fasi più acute della pandemia i canali digitali hanno funzionato da tramite tra clienti e concessionari

Cambiamento significa anche innovazione, quella digitale è stata accelerata dalla pandemia. Con il ritorno alla normalità è cambiata la tendenza?

"Siamo convinti che l'innovazione porterà tanto, ma anche che il "tocco umano" dato dalla relazione tra cliente e venditore non possa essere sostituita dalle piattaforme web. Il mondo digital non è più una novità, lo considero ormai un dato di fatto, devo però dire che se parliamo di vendite online il risultato è assolutamente poco soddisfacente".

Le auto elettriche immatricolate in Italia nel 2021 sono state 67.542 con un quota di mercato del 4,6%. Quota scesa al 3,3% del primo quadrimestre 2022

La svolta elettrica è una scelta ineluttabile, visti i programmi dei costruttori. Da parte istituzionale viene però un sostegno alla "neutralità tecnologica". Anche questo elemento cambia il mestiere del concessionario?

"Come aziende cerchiamo sempre di fare la nostra parte. Faccio un esempio: di recente come Autotorino (gruppo automobilistico di cui Vanini è presidente, *ndr*) abbiamo formato i nostri 450 venditori sulla mobilità elettrica direttamente in pista, perché riteniamo la formazione un passaggio imprescindibile. L'auto elettrica mostra però numeri ancora molto piccoli (il 4,6% delle immatricolazioni nel 2021 *ndr*), non perché i dealer non sappiano proporla correttamente ma perché non c'è ancora un mercato maturo. Dobbiamo prenderne atto ed essere pragmatici, come concessionari possiamo dare un contributo alla diffusione della rete di ricarica installando fino a 5.000 colonnine "fast charge" dalla Lombardia alla Sicilia. Si tratta di investimenti importanti, ogni unità costa 70/80mila euro con un ritorno dell'investimenti in trent'anni, serve quindi la responsabilità istituzionale nel supportarli".

Il mercato delle auto usate ha chiuso il 2021 con un +13% di vendite sul 2020. Nei primi mesi del 2022, però, sconta la mancanza di prodotto

L'usato è sempre stato un buon canale di business, lo è ancora di più adesso che manca il prodotto nuovo da consegnare. Di riflesso diminuisce la disponibilità di veicoli d'occasione e aumentano i prezzi?

"Il tasso medio di permuta è arrivato all'80%, chiaro quindi che se non possiamo consegnare le auto nuove non riusciamo neppure a ritirare l'usato dei clienti. Problema analogo si verifica con le flotte – noleggi a breve e lungo termine - altro canale dal quale ci approvvigioniamo di veicoli d'occasione recenti. L'usato manca e aumentano i prezzi, ma è una bolla destinata ad esaurirsi nel giro di sei, massimo otto mesi, perché il divario dal costo del nuovo si sta assottigliando e quando si azzerà qualcuno rischia di rimanere con il cerino in mano".

<https://www.gazzetta.it/motori/la-mia-auto/19-05-2022/vanini-federauto-auto-elettrica-mercato-maturo-bolla-prezzi-usato-scoppiera.shtml>

La tre giorni veronese Automotive Dealer Day dedicata al mondo dell'auto, e in particolare a quella dei concessionari, si è aperta il giorno successivo all'entrata in vigore degli incentivi statali all'auto. Abbiamo raccolto le impressioni delle associazioni di categoria Unrae, Federauto e Anfia

Dal nostro inviato Andrea Tartaglia [@andrea_tarta](#)

20 mag 2022 | 15:59 (modificato 22 maggio 2022 | 08:37) – VERONA



Gli incentivi auto 2022 sono ripartiti il 16 maggio

La filiera auto apprezza l'attenzione ricevuta dalle istituzioni, in particolare dal governo che nonostante un'attesa durata più delle attese ha varato un piano di incentivi dalla duplice funzione: da un lato stimolare la domanda di vetture a basse emissioni – fino a 135 g/km di CO₂ - e dall'altro supportare l'industria automobilistica nazionale, che produce componenti per un gran numero di case auto e che deve riorientare la produzione con l'obiettivo della transizione tecnologica e della riduzione delle emissioni. Lunedì 16 maggio il piano è entrato in vigore con la pubblicazione del decreto in Gazzetta ufficiale, il giorno successivo il mondo automotive si è riunito a Verona per l'Automotive Dealer Day, la tre giorni dedicata al mondo dei concessionari, e nel panel di apertura le associazioni di categoria – Unrae, Federauto e Anfia – hanno detto la loro sul sistema di erogazione dei bonus. Pur con sfumature differenti, tutti li salutano con favore ma li ritengono solo un primo passo di un percorso lungo e articolato e con vincoli al momento troppo stretti.

La piattaforma per prenotare gli incentivi destinati all'acquisto di auto e moto ha aperto e online dalla mattina del 25 maggio, dopo la prima giornata di operatività abbiamo fatto un bilancio: più della metà dei fondi destinati alle auto termiche e ibride a basso impatto e la totalità di quelli per moto e scooter termici è già prenotata

Andrea Tartaglia [@andrea_tarta](#)

25 maggio – MILANO



Incentivi auto 2022 operativi dal 25 maggio

Il 25 maggio era la data cerchiata in rosso per gli incentivi auto e moto, quella in cui è scattata la possibilità di prenotare i **bonus** suddivisi tre fasce individuate in base alle emissioni di CO₂ – per le auto – oppure all'alimentazione nel caso delle due ruote. Come è andata? Abbiamo consultato la piattaforma web del Mise, dei 640 milioni di euro di stanziamento complessivo ne risultato già prenotati 150. Scorrendo i dati è evidente come la categoria che ha consumato la percentuale maggiore di risorse disponibili è quella delle auto con emissioni comprese tra 61 e 135 g/km con 92 milioni su un totale di 170, con oltre la metà dei fondi già andata è evidente come la durata degli incentivi per questa categoria specifica abbia un orizzonte temporale molto breve. Sul fronte delle due ruote, praticamente azzerati i 10 milioni destinati a scooter e motocicli termici.

<https://www.gazzetta.it/motori/mobilita-sostenibile/auto-ibride/25-05-2022/incentivi-auto-moto-primo-giorno-gia-prenotati-150-milioni-auto-termiche-gettonate.shtml>



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

TRUCK

IVECO, 15 S-Way LNG consegnati al Gruppo D'Innocenti

“La scelta del Gruppo D'Innocenti è la dimostrazione che l'Italia, capofila della trasformazione energetica è pronta per un trasporto realmente sostenibile. Specialmente in una mission come quella del trasporto corriere, servono veicoli che garantiscano performance sul lungo raggio, senza impattare sull'ambiente". ha commentato Fabrizio Buffa, IVECO Italy Market Alternative Propulsions Manager.

05/02/2022 di Redazione



IVECO ha consegnato 15 [S-Way LNG](#) al Gruppo D'Innocenti, azienda romana specializzata in trasporto espresso. I 15 trattori alimentati a gas naturale liquefatto - con serbatoio LNG da 540 litri di capacità sia lato destro sia lato sinistro e passo di 3.800 millimetri - verranno integrati nella flotta del gruppo per il committente [GLS Italy](#). I veicoli sono dotati di cambio Hi-Tronix 12 marce, pacchetti Driving Comfort Plus, Arctic Climate, Premium Style, Driver Assistant, e fari Full LED.

Inoltre, sono equipaggiati con ralla JOST da 2" altezza 185 mm e piastra da 50 mm, predisposizione ADR, frigorifero estraibile e contenitore isotermico, climatizzatore a regolazione automatica e Parking Cooler integrato, due lettini, riscaldatore indipendente cabina/motore ad acqua (6 Kw), spoiler superiore e laterale, e predisposizione per il toll collect.

La consegna dei 15 S-Way LNG IVECO a Roma

La consegna si è svolta a Roma presso la sede del concessionario [Romana Diesel](#). Hanno presenziato all'evento il titolare della ditta Massimo D'Innocenti insieme ai figli Daniele e Damiano, titolari dell'azienda; Massimo Artusi, Responsabile Commerciale Heavy Line Romana Diesel; Davide Ferraro, GLS Italy Senior Manager National & International Linehails, e Fabrizio Buffa, IVECO Italy Market Alternative Propulsions Manager.



“Abbiamo sempre dato fiducia al nostro partner Romana Diesel, che ci ha seguito nella consegna di questi 15 IVECO S-WAY a gas naturale, e continueremo a dargliela anche in futuro. Dopo tutti gli anni di collaborazione siamo soddisfatti del lavoro svolto insieme e di come le due aziende siano cresciute nel tempo”, ha commentato **Massimo D'Innocenti**.

«Performance nel lungo raggio senza impattare sull'ambiente»

Fabrizio Buffa, **IVECO Italy Market Alternative Propulsions Manager**, ha aggiunto: “La scelta del Gruppo D’Innocenti è la dimostrazione che l’Italia, capofila della trasformazione energetica è pronta per un trasporto realmente sostenibile. Specialmente in una mission come quella del trasporto corriere, **servono veicoli che garantiscano performance sul lungo raggio, senza impattare sull’ambiente**. In quest’ottica, il gas naturale liquefatto permette un ulteriore passo verso la decarbonizzazione del settore dei trasporti tramite il Bio-LNG, una risorsa fondamentale per il raggiungimento di un’immediata indipendenza energetica”.

Massimo Artusi, **Responsabile Commerciale Heavy Line Romana Diesel**, ha chiosato: “L’investimento del Gruppo D’Innocenti avviene **in un momento non facile per l’autotrasporto italiano** nel suo complesso e, soprattutto, di forte tensione dei mercati energetici. È un atto di grande coraggio e imprenditorialità in favore dell’ambiente e della sicurezza stradale, una scelta coerente con una politica pluriennale e di lunga visione. Le aziende pioniere della trasformazione energetica devono ricevere il massimo riguardo dalle case costruttrici, grande supporto da parte delle Istituzioni e l’interesse di tutta la collettività”.

<https://www.vadoetornoweb.com/iveco-s-way-lng-dinnocenti/>



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

TV E RADIO

Intervista del presidente De Stefani a Radio Lombardia - 26
aprile 2022