



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

GIUGNO 2022



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

STAMPA

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Rubrica Federauto			
22	Il Sole 24 Ore	29/06/2022	<i>Int. a A.De Stefani: L'Italia rischia di perdere 500 concessionari</i>	2
41	Corriere della Sera	18/06/2022	<i>Auto, l'appello della filiera al governo</i>	3
1	Corriere della Sera	12/06/2022	<i>Costi, tempi e posti di lavoro. L'Italia possibile dell'auto elettrica (A.Rinaldi/F.Savelli)</i>	4
I	La Stampa	14/06/2022	<i>Inserto - L'arma spuntata degli incentivi aiuta, ma non basta (M.Eccheli)</i>	7
19	Il Giornale	13/06/2022	<i>Prezzi in aumento e meno sconti: gli incentivi sono l'ultima speranza (P.Bonora)</i>	9
20	Il Giornale	02/06/2022	<i>Auto, i bonus attenuano le perdite: -15,1% (P.Sonora)</i>	10
50/54	Panorama	22/06/2022	<i>L'Europa fa a pezzi il motore (G.Fontanelli)</i>	11
53/56	Panorama	08/06/2022	<i>C'era una volta l'auto... (G.Fontanelli)</i>	16
47/51	Quattroruote	01/07/2022	<i>Attualita' 2035 termico addio</i>	20
2	Il Foglio	21/06/2022	<i>Mobilita' - Europa, sogno impossibile (M.Cucchi)</i>	25
19	Il Fatto Quotidiano	17/06/2022	<i>Sempre caro mi fu questo veicolo: costa tanto persino l'usato (M.Eccheli)</i>	26
11	Risveglio (Ravenna)	16/06/2022	<i>"Saremo piu' dipendenti</i>	27
29	Corriere Romagna di Forli' e Cesena	14/06/2022	<i>Auto elettriche rallentare i tempi</i>	28
5	Il Resto del Carlino - Ed. Ravenna/Faenza/Lugo	12/06/2022	<i>"Ma il mercato non decolla E le colonnine sono ancora poche"</i>	29
1	Il Mattino di Puglia e Basilicata - Edizione Puglia	10/06/2022	<i>"L'europa ammazza stellantis"</i>	30
2	Metro	10/06/2022	<i>Clima, i costi insostenibili dell'inazione</i>	33

Intervista. Adolfo De Stefani.
Presidente **Federauto**

L'Italia rischia di perdere 500 concessionari

No, non durerà. Se si prova a sottoporre i dati di Italia Bilanci su occupazione e costo del lavoro nelle concessionarie ad Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di **Federauto** (l'associazione della categoria), si ricava la sensazione che appartengano a una fase ormai finita: d'ora in avanti, potrebbero arrivare solo tagli. «Vuole una mia previsione? Oggi noi concessionari siamo 1.260, tra due anni rischiamo di essere meno di 800. E non è che i dipendenti che rischiamo di essere lasciati a casa da chi è destinato a chiudere abbiano tante possibilità di essere riassorbiti da chi resta».

Perché? Non potrebbe esserci una concentrazione del mercato nelle mani di pochi operatori, organizzati spesso come gruppi aziendali sempre più grandi? In fondo, nel settore c'è stata una crescita dimensionale notevole, tanto che chi prima era considerato grande e ha mantenuto invariato il fatturato ora viene considerato solo un operatore medio...

Sì, oggi per essere considerati grandi bisogna avere almeno 200 milioni di fatturato, cosa impensabile prima. Ma il fatturato non dice tutto, specie nel settore auto: vendiamo beni costosi (sono la prima voce di spesa di una famiglia, dopo la casa) e quindi fatturiamo tanto, ma i nostri margini sono bassi. Tanto che, se rifacciamo i conti del costo del lavoro in percentuale sui

margini di vendita delle auto anziché sul fatturato, otteniamo un 60-70% invece del 4-6%.

Guadagnamo ben più dalle attività di officina.

Non vi basta?

No, i grossi numeri restano quelli legati alle vendite. E qui, come prevedono molti, l'Italia si avvia a diventare un mercato da 1,5 milioni di nuove immatricolazioni all'anno, mentre la nostra attuale forza lavoro è dimensionata su circa due milioni di auto vendute e i dati di occupazione elaborati da Italia Bilanci riflettono questi. Né possiamo sperare che le vendite risalgano: tra il prezzo fisso che le case vogliono imporre, l'inflazione e gli obblighi di elettrificazione, nuove dotazioni di sicurezza e sistemi antinquinamento sempre più sofisticati, i prezzi saranno sempre meno abbordabili, mentre il successo anche degli ultimi incentivi per auto a benzina e diesel dimostra che il pubblico risponde solo se può spendere "poco". Non solo: dal 2019 le case ci hanno chiesto un impegno ancora maggiore sul personale, sia sull'assistenza post vendita (in certi casi si è passati da un addetto ogni tre vetture presenti in officina a circa 1,5) sia nello showroom (a volte con uno specialista da impiegare per rispondere a tutte le possibili domande sul prodotto, che è sempre più complesso).

Non è strano, visto che molte case abbandoneranno gli attuali contratti di concessione per passare quelli da commissionari o agenti, che presuppongono una struttura più leggera?

Lo è. Tanto più che, da quanto le case dicono, dovremmo eliminare anche buona parte dei nostri addetti amministrativi, visto che non dovremmo più essere impegnati nella fatturazione al cliente finale, che diventerebbe compito del costruttore. E in altre attività connesse nel nostro attuale ruolo di concessionari, venditori autonomi. Forse la spiegazione della stranezza sta in alcune clausole dei nuovi contratti, che di fatto sembrano lasciare a noi compiti che non ci spettano più. Prima o poi interverrà l'Antitrust, ma a qual punto temo che sarà già troppo tardi: molti di noi avranno già dovuto chiudere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PESSIMISMO
I prezzi rimarranno alti: ora le case li vogliono fissi
Congiuntura e obblighi di legge non aiutano



Attività di officina. Guadagni più alti che sulle vendite



Sulla transizione

Auto, l'appello della filiera al governo

Un convegno, nel contesto del Milano Monza Motor Show 2022, in cui erano presenti Anfia, Unrae e Federauto, dove è emersa la grande preoccupazione di tutta la filiera sulla scadenza del 2035. È stato invocato un incontro con il premier Mario Draghi. Il ministro dello Sviluppo Economico, Giancarlo Giorgetti, ha apertamente dichiarato che «è necessario valutare ogni alternativa all'elettrico, la mobilità deve essere libera ed è necessario preservare la competitività dell'industria europea». Paolo Scudieri, presidente Anfia, ha detto che «il voto pesa come un macigno sul capo delle nostre società, tutti siamo favorevoli alla sostenibilità ma chi decide in Europa deve avere le competenze per farlo, per non lasciare campo libero ai costruttori asiatici». Michele Crisci, presidente Unrae, ha chiesto alla politica di «dare certezze per programmare gli investimenti necessari». Adolfo De Stefani Cosentino, presidente Federauto, ha chiesto di «parificare all'Ue la detraibilità fiscale per la auto aziendali». (b.car.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

L'INCHIESTA

Costi, tempi e posti di lavoro L'Italia possibile dell'auto elettrica

di **Andrea Rinaldi**
e **Fabio Savelli**

Ritardi, costi e posti di lavoro a rischio. Ecco cosa ancora manca per arrivare pronti al percorso di transizione green previsto nel 2035, quando sarà vietato vendere auto a benzina e diesel. Ci sono 101 aziende su 900 a rischio chiusura. Valgono 8,5 miliardi e 26 mila addetti. Resta l'incognita dei prezzi, ancora troppo alti per le nuove vetture elettriche e soprattutto sono troppo poche le infrastrutture. Le colonnine di ricarica in Italia sono meno di 30 mila e l'obiettivo minimo è arrivare almeno a 110 mila.

alle pagine 36 e 37



Auto elettrica, obiettivo 2035 Dove va la filiera italiana

I ritardi, i costi, i posti di lavoro a rischio. La conversione è ancora lontana

di **Andrea Rinaldi**
e **Fabio Savelli**

«**A** che punto è la notte?», verrebbe da chiedersi guardando la traversata dell'automotive italiano verso gli obblighi europei dello stop a benzina e diesel nel 2035. Un documento riservato del ministero dello Sviluppo economico e condiviso nell'ultimo tavolo con sindacati e associazioni di categoria delinea la sfida che abbiamo davanti: nel nostro Paese ci sono 101 aziende su 900 ad alto rischio di chiusura perché specializzate nel

powertrain, il modulo dell'auto con la combustione interna destinato a sparire. Valgono 8,5 miliardi e 26 mila addetti, in bilico perché mancano soldi e capacità per riconvertirsi. Al contrario, segnala il ministero guidato da Giancarlo Giorgetti, esistono imprese ad alto potenziale dal momento che lavorano con batterie, connettività, guida autonoma, ma sono solo 40.

Il ritardo

L'ultimo Osservatorio della componentistica di Anfia rende l'idea del nostro ritardo: la filiera conta 2.200 imprese e 160 mila addetti e la percentuale di fornitori che si descrivono come posizionati sul comparto dei motori a benzina e diesel è rispettivamente

del 72,8% e 77,9%. «Il problema non è che la filiera sta per un terzo sul motore a scoppio, ma che l'auto elettrica sballa il valore aggiunto — sostiene Marco Stella, presidente del gruppo componenti Anfia—. Quello aggiunto disponibile, che risiede negli elementi della batteria, comprime il resto perché l'auto si semplifica, si fa più leggera, con meno componenti». Il principale costruttore, Stellantis, al momento sforna solo due mezzi full electric: 500E e Ducato. Il piano industriale però è ambizioso, anche se il lancio e l'aumento della produzione di nuovi modelli (Maserati Grecale, Alfa Tonale, Maserati Gt e Gran Turismo) soffrono la carenza di microchip. Però

l'asticella è fissata: tutta la gamma elettrificata entro il 2027. Direzione analoga presa da Volkswagen. Dunque le case costruttrici si stanno muovendo, anche costrette dai target sulle emissioni e sulle quote di elettrico da realizzare imposte dalla Ue.

Il prezzo

Sulle vetture di nuova gamma pesa il prezzo. Servono perciò gli aiuti della politica. In Italia 8,7 miliardi fino al 2030 ricompresi nel fondo automotive, scorporato dalle risorse del Pnrr, strategia che ha provocato più di qualche malumore tra gli addetti ai lavori. In Italia una vettura elettrica costa in media dal 20 al 30% in più di una a motore a scoppio. Siccome il prezzo medio delle



vetture tradizionali è attorno ai 25 mila euro (dati Federauto) parliamo di un prezzo che oscilla tra i 30 mila e i 37 mila euro. Troppi per il consumatore medio che può permettersi di spendere in media 8 mila euro: generalmente per auto inquinanti, da euro 4 in giù. In Italia ne circolano 20 milioni, oltre il 50% del parco vetture costituito da 38,8 milioni di veicoli con un'anzianità media di 11,8 anni.

Col carovita galoppante e le incertezze dello scenario economico, la parte del leone degli acquisti la fa l'usato, che tutto è tranne che è elettrico. In Italia nel 2021 sono state vendute 4,5 milioni di vetture: 3 milioni usate, 1,5 milioni nuove. Le auto nuove le comprano prevalentemente le aziende. Quelle usate le comprano i privati. Se le aziende acquistassero di più, potrebbero mettere sul mercato di seconda mano vetture elettriche, in media dopo 30 mesi. I lavoratori autonomi, tuttavia, non possono detrarre l'Iva e anche questo contribuisce al crollo delle immatricolazioni ai livelli degli anni '60.

Il modello

Sull'elettrico c'è un nuovo tema di obsolescenza. Dice Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto: «L'elettrico è ancora giovane. Mentre per un'auto tradizionale il valore residuo è di circa il 50-52% dopo due anni e mezzo, siamo sicuri che un'auto elettrica dopo lo stesso tempo avrà lo stesso valore? Le auto elettriche in Italia l'anno scorso hanno raggiunto una quota di mercato del 18,5%: 79 mila ibride e 77 mila elettriche. Quest'anno il mercato va peggio: le previsioni indicano mancate immatricolazioni per oltre 1,5 milioni di vetture. Prima della pandemia eravamo tarati a 1,8-1,9 milioni. Ma è chiaro che da qui al 2035 dovrà cambiare il modello di mobilità. Bisognerà avere su strada, calcola ancora l'associazione Motus-E, almeno 10 milioni di vetture in meno. Ma non raggiungeremo a quella data 28 milioni di elettriche. Resisterà una quota di vetture che andrà avanti con biocarburanti green. Per rispettare il Piano per il clima scritto dal governo dobbiamo raggiungere il 50%

di quota di mercato da elettrico nel 2028: significa almeno 700 mila vetture elettriche immatricolate all'anno.

Stella aggiunge un altro aspetto problematico: «Abbiamo bisogno di intercettare più valore, se vogliamo riuscire a ricostruire altre tecnologie e altri domini, non possiamo dipendere per la chimica dalla Cina». La sua associazione con i componentisti europei e Pwc ha calcolato che in Italia verranno messi a rischio circa 73.000 posti di lavoro, di cui 63 mila nel periodo 2025-2030: e non saranno compensati dalle circa 6.000 nuove posizioni che creerà la mobilità elettrica. Per produrre batterie servirebbero gigafactory che al momento in Italia sono solo sulla carta. Quella di Termoli promessa da Stellantis è ancora nel limbo, ancora più nebulosa quella di Italvolt priva di clienti e commesse.

Infrastrutture

Il nodo principale resta quello infrastrutturale: le colonnine di ricarica per le vetture elettriche, dato di marzo 2022, sono circa 27.800 in tutta Italia. Malgrado il numero in crescita, ancora poche: dobbiamo arrivare almeno a 110 mila in pochi anni. Manca, però, un piano nazionale che identifichi una percentuale minima di posti da elettrificare nelle aree di parcheggio. Servirebbe una norma che definisca le percentuali di posti che i parcheggi devono dedicare alla ricarica delle vetture. Dice Carlalberto Guglielmotti, alla guida di Nhoa capofila nella mobilità elettrica: «Le proposte legate ai fondi Pnrr vanno nella giusta direzione, ma sui testi dei decreti attuativi c'è ancora molto da lavorare: il rischio è che nell'impeto legislativo si finisca per lasciare la responsabilità dell'elettrificazione del Paese a pochi attori».

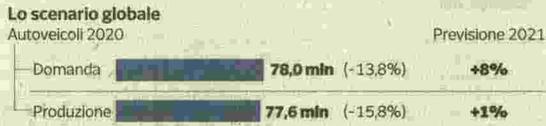
C'è l'incertezza relativa all'autorizzazione per l'installazione di nuove cabine di media tensione. Ad oggi il distributore di energia, che sia Enel, Acea, Unareti o Iren, è l'attore che decide le tempistiche e dà l'ok e dunque tutto dipende dai suoi investimenti. Non c'è neanche la disponibilità della potenza elettrica necessaria a effettuare le installazioni fast con potenze

superiori ai 50 kilowatt utili per ricaricare velocemente. Servirebbero incentivi dedicati alle installazioni di sistemi di accumulo che ancora mancano, come risultano tortuose le autorizzazioni (e le attività tecniche) per agganciare i punti di ricarica alle cabine e infine alla rete distributiva di Terna con cavi che passano spesso su terreni demaniali o privati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

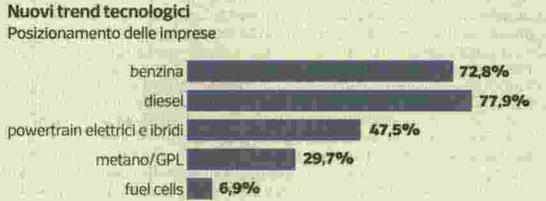


La componentistica made in Italy



I numeri della componentistica italiana

	Italia	Piemonte
Imprese	2.203	737
Fatturato	44,8 mld (-11,9%)	15,8 mld (-13,8%)
Addetti	161.465 (-1,5%)	56.696 (-2,7%)

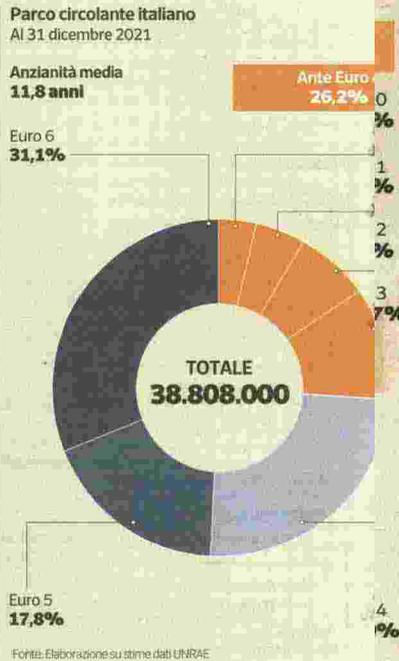


R&S e Industria 4.0

In calo ↓ le imprese che investono in R&S e sviluppano innovazioni di prodotto e di processo.

In lieve aumento ↑ le imprese che innovano in chiave Industria 4.0.

Fonte: Camera di commercio di Torino



Quanto pesa il Fisco sulla vendita dell'auto

- € **20.400**
Prezzo medio ponderato autovettura
 - % **4.490**
Iva 22%
 - 🚗 **145**
Costo immatricolazione (emolumenti Aci, imposta di bollo, diritti DDT, targa)
 - 📄 **390**
IPT* (Imposta Provinciale Trascrizione) (variabile a seconda della potenza e della provincia di residenza dell'acquirente)
 - 🏠 **220**
TASSA AUTOMOBILISTICA (variabile in funzione di KW e classe Euro del veicolo)
 - 5.245**
TOTALE
- *È stata considerata una maggiorazione del 30%
 Fonte: Elaborazione su dati UNRAE. L'Ego-Hub



Corriere.it
 Tutti gli aggiornamenti in tempo reale su automotive e mobilità elettrica sul sito del Corriere della Sera

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

NONOSTANTE LA SOVVENZIONE, CALO DI VEDITE DEL 15

L'arma spuntata degli incentivi aiuta, ma non basta

MATTIA ECCEHLI
ROMA

Gli incentivi servono, ma non bastano. La flessione del mercato di maggio – la più contenuta dell'anno malgrado una contrazione di oltre il 15% – ha portato ad una perdita dei volumi complessivi a quasi 180.000 macchine. Nei primi cinque mesi del 2022 in Italia è stato immatricolato un quarto di auto nuove in meno rispetto allo stesso periodo del 2021: 556.974 contro 735.420. Le sovvenzioni pubbliche (le prenotazioni sono state aperte il 25 maggio) hanno contribuito a limitare i danni. La preoccupazione nel comparto resta alta, motivata anche dal voto dell'Europarlamento che ha confermato la linea della Commissione sul divieto di vendita di veicoli alimentati da unità a combustione interna (benzina, diesel, Gpl e metano) dal 2035. Non sono state previste eccezioni per i carburanti alterna-

tivi, ma per i costruttori di nicchia: un «salvagente» per la Motor Valley italiana.

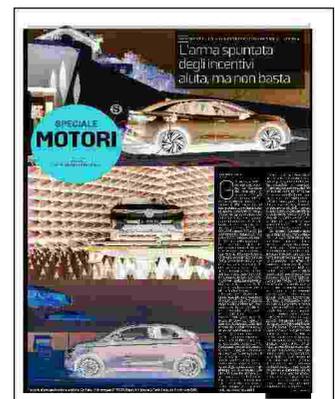
In poco meno di due settimane sono già stati consumati quasi 160 dei 170 milioni messi a disposizione per i veicoli con emissioni più alte, tra i 61 e 135 g/km di CO₂, mentre restano i fondi per elettriche e ibride plug-in (0-60 g/km di CO₂). Il segnale è chiaro: o le famiglie diffidano ancora delle elettriche oppure non se le possono permettere. «Il Governo dovrà fare qualcosa, anche se non so cosa», osserva Aldo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, ovvero dei concessionari. «Bisogna riconoscere che a livello comunitario è stato l'unico a prevedere incentivi anche per le più moderne auto con motori termici, ma il problema resta», aggiunge. Ed è lo stesso che identifica anche Michele Crisci, presidente dell'Unrae, l'associazione dei costruttori esteri in Italia: «La norma esclude imprese e flotte aziendali», rilevano entrambi.

Secondo Crisci, l'obiettivo ambientale della politica europea va perseguito in Italia con un'operazione a tenaglia: «Servono incentivi tra gli 800 milioni e il miliardo l'anno per la conversione (l'attuale stanziamento era di 650 milioni, ndr) e occorre agire sulla fiscalità per favorire l'acquisto delle auto più ecologiche da parte delle imprese», insiste il presidente dell'Unrae. In Italia la detraibilità dell'Iva è del 40%, in Germania, dove le vetture aziendali valgono quasi due terzi dei volumi, è totale.

De Stefani Cosentino spiega le ragioni di questa opzione: «Le auto delle flotte alimentano il mercato dell'usato nel giro di qualche anno», precisa. In condizioni normali contribuiscono anche a calmierare i prezzi, che adesso sono elevati perché c'è carenza di prodotto per effetto di pandemia, mancanza di semiconduttori, guerra. Degli attuali fondi, per le vetture da 0 a 20 e da 21 a 60 g/km di CO₂ restano ancora 390 milioni, ossia oltre il 90%. Il problema è che le elettriche e le plug-in

sono ancora troppo care: «È importante che le aziende possano accedere ai finanziamenti – insistono i presidenti di Unrae e Federauto – per portare sul mercato, almeno su quello dell'usato, veicoli più puliti e a prezzi dimezzati consentendo ai privati l'acquisto». Crisci sollecita un «approccio pragmatico per raggiungere l'obiettivo ambientale». De Stefani Cosentino invoca anche un pragmatismo industriale europeo: «Mi pare che questa guerra non abbia insegnato alcunché», ammonisce. «Per essere sostenibile, la transizione non deve permettere che ci consegniamo ai cinesi: hanno il controllo su tutte le materie prime necessarie per la produzione di batterie e noi puntiamo esclusivamente sull'elettrico», ricorda. A giudizio di Crisci la svolta a zero emissioni è invece un'opportunità: «Ci sono imprese, anche italiane, che possono crescere puntando sull'innovazione». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





SPECIALE
MOTORI

MARTEDÌ 14 GIUGNO 2022



Tre delle più recenti novità elettriche. Dall'alto: Volkswagen ID.5 GTX, Renault Mégane E-Tech Electric e Fiat Nuova 500

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

FOCUS SUI CONCESSIONARI

Prezzi in aumento e meno sconti: gli incentivi sono l'ultima speranza

Nel 2021 il valore medio netto del nuovo è salito a 24.300 euro

Pierluigi Bonora

■ Le automobili costeranno sempre più care e «scordiamoci tra un po' di pagarle meno di 20mila euro»: parola di Luca De Meo, ad di Renault Group, nei giorni scorsi a Milano per incontrare le aziende della componentistica associate ad Anfia (Associazione della filiera italiana automotive).

La conferma, quella del top manager, di quanto sta effettivamente avvenendo nel mercato. Le ragioni dei rincari: elettrificazione, dispositivi di assistenza alla guida, connettività e i nuovi rapporti tra Case madri e concessionari la cui conseguenza, tra le altre, è lo stop agli sconti. «I costruttori sono alle prese

con investimenti miliardari - afferma Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di **Federauto** (Federazione italiana dei concessionari) - da qui il rialzo dei prezzi che lo scorso anno è già stato intorno al 10%. Se guardiamo alle macchine compatte elettriche ed elettrificate si arriva anche al 30 per cento».

In questo contesto ci sono le Case automobilistiche che vogliono passare, rispetto alla rete commerciale, al cosiddetto contratto d'agenzia. «In pratica - spiega il presidente di **Federauto** - viene imposto al concessionario di seguire regole precise sulle vendite e ciò comporta il prezzo di listino fisso. Addio, quindi, a quel 5% di sconto medio che si faceva al cliente. Tra

inflazione che avanza e caro materie prime siamo costretti a scordarci delle auto offerte a certi prezzi. Grazie ai nuovi contratti d'agenzia, le Case automobilistiche lucreranno sul margine di trattativa e il consumatore risulterà così danneggiato».

Visto come sta evolvendo il mercato, sarà sempre più difficile per i ceti meno agiati programmare l'acquisto di un nuovo veicolo nonostante gli incentivi, tra l'altro già esauriti per le vetture più convenienti, quelle con motore endotermico. Da qui la prospettiva di un rallentamento del processo di svecchiamento del parco circolante. «Una soluzione - aggiunge De Stefani Cosentino - potrebbe essere quella di mettere mano al-

la fiscalità e mi riferisco all'usato più recente, anche se pure il mercato delle auto di seconda mano subirà dei rincari».

In un recente articolo sul *Giornale*, il direttore del Centro studi Fleet & Mobility, Pier Luigi de Viscovo, aveva evidenziato come «nel 2021 il prezzo medio netto di un'auto nuova è passato da 22.400 a 24.300 euro, che sarebbero stati 25.400 senza 1 miliardo e 50 milioni di incentivi».

«Un giochetto fatto già l'anno prima - così del Viscovo -: nel 2019 il valore medio netto era 21mila euro, salito nel 2020, durante la pandemia, a 22.400, che senza incentivi sarebbero stati 22.800. Quindi, vendere meno, guadagnando di più».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

LE IMMATRICOLAZIONI A MAGGIO IN ITALIA

Auto, i bonus attenuano le perdite: -15,1%

Prevalgono gli incentivi sui veicoli tradizionali. Il voto Ue al piano «green»

Pierluigi Bonora

■ Sulle immatricolazioni di auto in maggio, l'effetto dell'entrata in vigore degli ecobonus a mese avanzato, è valso solo ad attenuare il «rosso» del mercato: -15,1% sullo scorso anno (era -33% ad aprile) e -38,7% sullo stesso periodo del 2019, prima della pandemia. Nei primi 5 mesi dell'anno, il calo risulta del 24,3% e del 38,9% sull'anno pre Covid-19. Bisognerà, quindi, attendere fino al 30 giugno per avere il primo riscontro «pieno», anche se permangono i continui rallentamenti nelle consegne



CONCESSIONARI

Adolfo De Stefani Cosentino

dei veicoli.

«Come previsto - commenta Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di **Federauto** (concessionari) - il ritmo delle prenotazioni dei fondi per la fascia 61-135 g/km di CO2, ossia quel-

le relative all'acquisto di veicoli endotermici Euro 6 con rottamazione obbligatoria di un'auto fino a Euro 4, è molto sostenuto, in virtù della lunga attesa che ha portato i clienti a procrastinare la firma dei contratti per poter accedere ai contributi annunciati a febbraio. Si tratta della fascia dove si concentrano i maggiori volumi di immatricolazioni, rispetto a quelli di vetture solo elettriche e ibride *plug-in*, per cui non stupisce il rapido assorbimento delle risorse (restano circa 33,7 milioni dei 170 iniziali). Più rallentato, invece, l'utilizzo degli altri stanziamenti, a riprova che una politica incentrata esclusivamente sull'elettrico, tra l'altro dipendente dai *micro-chip* provenienti dall'Asia, da un accesso più capillare e omogeneo alla rete di ricarica pubblica e dall'incremento delle energie rinnovabili, non consente un veloce rinnovo del parco».

Gian Primo Quagliano, presidente del Centro studi Promotor, nello stimare per fine anno

-15,6%

È il calo delle vendite di Stellantis il mese scorso, stabile sul 2021 la quota mensile di mercato: 39,2%

1,336 milioni di vendite (-8,3% sul 2021 e -30,3% sul 2019) evidenzia come il governo abbia stanziato «fondi esuberanti per le auto 0-60 g/km di CO2 e assolutamente insufficienti per le vetture con motori tradizionali a ridotte emissioni». E aggiunge: «Le Case automobilistiche sopravvivono e investono sull'elettrico grazie all'apporto economico decisivo che ricevono dalla produzione ad alimentazione endotermica». Guardando alle immatricolazioni, in Italia, dei primi tre costruttori, in maggio Stellantis -15,6% (30,1% da gennaio) e quota mensile stabile al 39,2%; Volkswagen Group -14,7% (-27,2%) e Renault Group -14,2% (-10,6%). Tra i modelli di Stellantis, nei rispettivi segmenti, quota record del 19,3% per Lancia Y, e oltre il 22% per le Jeep 4xe.

Ora l'attenzione è tutta rivolta alla settimana prossima quando è in programma la votazione, in plenaria al Parlamento Ue, del pacchetto «Fit for 55» per una mobilità a impatto climatico zero. «Auspichiamo prevalga un approccio realistico e aperto a tutte le tecnologie per conseguire gli obiettivi ambientali nei prossimi anni, evitando scelte unilaterali della politica che possano condurre a pericolosi squilibri economici e sociali», afferma il presidente di **Federauto**, De Stefani Cosentino.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

TRANSIZIONE A OSTACOLI

Dai 2035, solo veicoli elettrici, impone la Ue.

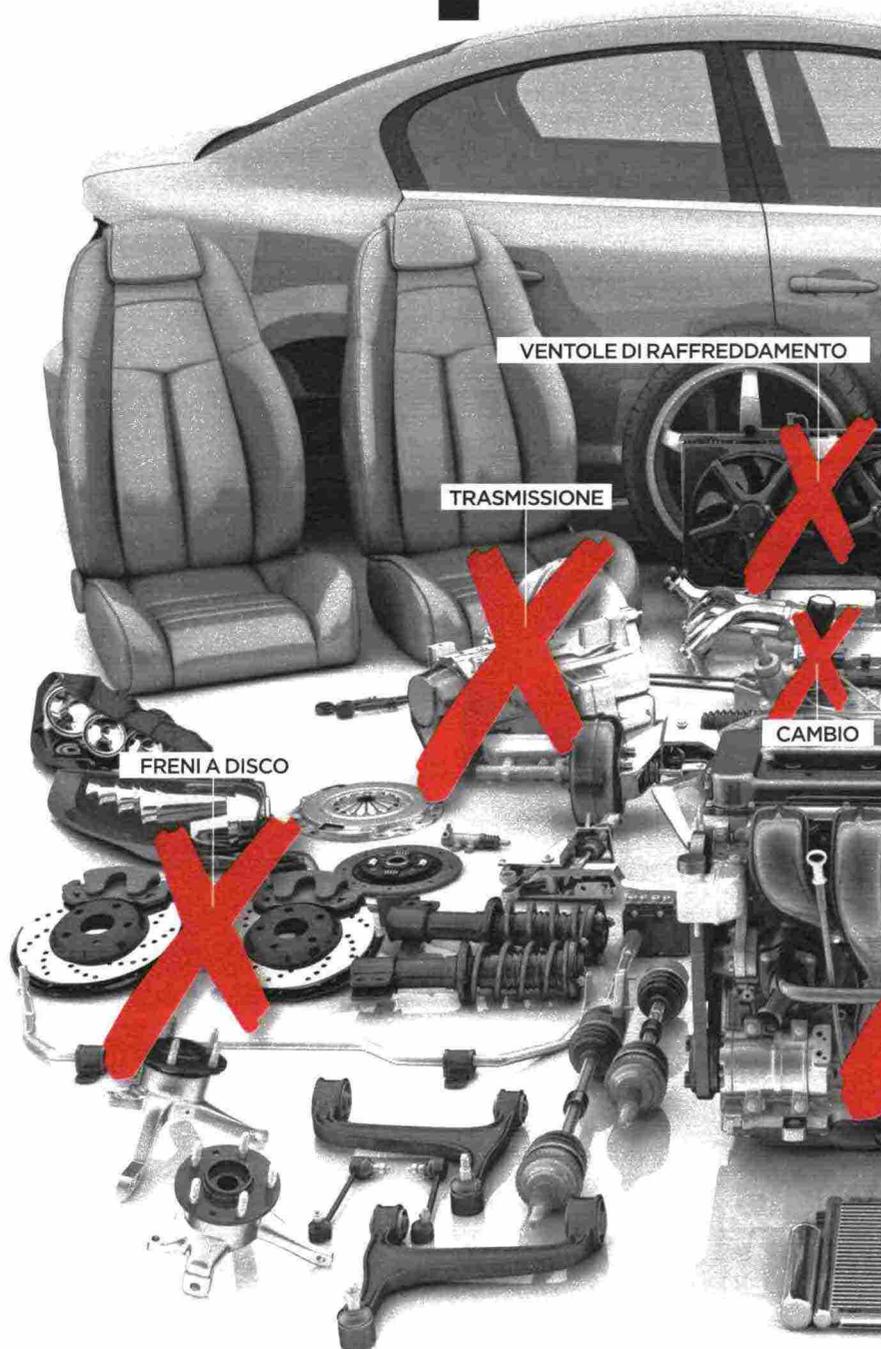
Significa che le case automobilistiche non produrranno più tutti quei componenti necessari ai mezzi a benzina. Uno shock per molte imprese italiane, con una perdita potenziale di 73 mila posti di lavoro. Riuscirà a reagire il nostro Paese?

di Guido Fontanelli

Albero a camme, alternatore, bielle, cambio, candele, catalizzatore, cinghia di trasmissione, filtro aria, filtro olio, filtro antiparticolato, frizione, iniezione, motorino di avviamento, pistoni, pompa del carburante, pompa dell'olio, serbatoio del carburante, sistema di scarico, testata e monoblocco del motore, valvole. Sono alcuni dei pezzi di un'auto con motore a scoppio che fra 13 anni non converrà più produrre in Europa.

Dal 2035, infatti, sarà permessa la vendita nel continente solo di vetture e furgoni con emissioni zero, come stabilito dal Parlamento europeo. E per rispettare questa norma le case automobilistiche si dovranno affrettare a cambiare profondamente la struttura produttiva: in Europa ci sono ben 126 impianti che assemblano motori, cambi e trasmissioni (5 in Italia) e che danno lavoro a 112 mila persone. Con le auto elettriche non serviranno più, dovranno essere ristrutturati o chiusi e dovrebbero prendere il loro posto fabbriche di batterie, di inverter, di motori elettrici, di magneti e di rotor. E naturalmente il passaggio ai veicoli a batteria investe non solo i produttori di auto, ma anche i fornitori e i produttori di macchinari

L'Europa fa

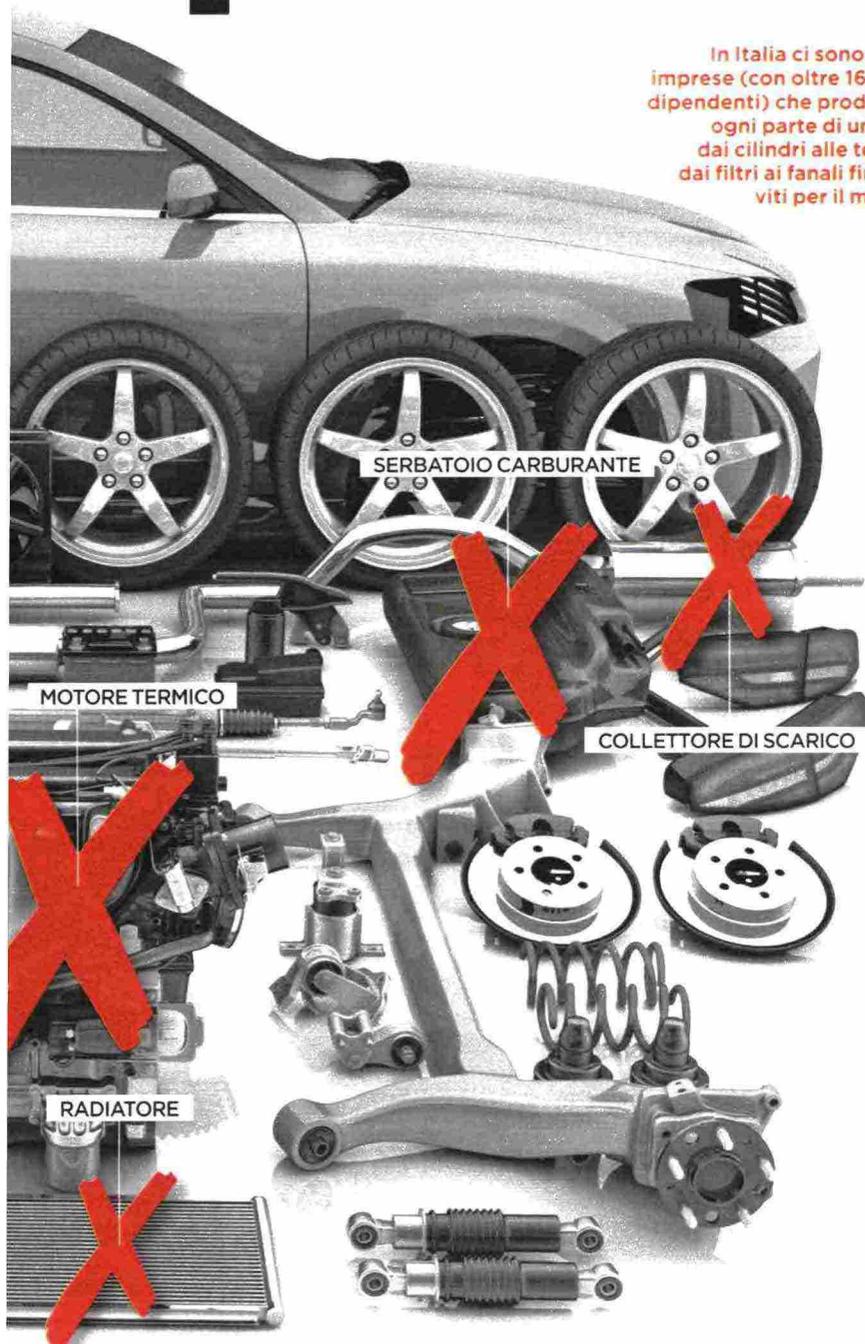


Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

a pezzi il motore

In Italia ci sono 2.200 imprese (con oltre 160 mila dipendenti) che producono ogni parte di un'auto: dai cilindri alle testate, dai filtri ai fanali fino alle viti per il motore.



che realizzano i componenti dei motori.

L'Italia verrà colpita violentemente da questa rivoluzione perché nei cento anni abbondanti di storia dell'automobile il nostro Paese ha costruito un fitto tessuto di imprese che producono ogni parte di una vettura: dai cilindri alle testate, dai filtri ai fanali fino alle viti per il motore, dove un'azienda come Brugola è leader mondiale. Un sistema fondamentale per l'economia nazionale, formato da 2.200 imprese con oltre 160 mila dipendenti.

Il problema è che il sistema di propulsione di un'auto elettrica non solo è costituito da parti diverse rispetto a un veicolo tradizionale, ma ne ha di meno: dagli oltre mille componenti di un motore a scoppio si scende a poche centinaia (senza contare le singole celle della batteria). Anche il cablaggio è più semplice. E di questi pezzi, attualmente molti vengono realizzati all'estero: per esempio, in una Panda con motore tradizionale prodotta a Pomigliano l'80 per cento dei componenti è fatto in Italia; in una Cinquecento a batteria nata a Mirafiori la parte italiana scende invece al 60 per cento, e non è quella che vale di più: accumulatore, sistema di trazione (powertrain) e il convertitore che modula l'energia dalla batteria al motore sono realizzati, per ora, fuori dall'Italia.

Uno studio riservato del ministero dello Sviluppo economico rivela che nel nostro Paese ci sono 101 aziende con 26 mila addetti a rischio di chiusura perché specializzate nel powertrain dell'auto a benzina e a gasolio. Mentre l'Anfia,

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

TRANSIZIONE A OSTACOLI



l'associazione che raggruppa le società italiane dell'automotive, sostiene che l'Italia potrebbe perdere circa 73 mila posti di lavoro nei prossimi anni a causa del passaggio all'auto elettrica.

Anche i riparatori e i concessionari (si veda il riquadro) sono in pericolo, vista la minore manutenzione che richiedono i veicoli elettrici. Nel corso dell'assemblea dell'Anfia del 31 maggio il presidente Paolo Scudieri ha parlato di «schizofrenia mono-tecnologica proposta dalla Commissione»: «Il legislatore europeo» ha aggiunto «vuole "dismettere" completamente tutti i prodotti della sua filiera più importante per abbracciare una sola tecnologia, a oggi di totale dominio asiatico, creando, in questo modo, pericolosi squilibri non solo nel mercato, ma soprattutto in ambito sociale».

La decisione dell'Europa ha spaccato politici e opinione pubblica in due fazioni. Da una parte i pessimisti, capitanati da Matteo Salvini e Giorgia Meloni, secondo i quali lo stop alle auto inquinanti «è una follia assoluta, un regalo alla Cina e un disastro per i lavoratori» (Salvini), «una strategia alla Taffazzi» (Meloni). Dall'altra c'è chi guarda soprattutto all'ambiente come Enrico Letta del Pd, che ha detto: «Le destre italiane ed europee hanno votato per

metter da parte il tema della sostenibilità. Noi abbiamo scelto il futuro, sapendo che non c'è più tempo a disposizione». Anche sui social il dibattito impazza, tra chi parla di eutanasia della nostra industria e chi ricorda le morti premature per inquinamento in Pianura padana. In mezzo stanno le case automobilistiche:

che se da una parte chiedono tempi più lunghi per la transizione verso l'elettrico, dall'altra si stanno muovendo rapidamente per inserire sempre più veicoli a batteria nei loro listini.

Il momento per la verità non è dei più favorevoli: «I produttori europei sono spinti ad accelerare una transizione





Le gigafactory del futuro

Sopra, da sinistra: un ingegnere osserva, con la realtà virtuale, un prototipo di auto elettrica; un operaio della gigafactory svedese Northvall e, a destra nel tondo, campioni di solfato per le batterie delle auto green. Sotto, auto elettriche in attesa di vendita.



Da qui al 2025 si prevede che i costruttori di automobili spenderanno **500 miliardi di euro** a livello mondiale per lo sviluppo di nuovi modelli elettrici

complessa e costosa cui si sono aggiunti una serie di shock» spiega Dario Duse, managing director della società di consulenza globale AlixPartners. «Il Covid, la carenza di chip, la guerra in Ucraina con lo stop ai cablaggi, l'impennata dei prezzi delle materie prime e nuovi lockdown in Cina, che ha conquistato una posizione di privilegio nell'elettrificazione come nelle batterie».

Da qui al 2025 si prevede che i costruttori di automobili spenderanno a livello mondiale circa 500 miliardi di euro per lo sviluppo di nuovi modelli elettrici, per le batterie e per la creazione di infrastrutture produttive.

In compenso potrebbero guadagnare di più, grazie a un sistema produttivo più semplice e a vetture che garantiscono margini più elevati. Un'indagine su sei produttori automobilistici, commissionata da Transport & Environment, mostra che il passaggio all'elettrico dovrebbe aumentare il loro valore di mercato di ben 800 miliardi di euro e anche i margini di profitto potrebbero crescere più rapidamente di quanto previsto. A condizione però che l'abbandono del motore a scoppio avvenga in tempi stretti, mettendo così ulteriore pressione sui fornitori.

L'obiettivo ambizioso delle società automobilistiche è riprendere il controllo della catena del valore dell'auto elettrica dopo aver permesso alla Cina e all'Asia di conquistare il dominio di interi settori. Intanto sono in costruzione

Perché i concessionari spingono per il green

Per le case automobilistiche riuscire a piazzare le auto elettriche sul mercato è fondamentale, perché vendere anche una sola vettura a batteria abbassa drasticamente la media di emissioni di CO₂ dei veicoli immatricolati e quindi allontana lo spettro delle multe stabilite dall'Unione europea per le marche che sfiorano i limiti. Di conseguenza i produttori esercitano una certa pressione sui concessionari affinché convincano i clienti a comprare le auto a batteria. In che modo? Per esempio, se il concessionario non

vende una certa percentuale di modelli elettrici, perde i premi che di solito la casa gli riconosce. Ma l'avvento della mobilità elettrica comporta altri problemi per la rete di vendita. Alcune case intendono infatti commercializzare i nuovi modelli via internet, saltando i concessionari. Il ceo della Ford, Jim Farley, ha dichiarato: «Vogliamo proporre tutti i nostri veicoli elettrici online e a un prezzo non negoziabile. In futuro i rivenditori non avranno alcun inventario di auto in pronta consegna e i veicoli verranno invece spediti direttamente all'acquirente». Anche la Volvo ha annunciato che

commercializzerà i modelli elettrici solo sul web. Uno scenario che non convince Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di **Federauto**, l'associazione dei concessionari: «Mi sembra difficile che un bene durevole come l'automobile possa essere venduto solo online. Il servizio al cliente ci vuole. E se il potenziale acquirente ha un usato da ritirare chi se ne occupa?». Quello che invece appare sicuro è che i margini dei concessionari si ridurranno, molti chiuderanno e i clienti potranno dire addio agli sconti. (G.F.)

TRANSIZIONE A OSTACOLI

numerose gigafactory per la produzione di batterie, a partire dalla Northvolt che sta sfornando nel suo stabilimento da mille dipendenti le prime celle made in Sweden. Il problema è che l'Europa è dipendente dall'Asia non solo nelle celle delle batterie, ma anche nell'accesso alle cinque materie prime essenziali per gli accumulatori, cioè cobalto, litio, nichel, manganese e grafite.

Non solo. Gli impianti di raffinazione e di trattamento di questi materiali sono concentrati in Cina, visto che agli europei non piaceva avere a che fare con quelle fabbriche sporche e inquinanti. Ripartire queste produzioni in Europa non sarà facile. Nei giorni scorsi Luca De Meo, ceo del gruppo Renault, ha descritto

così la sfida delle case automobilistiche: «Il valore aggiunto che ruota intorno a un'auto elettrica, partendo dalla raffinazione dei metalli fino al riciclo delle batterie e dei materiali, si aggira sui 20 mila euro per vettura, dove 4-5 mila euro sono dati dall'auto, circa 10 mila vengono dal processo a monte, cioè da estrazione e raffinazione minerali, chimica delle batterie, costruzione delle celle, allestimento dei battery pack, software di gestione della potenza e, infine, qualche migliaio a valle, nel riciclo e nel riutilizzo delle batterie nella loro seconda vita. Il problema è chi controllerà questo valore: se noi oppure i produttori asiatici».

Per mettere le mani sulla nuova catena del valore l'Europa deve reinventare il suo sistema industriale. E qualcosa si sta facendo. De Meo ha affermato che in Francia ci si aspetta che

l'elettrificazione della mobilità possa creare nel Paese 500 mila nuovi posti di lavoro. Mentre il Boston Consulting Group stima che oltre 580 mila nuovi posti di lavoro verranno creati dal passaggio all'auto elettrica entro il 2030.

L'associazione Motus-E, guidata dal segretario generale Francesco Naso, raggruppa una serie di aziende impegnate nella nuova mobilità e sta realizzando la mappa delle decine di imprese della filiera dell'auto a batteria, da quelle che realizzano colonnine di ricarica fino alle società della chimica.

Per esempio, l'Abb ha inaugurato martedì 21 giugno in provincia di Arezzo il più grande sito produttivo di colonnine di ricarica veloce per autoveicoli al mondo, che dà lavoro a 500 persone. E a Caserta la Seri Industrial realizza accumulatori al litio e prevede di aumentare i dipendenti da 120 a 800 entro il 2024. Stellantis ha in programma una gigafactory a Termoli, dove oggi si costruiscono motori.

Ma è la chimica italiana che dovrebbe tornare in gioco per gestire la fabbricazione delle celle: «Le aziende chimiche giocano un ruolo fondamentale nella transizione energetica e nella mobilità del futuro» conferma Sergio Iorio, fondatore della Italmatch Chemical.

La società genovese è impegnata nella produzione delle batterie, è uno dei pochi fornitori europei di un particolare prodotto a base di elettroliti liquidi ed è attiva nella ricerca e sviluppo delle nuove batterie allo stato solido. «Inoltre abbiamo sviluppato delle soluzioni in grado di recuperare in modo selettivo, dalle batterie esauste, metalli, come cobalto e nichel, che poi possono essere riutilizzati nella produzione di nuove batterie». Accanto a un'Italia che rischia di perdere la partita dell'auto elettrica, insomma, ce n'è un'altra che prova a giocarsela.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La lunga strada della nuova mobilità

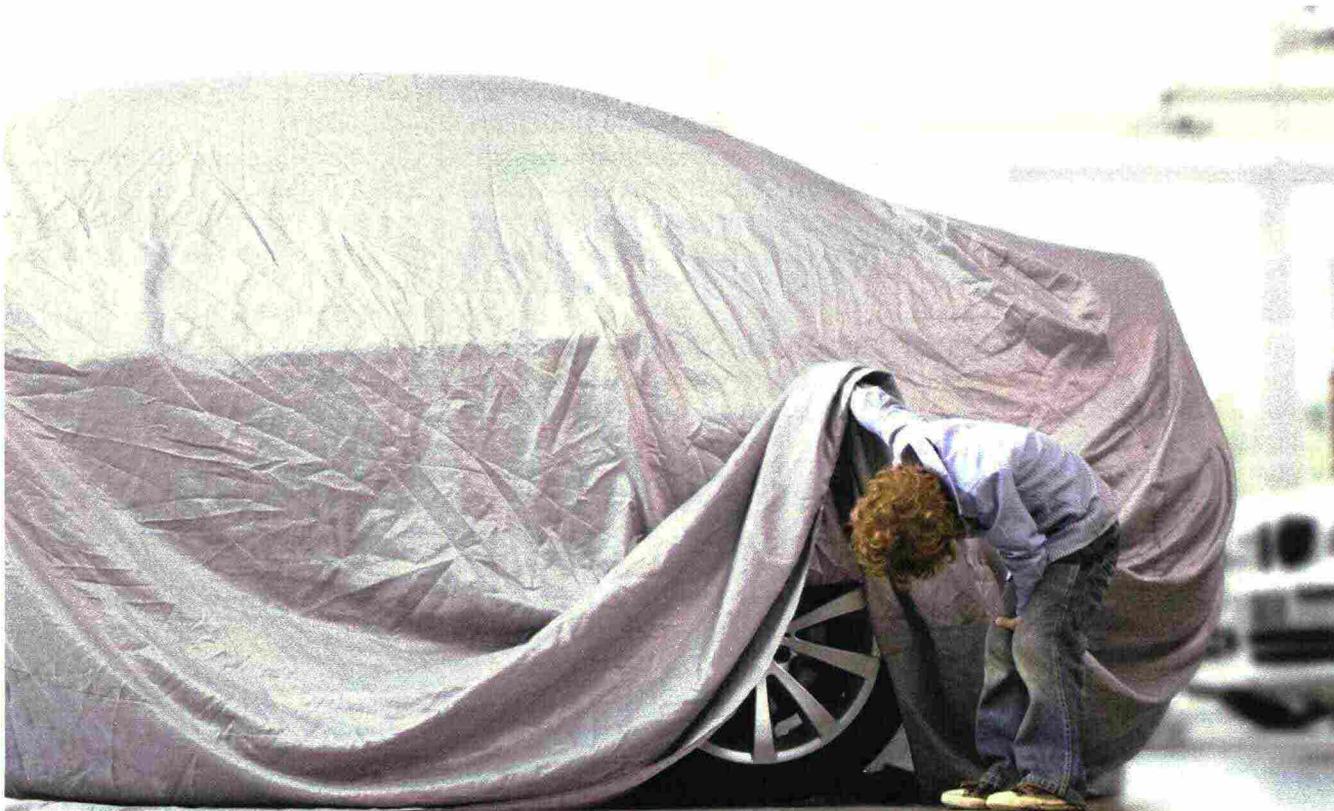
Sopra, Paolo Scudieri, presidente dell'Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica). A destra, Francesco Naso, segretario generale dell'Associazione Motus-E.

GETTY IMAGES (3), IMAGOECONOMICA (2), IPA, SHUTTERSTOCK

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

MERCATO IN FRENATA



C'ERA UNA VOLTA L'AUTO...

Il settore automotive segna il passo. La crisi riduce i volumi di vendita, ma anche i produttori fanno fatica a rispondere alla domanda per mancanza di componenti. Intanto, il parco circolante invecchia (l'età media delle vetture è di 12 anni) e i modelli elettrici stentano a crescere. Ora si punta sugli incentivi.

8 giugno 2022 | Panorama 53

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

MERCATO IN FRENATA

di Guido Fontanelli

Ne ha viste tante. Ha iniziato a occuparsi di statistiche sul mondo dell'auto più di mezzo secolo fa, lavorando per l'importatore del gruppo Volkswagen. Poi, nel 1993, ha fondato il Centro studi Promotor, dedicato ad analizzare il settore. E adesso, se gli chiedete come giudica l'attuale fase del mercato, Gian Primo Quagliano risponde senza esitazioni: «È la peggior crisi cui ho mai assistito. Certo, anche quella del 2008 è stata molto grave, però era una crisi da domanda, provocata dal crollo

del Pil. Questa invece è dovuta sia alla caduta della domanda, ereditata dalla pandemia, sia alla mancanza di offerta, perché la case automobilistiche si trovano in grandi difficoltà di produzione per la mancanza di alcuni componenti. Siamo nella classica tempesta perfetta».

Se gli incentivi agli acquisti di auto nuove, introdotti il 25 maggio, avranno effetto, a fine anno il mercato italiano potrebbe arrivare a **1,3 milioni di immatricolazioni**, stima il Centro studi Promotor, un livello lontanissimo dai 2 milioni abbondanti a cui eravamo abituati e inferiore di oltre 600 mila vetture rispetto al 2019.

«A questi ritmi» avverte Quagliano «il parco circolante continuerà a invecchiare: oggi l'età media dei 39 milioni di

veicoli circolanti in Italia è di 12 anni, molto elevata». A provocare tale disastro è un incredibile concatenarsi di fattori: quando finalmente i consumatori hanno riacquisito fiducia dopo la fase nera della pandemia, sull'industria dell'auto è piombata nel 2021 la scarsità dei microchip, con l'effetto di rendere impossibile ai potenziali clienti procurarsi una nuova auto.

Poi si è aggiunta la guerra in Ucraina che, oltre a gelare le prospettive di crescita post-Covid, ha creato nuovi problemi all'approvvigionamento dell'industria: nel Paese invaso dalla Russia ci sono infatti 17 impianti di produzione



Anche il mercato italiano dei veicoli elettrici ha avuto un rallentamento nel 2021. Oltre ai problemi di congiuntura, c'è quello di una rete per il rifornimento insufficiente rispetto ad altri Stati europei.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



di cavi per auto che, secondo la società di consulenza AlixPartners, sono il componente per vetture più importante esportato da lì verso l'Unione europea.

Con il conflitto molti stabilimenti hanno dovuto fermare la produzione e così le fabbriche in Europa si sono trovate senza cablaggi: un'auto oggi funziona grazie a un reticolo di cavi che raggiunge in media i 5 chilometri di lunghezza e se ne manca un pezzo non può uscire dalla fabbrica. Nel frattempo la carenza di microchip non è finita, anche per colpa dei nuovi lockdown decisi in Cina. Così ci sono clienti che prenotano un modello, l'aspettano per dieci mesi

Carlos Tavares

È amministratore delegato di Stellantis. In un anno il suo gruppo, pur aumentando del 12 per cento il fatturato, ha diminuito le consegne di auto della stessa percentuale.

E PER I MODELLI ELETTRICI LA STRADA È IN SALITA

Anche l'auto elettrica perde colpi, nonostante i continui lanci di nuovi modelli da parte delle case e i forti investimenti in comunicazione.

Nei primi quattro mesi dell'anno le vendite di vetture puramente elettriche e plug-in in Italia sono state pari a 36.944 con un calo del 10,3 per cento rispetto allo stesso periodo del 2021, mentre le immatricolazioni dei veicoli solo a batteria si sono fermate a 14.328 con una diminuzione del 20,9 per cento. A causare questa improvvisa frenata, comunque minore rispetto alla caduta del 26 per cento dell'intero mercato, è stata l'attesa degli incentivi

che, annunciati in forte anticipo, hanno spinto i clienti a rinviare l'acquisto e solo alla fine di maggio le vendite hanno potuto riprendere fiato. «Inoltre ha pesato la mancanza di modelli dovuta alla carenza di componenti come i microchip» aggiunge Francesco Naso, segretario generale di Motus-E, associazione che raggruppa le aziende e le istituzioni impegnate nella mobilità elettrica. Vedremo se nella seconda metà dell'anno le consegne di auto elettriche torneranno a crescere. Ma restano ancora limiti strutturali: i prezzi delle vetture a batteria sono elevati; i modelli proposti oggi sono

migliori di quelli di un anno fa, ma sono anche peggiori di quelli che arriveranno tra un anno, e questo rappresenta un disincentivo all'acquisto; infine, la rete di ricarica è ancora poco capillare. In Italia ci sono 27.857 prese pubbliche, di cui meno del 10 per cento fast e ultrafast. Numeri molto lontani da quelli della Francia o della Germania, che viaggiano oltre i 50 mila punti di ricarica. «È vero, ci sono poche colonnine fast e ultrafast soprattutto sulle autostrade dove non sono stati ancora fatti i bandi di gara» sottolinea Naso. «Sembra un film di Totò con l'Autorità di

regolazione dei trasporti che lo scorso anno doveva definire gli schemi di bando per la subconcessione delle stazioni di ricarica sulle autostrade e che si è concessa un proroga fino alla fine del mese di maggio. Nel frattempo Free toX di Aspi sta installando le sue colonnine mentre gli altri operatori non possono fare niente». A questi ritardi si aggiungono le complicazioni per installare un'infrastruttura di ricarica privata, troppo spesso gli amministratori di condominio si mettono di traverso. E la strada della mobilità elettrica resta in salita. (G.F.)

MERCATO IN FRENATA

e poi si sentono dire dal concessionario che l'ordine è stato cancellato. Se a tutti questi problemi aggiungete la spinta ai prezzi dovuta ai rincari del gas e del petrolio, beh, il binomio «tempesta perfetta» non appare per niente esagerato.

«La situazione del settore dell'auto è gravissima e il governo deve adottare efficaci misure di sostegno. Ma proprio su questo terreno si stanno verificando errori, inefficienze e ritardi intollerabili» sottolinea il Centro studi Promotor. I ritardi a cui si riferisce riguardano gli ultimi incentivi che sono stati annunciati mesi prima della loro introduzione, con l'effetto di bloccare il mercato per tutta la prima parte dell'anno: nessuno compra oggi a 100 quello che pensa di poter acquistare domani a 95.

Le case automobilistiche hanno reagito alla crisi e alla mancanza di componenti privilegiando la produzione di modelli più costosi che garantiscono margini più elevati. Parfrasando Maria Antonietta, se non si può dare il pane alla classe media, si danno le brioches a chi può spendere.

Il risultato è che i bilanci delle società sfoggiano ottimi risultati: Stellantis ha chiuso il primo trimestre 2022 con ricavi in crescita del 12 per cento rispetto allo stesso periodo 2021, anche se le consegne consolidate sono scese del 12 per cento a 1,3 milioni di unità. Volkswagen ha visto l'utile operativo del primo trimestre salire a 8,45 miliardi di euro, rispetto ai 4,81 miliardi del 2021. Mercedes ha subito una netta flessione delle vendite mentre i profitti sono cresciuti del 7,71 per cento. Anche Bmw ha consegnato meno auto (-6,2 per cento) ma ha aumentato gli utili.

Chi invece soffre è la rete dei venditori. «Se e quando ci sarà disponibilità di prodotto» spiega **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente di **Federauto**, l'associazione dei concessionari, «il

«L'obiettivo di vendita di 2 milioni di auto nuove ipotizzate per l'Italia era una chimera. Ci si attesterà a 1,5-1,6 milioni»

Adolfo De Stefani Cosentino
presidente di **Federauto**, l'associazione dei concessionari italiani



mercato italiano del nuovo è destinato ad attestarsi su 1,5-1,6 milioni di vetture e quindi lontano dalla chimera dei 2 milioni che per tanti anni abbiamo rincorso». Questo perché i prezzi delle auto sono destinati a salire e non tutti potranno permettersi di acquistarle. I costi con l'elettrificazione sono cresciuti, c'è l'inflazione, i produttori vogliono guadagnare di più: «Le case automobilistiche hanno deciso, quasi tutte, di ridurre i margini ai dealer» dice Cosentino, «e se aggiungiamo i volumi sopra ipotizzati è matematico che la rete distributiva calerà nei prossimi due, tre anni di un -20 per cento almeno».

In altre parole, un concessionario su cinque sarebbe destinato a chiudere.

Un mercato dell'auto più piccolo avrà anche un impatto negativo sull'economia nazionale. Come ricorda la Fiom, il nostro Paese produceva 1 milione e 800 mila vetture alla fine degli anni Novanta, mentre nel 2021 ne abbiamo prodotte circa 440 mila: «Il fatturato dell'automotive è comunque importante nel nostro sistema industriale dal momento che, se consideriamo anche la componentistica, si tratta di 93 miliardi di euro, pari al 5,6 per cento del Pil, con un'occupazione di circa 250 mila lavoratori diretti».

Ma come si può rivitalizzare un mercato così strategico per il Paese se l'automobile è destinata a diventare sempre più cara? «In Italia si comprano più vetture usate che nuove, forse perché i privati un modello nuovo non se lo possono permettere» chiosa Cosentino di **Federauto**. «Va reso atto al governo italiano, unico in Europa, di aver riconosciuto un incentivo anche ai veicoli che emettono fino a 135 grammi di CO₂, cioè quelli che fanno parte della fascia economica e che non a caso sono i più venduti. Ma non basterà a riportare il mercato ai livelli del passato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

INCHIESTE • RETROSCENA • INTERVISTE

ATTUALITÀ

2035

TERMICO ADDIO

Strasburgo ha deciso: tra 13 anni non si potranno più vendere automobili con motori a combustione in Europa. Le reazioni dell'industria, della politica e delle associazioni. E che cosa succede ora

di **Emilio Deleidi, Roberto Lo Vecchio e Rosario Murgida**



Per qualcuno è il Giorno del Giudizio. Per altri l'alba di un mondo nuovo. Un fatto è certo: la decisione del Parlamento europeo di mettere la parola fine alla vendita di auto con propulsori endotermici nel 2035 segna una rivoluzione epocale di enorme portata, che spacca l'universo automotive e la politica e solleva una lunga serie d'interrogativi. Abbiamo raccolto le reazioni di alcuni protagonisti di questa partita e abbiamo cercato di rispondere alle domande che tutti noi ci facciamo e che si possono sintetizzare in una sola: adesso che cosa succede?

Intanto, nell'immediato, ci attende una serie di passaggi tecnici, che l'iter di approvazione definitiva del provvedimento non è affatto terminato (lo ricordiamo a pagina 50) e coinvolgerà il Consiglio europeo e i singoli Stati. Confronti incrociati durante i quali non è escluso che possa essere introdotto qualche correttivo o raggiunto qualche compromesso.

Ma più che questi step tecnici, è interessante capire quali prospettive si aprono a seguito della deliberazione dell'emiciclo di Strasburgo, dando per scontato che tutto quanto resti così come espresso dalla maggioranza dei parlamentari (339 voti a

favore, 249 contrari e 24 astenuti).

Il pacchetto Fit for 55 messo a punto dalla Commissione prevedeva tutta una serie di misure, ma il nocciolo della questione è il bando dei motori termici: poiché i costruttori di autoveicoli dovranno ridurre per il 2035 le emissioni medie di CO₂ dei loro veicoli del 100% rispetto al 2021, il corollario è che per quella data non si potranno più vendere vetture nuove che non siano elettriche o, teoricamente, a idrogeno. A oggi sono le uniche tecnologie in grado di portare a zero l'impronta carbonica di un'auto, misurata allo "scarico" (terminologia mutuata dal mondo termico →

ATTUALITÀ IL VOTO DI STRASBURGO

→ e destinata a diventare presto obsoleta) o, in altri termini, "from tank to wheel", letteralmente "dal serbatoio alla ruota", espressione altrettanto giurassica (il serbatoio domani sarà la batteria) che indica la fase di utilizzo della macchina ed esclude tutto ciò che ci sta a monte e a valle. Vale a dire l'estrazione e la trasformazione delle materie prime, la produzione del veicolo e soprattutto degli accumulatori, nonché il loro smaltimento o riciclo a fine vita. Ovvero tutto ciò che, raccolto sotto l'espressione "from well to wheel" (dal "pozzo alla ruota": mamma mia quanto siamo debitori all'era dei combustibili fossili anche nel linguaggio...), rilascia CO₂. Tanta di più quanto meno si ricorre a fonti rinnovabili nel generare l'energia che alimenta i processi produttivi. Adottando il criterio dal pozzo alla ruota, si scopre che le auto a corrente non sono così pulite come si potrebbe pensare. E che più le batterie che le alimentano sono grandi, più elevata è la loro impronta carbonica. Un report pubblicato nel 2020 dalla Goldman Sachs spiegava come la manifattura delle batterie oggi in uso nella maggior parte dei veicoli elettrici, concentrata in Cina, Sud Corea e Giappone (Paesi che basano pesantemente il proprio mix energetico sui combustibili fossili), generi 1.75 grammi di CO₂ per ogni kWh di capacità. Ciò significa che una compatta con accumulatori da 40 kWh raggiungerebbe il pareggio con un'auto termica comparabile soltanto dopo 70 mila chilometri.

Su questo tema si gioca molto della credibilità della svolta verde dell'Europa. E i primi segnali non sono incoraggianti: su due provvedimenti chiave legati a questo nodo, infatti, il Parlamento ha deliberato di rimandare il testo alla Commissione per ulteriori approfondimenti. Il primo riguarda la tassazione dei beni in ingresso in base alla loro impronta carbonica: per esempio, un'auto elettrica costruita all'estero, magari in Cina o in Sudamerica, la cui produzione fosse alimentata con fonti di energia fossili, sarebbe passibile di una tassazione elevata. Questa misura darebbe un respiro più coerente e globale alla lotta al cambiamento climatico. Il secondo è quello del cosiddetto Life cycle assessment e cioè l'adozione di un protocollo che tenga conto proprio delle emissioni "well to wheel" per valutare l'impronta carbonica di ogni modello. Naturalmente tale impronta varia non soltanto in funzione →

COSA HA APPROVATO L'EUROPARLAMENTO

Le case automobilistiche dovranno ridurre le emissioni medie dei loro veicoli del 15% nel 2025, del 55% nel 2030 e del 100% nel 2035, rispetto al 2021. Posticipata dal 2030 al 2036 la scadenza della deroga alle regole comunitarie concessa a chi produce tra 1.000 e 10.000 auto.

Via libera all'inclusione del settore dell'aviazione nel meccanismo Ets (il mercato delle emissioni).

Approvata la richiesta alla Commissione europea di elaborare entro la fine del 2023 una metodologia comune per inserire l'intero ciclo di vita dei veicoli nella valutazione delle emissioni di CO₂.

COSA NON HA APPROVATO L'EUROPARLAMENTO

Respinti gli emendamenti per chiedere di abbassare dal 100 al 90% il target al 2035 e d'includere i biocarburanti tra le alternative per ridurre le emissioni.

Non è passata la proposta di riforma del sistema di scambio dei certificati di emissione Ets. Dunque, non sono state approvate la riduzione dei permessi di emissione annuali al 2030, la creazione di un fondo sociale per il clima da finanziare con i proventi del nuovo sistema Ets e l'istituzione del Cbam (Carbon border adjustment mechanism), cioè il meccanismo per tassare alle frontiere i prodotti importati non conformi ai parametri di emissione europei.

FAVOREVOLI

LA DEADLINE È UTILE PER SPINGERE LA TRANSIZIONE



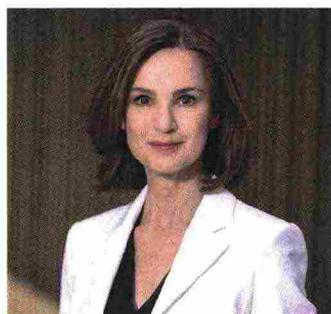
NASO: È LA FINE DEGLI INDUGI

Per Francesco Naso, segretario generale di Motus-E, l'associazione delle aziende e degli enti coinvolti nella mobilità elettrica, «quello del Parlamento europeo non è un passo definitivo, ma è comunque stato un voto importante per dare un segnale chiaro all'industria e ai cittadini; un segnale che, peraltro, asseconda l'andamento di un mercato che, Italia esclusa, sta già andando decisamente in quella direzione». Secondo Naso, nessuno sostiene che «si debba smettere domani di produrre veicoli endotermici, né che non si debba continuare a lavorare su di essi, anche perché di sicuro dopo il 2035 ci sarà un parco circolante corposo con quel tipo di propulsione, probabilmente ibrida; però serviva un riferimento temporale per dare una visione netta e smettere di traccheggiare». Per l'Italia, il problema riguarda anche la rete di ricarica. «Come velocità di crescita», sostiene Naso, «non siamo messi male e il Pnrr sbloccherà molte installazioni ad alta potenza, sia in città sia sulle superstrade». Ci sono, però, due nodi da risolvere: «Servono in fretta gare per le installazioni nelle aree di servizio in autostrada; e si deve spingere sulle colonnine a uso pubblico nelle aree private».



PARSI: FAREMO A MENO DEL LITIO

«La direzione è stabilita e non si può continuare a rinviare: il Parlamento europeo ha dato un segnale chiaro». Non ha dubbi, il professor Vittorio Emanuele Parsi, docente di relazioni internazionali e direttore dell'Alta scuola di economia e relazioni internazionali dell'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano. «L'industria», prosegue, «ora sa che cosa deve fare, poi che la svolta arrivi nel 2035 o qualche anno dopo, cambierà poco». Il problema, secondo il docente, è che «le aziende del settore, comprese quelle tedesche, hanno investito poco e tardi in questa direzione e i grandi gruppi italiani e francesi hanno pensato di poter procrastinare la svolta facendo lobbying. Invece, il mondo va da quella parte e finché non s'investe massicciamente nei veicoli elettrici, il loro costo sarà elevato». Parsi, inoltre, non vede una vera minaccia nella Cina: «Oggi Pechino è forte perché ha fatto shopping delle materie prime necessarie alle auto elettriche, ma in Europa e negli Usa si sta lavorando per ottenere batterie più efficienti, che utilizzano meno litio e altri metalli. Dobbiamo guardare avanti, invece di rimpiangere il passato: la nostra capacità tecnologica consiste proprio nel saper cambiare il processo, quindi il prodotto, ed è su questo che dobbiamo puntare, per risolvere diversamente la questione dell'accumulazione dell'energia. A volte», conclude il professore, «mi sembra che la batteria al litio sia come il fax: un prodotto tampone, che per il suo costo e la sua impronta ambientale sarà presto superato».



WORTMANN: ATTO CORAGGIOSO

«Non mi aspettavo una decisione così coraggiosa in tempi tanto rapidi». Non è incrinata da esitazioni la voce di Hildegard Wortmann, a capo del marketing dell'Audi, punta premium di un gruppo, quello di Wolfsburg, che ha abbracciato la via dell'elettrico all'indomani del dieselgate cercando di guadagnare la leadership della trasformazione. «All'Audi abbiamo deciso alcuni anni fa di andare verso la propulsione a batteria e, allora, molti commenti erano scettici. Oggi quella decisione si traduce in un vantaggio competitivo, perché siamo pronti: abbiamo 20 modelli da qui al 2026 e siamo entusiasti d'intraprendere questo cammino». E se le ricordi che non tutta l'industria automotive lo è altrettanto e che l'Accea sostiene che ci dovranno essere aggiustamenti lungo il percorso, risponde: «Certo, è una trasformazione enorme, ma era necessario darsi un target, altrimenti nulla si sarebbe mosso. All'Audi ce lo siamo dati ancora più stringente: niente più auto termiche dopo il 2026».

REALISTI

NON SI POTEVA EVITARE QUESTA SVOLTA, PERÒ...



DE MEO: RISCHI E OPPORTUNITÀ

Visione ardita e buon senso: si muove tra questi due estremi Luca De Meo, ceo del gruppo Renault, nel commentare le scelte europee. Così dice che la svolta green rappresenta un'opportunità per l'industria europea, ma che per la fine dell'offerta termica sarebbe stata più saggia le deadline del 2040. «L'Europa ha l'occasione di guadagnarsi la leadership in tutta la catena di sviluppo e produzione di vetture elettriche, cioè d'imporsi come il luogo dove tale tecnologia sia la migliore al mondo», afferma. E aggiunge: «L'auto elettrica è un catalizzatore di valore, parliamo di circa 20 mila euro a macchina, dove 4-5 mila euro sono dati dall'auto, circa 10 mila vengono dal processo a monte, cioè da estrazione e raffinazione minerali, chimica delle batterie, costruzione delle celle, battery pack, software di gestione della potenza, e infine qualche migliaio a valle, nel riciclo e nel riutilizzo delle batterie nella loro seconda vita. Il problema è chi controllerà questo valore: se noi o i produttori asiatici». Sul 2035: «Il termine del 2040 sarebbe stato più ragionevole, per consentire a chi investe oggi sulle unità termiche più evolute due cicli di vita del prodotto, indispensabili per rientrare dagli investimenti».

ATTUALITÀ IL VOTO DI STRASBURGO



REALISTI CINGOLANI: DIFESO IL MADE IN ITALY

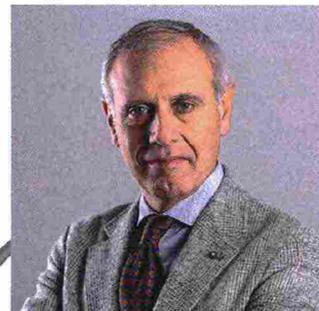
La posizione del ministro italiano per la Transizione ecologica, Roberto Cingolani, è nota: la lotta al riscaldamento globale è un obiettivo da perseguire con realismo e un occhio alla giustizia sociale. «Ecologia e giustizia non devono essere concetti in contrapposizione, va trovata una sintesi», sottolinea. «Sul termine del 2035 posso dire che è in linea con le attese dei Paesi produttori, tra cui l'Italia, mentre i non produttori spingevano per il 2030. Quindi è un risultato positivo. Quanto sia sostenibile è da vedere. Io trovo alcuni punti discutibili: intanto, con le tecnologie attuali, ci espone un po' alla dipendenza da altri Paesi. Inoltre, non possiamo non avere l'onestà intellettuale di riconoscere che la cosa più urgente da fare sarebbe togliere dalle strade (italiane) 12 milioni di auto inquinanti: sul piano ambientale, fa di più sostituire una Euro 1,2 o 3 con una Euro 6d, che cambiare quest'ultima con una Bev. Bisogna poi lavorare, oltre che sulla rete di ricarica, sul mix energetico a favore delle rinnovabili». L'Italia si è anche spesa per l'approvazione della deroga per la Motor Valley. «Il danno al processo evolutivo di un'eccellenza tecnologica italiana sarebbe stato molto superiore all'ipotetico danno ambientale, visti i pochi chilometri di queste auto».

PROSSIMI PASSI

Il voto favorevole del Parlamento europeo alla proposta della Commissione di bandire le auto endotermiche non conclude il processo legislativo stabilito dai trattati comunitari. Il testo approvato a Strasburgo dev'essere prima sottoposto al Consiglio Ambiente: composto dai ministri per l'Ambiente dei 27 Paesi membri della UE, è responsabile della politica ambientale europea all'interno del Consiglio dell'Unione europea. Si riunisce il 28 giugno (dopo che questo numero di Quattroruote è andato in stampa) con il compito di prendere posizione in vista dell'avvio del cosiddetto trilatero, la fase destinata a individuare soluzioni di compromesso che agevolino l'iter. Previsto dai trattati alla base del funzionamento della UE, il trilatero è il complesso delle trattative informali condotte da Parlamento, Commissione e Consiglio per trovare un accordo preventivo sui nuovi atti legislativi, accelerarne l'approvazione e facilitarne l'adozione da parte dei Parlamenti nazionali. Gli accordi in sede di trilatero necessitano, in ogni caso, di un passaggio formale presso gli organismi istituzionali. Alla riunione del 28 giugno, alcuni Paesi, in particolare dell'Europa centrale e orientale, arrivano con l'intenzione di opporsi a qualsiasi bando, il che mette a rischio il principio dell'unanimità alla base delle decisioni del Consiglio UE. In tal caso si potrebbe aprire un braccio di ferro tra le istituzioni. Il tutto dovrebbe concludersi in autunno.

CONTRARI

TROPPI I DANNI SUL PIANO SOCIALE ED ECONOMICO



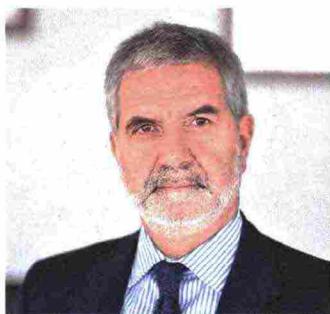
SCUDIERI: COLPITI DA UN MACIGNO

Non impiega mezzi termini, Paolo Scudieri, presidente dell'Anfia, l'associazione della filiera automobilistica italiana, e titolare dell'Adler, uno dei principali componentisti del nostro Paese. «Speravamo di evitare di essere colpiti da questo macigno», esordisce, «non tanto per la sua importanza, ma perché offrire alle imprese più tempo era irrinunciabile, così come dare della transizione una visione più ampia, che comprendesse anche altre tecnologie». Invece, per Scudieri si è scelta una strada «estremamente ideologica e demagogica da parte di chi non conosce nulla di pianificazione e politica industriale». Secondo il presidente dell'Anfia, inoltre, «non si è compreso quanto l'Europa sia impreparata a gestire le fasi a monte delle gigafactory, ossia la capacità estrattiva e mineraria e quella di trasformazione chimica usata per preparare le materie prime per le batterie». I rischi per il nostro sistema Paese sono dunque enormi: «Il 40% della parte industriale della nostra filiera è direttamente legato alla tecnologia dell'endotermico, quindi si tratta di circa 70 mila posti di lavoro, che potranno essere rimpiazzati soltanto da 6 mila nuove posizioni».



DE STEFANI: SI VENDERÀ DI MENO

Il primo effetto del voto di Strasburgo, secondo il presidente di Federauto, Adolfo De Stefani Cosentino, lo si vedrà sul mercato. «Dobbiamo aspettarci un calo fisiologico e permanente delle vendite del nuovo. Invece dei 2 milioni che rappresentavano l'ambizione fino a ieri, in Italia arriveremo a stento al milione e mezzo». I motivi sono intuitivi: le macchine elettriche costano di più dei corrispettivi modelli termici, perciò se ne vendono di meno. Prova ne sarebbe che sono già terminati i soldi degli incentivi nella fascia 61-135 g/km di CO₂, cioè la fascia più economica tra le auto incentivate. Ma le stesse vendite di endotermiche, secondo il presidente dell'associazione dei concessionari, finiranno a contrarsi perché la gente ha paura, comprandole, di non riuscire a liberarsene quando sarà il momento. Per De Stefani le vendite non torneranno ai livelli "normali", diciamo quelli pre-pandemia e pre-crisi di chip e materie prime: il milione e mezzo costituirà il "new normal". E ciò per due motivi principali: «Intanto i prezzi di listino delle auto elettriche non scenderanno più di tanto, perché i continui sviluppi delle batterie e dei software renderanno ammortamento degli investimenti ed economie di scala più difficili. Inoltre, l'obsolescenza precoce del circolante (pure EV) svaluterà fortemente l'usato, che rimane una leva fondamentale per finanziare una quota dell'acquisto del nuovo. Se il peso di questa leva si riduce, diverse persone non potranno più permettersi di cambiare l'auto».



SPINACI: DECISIONE IDEOLOGICA

«Una scelta dove evidentemente ha prevalso un approccio ideologico totalmente irresponsabile in un momento come quello che stiamo vivendo, che ci rende ancora più dipendenti da specifiche aree geografiche». Non soppesa le parole, Claudio Spinaci, presidente dell'Unem, l'Unione nazionale energie per la mobilità (vale a dire l'ex Unione petrolifera). Posizione comprensibile per chi rappresenta un comparto industriale in trasformazione, che sta puntando sui carburanti biologici e sintetici, in grado di dare un contributo alla decarbonizzazione dell'enorme parco circolante endotermico. Per Spinaci è «grave e inspiegabile la bocciatura dell'introduzione di un sistema volontario di crediti per i carburanti rinnovabili, che avrebbe consentito di portare avanti gli investimenti già avviati da molte aziende per lo sviluppo di nuovi prodotti e tecnologie da affiancare all'elettrificazione dei veicoli. L'Europa persevera nell'errore di affidarsi a un'unica tecnologia. Speriamo nei correttivi del Consiglio europeo».

→ della taglia della batteria, ma anche del mix di fonti utilizzato per produrre l'energia. «Pensare di riuscire a generare energia pulita sufficiente al fabbisogno futuro è un'illusione», commenta Davide Tabarelli, presidente di Nomisma Energia, osservatorio privilegiato sull'universo delle produzioni energetiche. Per aggiungere che «oggi la produzione media di eolico e fotovoltaico in Europa è a circa il 12%, mentre la Germania, nell'attuale scenario internazionale, ha deliberato l'aumento della produzione da carbone dal 21 al 31%. Chi ha contrastato il nucleare lo sappia: difficilmente in futuro potremo farne a meno». Per Tabarelli la scelta del Parlamento UE si basa su una speranza di cambiamento suggestiva e romantica, ma che fa poco i conti con la realtà. «Avrà l'effetto di ripulire l'aria delle nostre città, e ben venga, ma è sproporzionata rispetto a ciò che fa il resto del mondo, al diritto alla mobilità della gente e, infine, ai limiti tecnologici intrinseci: la densità energetica di un chilo di gasolio non sarà mai raggiunta da una batteria. Le percorrenze limitate e i tempi di ricarica, quindi, mettono in discussione la natura prima dell'automobile come strumento di libertà. Infine, l'impatto di questi enormi investimenti è minimo: il trasporto automobilistico europeo pesa per l'1% sulle emissioni mondiali complessive di CO₂».

Intendiamoci, la transizione all'elettrico è un processo irreversibile: troppi i soldi in gioco, troppo forte la spinta di parte dell'industria stessa, gruppo Volkswagen in testa. Pure i grandi agglomerati a guida francese stanno spingendo verso l'elettrificazione, anche se le loro posizioni sono più sfumate riguardo ai tempi della transizione. Perché alla fine si parla di questo: di tempi e metodi.

I primi, con il traguardo del 2035 (che, va detto, ha il merito di dare certezze), mettono in crisi tanti, a partire dalle Case. Il motivo lo spiega molto chiaramente Luca De Meo, ceo del gruppo Renault, a pagina 49. E poi la filiera dei fornitori, che in Italia è per quasi la metà impegnata nella produzione di componenti per powertrain a combustione e dovrà affrontare una conversione complicata. Quanto ai metodi, basta riflettere su un numero: 2,5 miliardi sono, auto più auto meno, le vetture termiche in circolazione nel mondo. Una detassazione (o analoghe forme di sostegno) dei biocarburanti avrebbe permesso di abbattere almeno in parte la CO₂ di questo parco vetusto. Ma la proposta è stata respinta.

opinioni

EUROPA. SOGNO IMPOSSIBILE

Non vendere più auto con motori termici dal 2035 è praticamente un'utopia

I dubbi della politica. E di Crisci (Unrae), Scudieri (Anfia) e Cosentino (Federauto)

Zero emissioni, da anni se ne parla. Ma i numeri anche se in crescita sono sempre troppo pic-

DI MARIO ALBERTO CUCCHI

coli. Ora a dettare i tempi ci pensa la Comunità Europea che non accetta più scuse: "dal 2035 in Europa non si potranno più vendere auto dotate di propulsori termici alimentati a benzina o gasolio". Un percorso non ancora definito perché deve passare ancora attraverso un paio di sbarramenti. Ma l'orientamento è questo e la dice lunga sulla volontà della politica. L'obiettivo è quello, sacrosanto, di ridurre le emissioni. La plenaria dell'Europarlamento ha avalato la proposta della Commissione europea. L'emendamento sostenuto dal Ppe, che prevedeva una riduzione delle emissioni di CO2 del 90% invece che del 100%, non è stato approvato. L'ok dell'emicycle alla posizione negoziale degli eurodeputati sugli standard di emissioni di CO2 è arrivato con 339 voti a favore, 249 contro e 24 astenuti. "E' una soluzione molto ideologica e poco realistica". Così il viceministro allo

Sviluppo Economico, Gilberto Pichetto, commenta la decisione. "Continuo a non immaginare il Gran Premio di Monza senza il rombo del motore delle auto in pista". Ideologia a parte il problema secondo molti è anche occupazionale. "Sono 70.000 i posti di lavoro a rischio nell'industria automotive, legata alla produzione di componenti che non serviranno per l'elettrico" spiega il direttore dell'Anfia Gianmarco Giorda. "L'elettrico a oggi non è in grado di compensare la perdita di posti di lavoro, non basta costruire colonnine di ricarica o altri componenti. Servono piuttosto azioni per portare in Italia pezzi di filiera legati alla produzione di batterie per le auto elettriche" spiega Giorda. E intanto gli incentivi per il rinnovo del parco auto stanziati per il 2022 pare siano già esauriti. Se l'autonomia delle auto "alla spina" aumenta di modello in modello quella degli incentivi dura sempre di meno.

"Le normative europee generano elementi di preoccupazione", ha detto in un convegno milanese a margine del Mimo il mi-

nistro Giorgetti. "Il governo ha delle perplessità e le ha espresse alla Cop26 sull'ineluttabilità della fine del motore endotermico. Noi difendiamo la neutralità tecnologica". Giorgetti, come già aveva detto il ministro Cingolani intervenendo alla Festa dell'Innovazione de il Foglio a Venezia, ha ribadito la necessità di valutare le tecnologie alternative all'elettrico, di introdurre una valutazione dell'intero ciclo di vita e di lavorare per salvaguardare la competitività dell'industria europea. "Vedremo come evolverà il negoziato, ma noi insisteremo sulle nostre richieste", ha aggiunto il ministro, facendo riferimento all'avvio delle trattative interistituzionali sul pacchetto "Fit for 55" successive al voto dell'Europarlamento.

Il mondo dell'auto è preoccupato. Michele Crisci, riletto presidente dell'Unrae, ha aggiunto: "La politica deve dare le certezze necessarie per programmare gli investimenti. Bisogna accogliere le nuove tecnologie, ma servono anche le infrastrutture e target vincolanti anche per le industrie

a noi attigue. Serve un'agenda condivisa da tutti affinché l'automotive non sia il solo a prendersi carico della transizione". Anche Paolo Scudieri, numero uno di Anfia, viaggia sulla stessa lunghezza d'onda: "Nessuno è contrario alla transizione, all'ambiente e all'evoluzione, ma il voto dell'8 giugno è un macigno: spaventa l'approccio mono-tecnologico, anche perché l'Europa non ha le competenze e non controlla la filiera dell'elettrico, al contrario di alcuni Paesi asiatici". Scudieri ha sottolineato l'importanza di biocarburanti e idrogeno per questa transizione della mobilità. Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, è stato come sempre molto colorito nella sua arringa: "Perché gli incentivi per la fascia 61/135 g/km sono andati esauriti? Forse perché sono le auto più gradite? Forse perché costano meno. Io sono preoccupato e non sono così sicuro che la data finale sarà il 2035". Ci sono proroghe per tutto. Figuriamoci se non ne arriverà una anche su questo bando impossibile.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



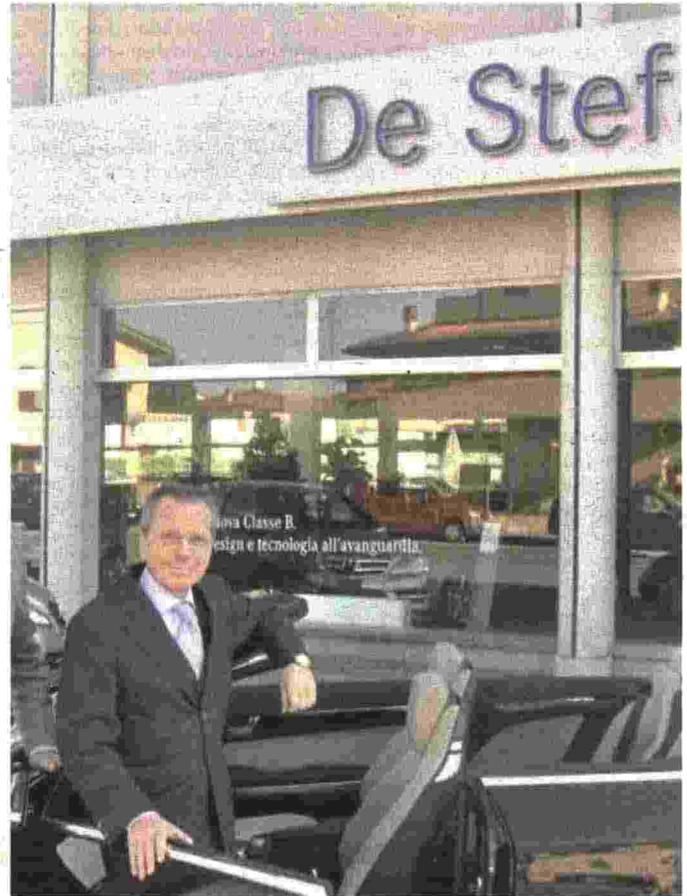
108951

«Saremo più dipendenti»

Stop alla vendita di auto endotermiche dal 2035
Per Adolfo De Stefani (Federauto) è un autogol
«Poche colonnine, troppo costoso», il mercato
si fermerà. In provincia, il 2% di auto elettriche

Il Parlamento europeo ha approvato il via libera allo stop della vendita di auto a benzina e diesel a partire dal 2035. Secondo i dati 2021 del Centro Studi di Aci, nella provincia di Ravenna circolano 272 mila autovetture: il mercato delle auto elettriche rappresenta lo 0,24%. Le ibride elettriche sono il 2%. Il 40,4% sono auto a gasolio e il 35,9% a benzina. L'11,9% viaggia invece a Gpl. Cosa significa per il settore automobilistico lo stop dal 2035? Ne abbiamo parlato con Adolfo De Stefani Cosentino, ravennate doc, titolare delle concessionarie Destauto e De Stefani, e presidente nazionale di Federauto. «Eliminare dal 2035 l'endotermico è un errore e i motivi sono diversi: l'elettrico ha autonomia limitata; ci sono poche colonnine per la ricarica, è molto costoso e dipenderemo completamente dalla Cina», spiega. De Stefani parte da un elemento chiave: «L'autovettura è nata per essere al servizio dell'automobilista, a cui garantisce autonomia e libertà negli spostamenti. Oggi chi guida un'auto elettrica deve pianificare con cura quando e dove ricaricare alle colonnine elettriche considerando che i tempi di ricarica sono molto lunghi, possono andare dalle 5 alle 8 ore, che si riducono a meno di un'ora nei punti Fast Charge, però poco presenti». «Quindi - prosegue il presidente nazionale di Federauto - l'automobilista che non ha la possibilità di ricaricare l'auto elettrica nel proprio garage, è costretto a recarsi alle co-

lonnine elettriche dove deve lasciare la propria auto per diverse ore, sperando ovviamente che poco prima nessun altro abbia parcheggiato per ricaricare. Quindi è necessario un cambio di mentalità: ora non è più l'automobile al servizio dell'automobilista, ma viceversa». C'è poi la questione ecologica: «Oggi, in Italia, abbiamo in circolazione 38 milioni e 800 mila vetture endotermiche, più della metà al di sotto dell'Euro 4. Se non ci fosse questo 50% altamente inquinante avremmo già raggiunto i limiti di Co2 imposti per il 2030. Quindi credo che prima di pensare a una grande rivoluzione "stop benzina e diesel", l'Europa dovrebbe mettere in pratica una transizione sostenibile e più graduale». Un'altra criticità è legata al costo d'acquisto dell'auto elettrica, ben più alto rispetto ad un'auto a benzina o diesel. «Siamo sicuri che il nostro mercato di vendita rimarrà uguale? - si domanda De Stefani - Lo scorso anno abbiamo venduto un milione e mezzo di auto con un costo medio di 22 mila euro. Essendo il costo di un'auto elettrica molto più alto, siamo sicuri che questo non inciderà negativamente sul numero dei veicoli venduti? È ovvio pensare che vi sarà una riduzione del mercato e quindi un rallentamento nel rinnovo del parco circolante». Infine c'è un altro l'aspetto che De Stefani indica come fondamentale: «Tutte le materie prime necessarie per costruire una vettura elettrica provengono dalla Cina, quindi, tra qualche anno correremo il rischio di di-



Adolfo De Stefani, davanti al suo concessionario

pendere, come sta accadendo oggi per il gas, da un Paese che potrebbe decidere uno stop improvviso mettendo in crisi il mercato europeo. È un rischio che, come Europa, vogliamo davvero correre? Non avrebbe più senso investire sulla ricerca per l'endotermico?». Conclude il presidente di Federauto: «L'annuncio dello stop dal 2035 rischia solamente di spaventare i clienti, che ora non vogliono acquistare endo-

termico, senza considerare che l'obsolescenza nelle auto elettriche è più veloce rispetto alle auto a benzina o diesel, poiché nel settore elettrico la ricerca va avanti molto velocemente e nell'arco di pochi anni, queste automobili saranno "datate" e svalutate, a fronte di una spesa iniziale molto più importante, rispetto alle vetture endotermiche».

Sara Pietracchi



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



CONTRO
CORRENTE

Augusto
Patrignani



AUTO ELETTRICHE RALLENTARE I TEMPI

Stop dal 2035 alla vendita di auto e furgoni che emettono Co2. Lo ha deciso Il Parlamento europeo approvando uno dei provvedimenti del pacchetto Fit for 55 con l'obiettivo di ridurre del 55% le emissioni entro il 2030 e raggiungere la neutralità climatica per metà secolo. Inutile il pressing del Partito popolare europeo di strappare almeno un 10% di tolleranza stabilendo dunque al 90% le riduzioni di emissioni delle auto nel 2035. Il prossimo passo prima dell'approvazione finale sarà la trattativa tra Parlamento e Consiglio (dove sono rappresentati gli Stati membri della Ue).

Federauto Confcommercio ha espresso sostegno in linea di principio, a obiettivi e

ambizioni politiche generali del pacchetto 'Fit for 55', ma per raggiungere i traguardi climatici è necessario un approccio più realistico, che tenga conto degli interessi di tutte le parti in causa, basato su di un mix tecnologico che abbracci tutte le soluzioni compatibili. **Federauto** Confcommercio ha lanciato un appello al premier Draghi e al Governo affinché sostengano una revisione della decisione secondo un approccio più realistico e concreto, che tenga anche conto della posizione delicata della filiera automotive e delle gravi conseguenze che essa arrecherà al mercato interno e a tutta l'economia italiana. La decarbonizzazione del trasporto su strada non dovrebbe essere socialmente ed economicamente

dirompente. L'elettrificazione della mobilità può aiutare a ridurre le importazioni di combustibili fossili a lungo termine, ma allo stesso tempo comporta il rischio di creare nuove dipendenze da materie prime e batterie, mantenendo la creazione di valore al di fuori dell'Europa. Oggi le attività di vendita e riparazione di automobili supportano tutte le nuove tecnologie per la riduzione delle emissioni di Co2, tuttavia è essenziale andare avanti offrendo un certo periodo di transizione adeguato, fondamentale per preparare le nostre attività alle sfide imminenti e garantire così manutenzione e riparazione altamente qualificate per le auto di domani.

PRESIDENTE CONFCOMMERCIO CESENATE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

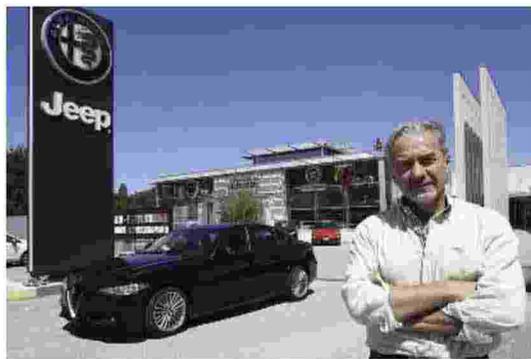


108951

«Ma il mercato non decolla E le colonnine sono ancora poche»

La svolta della Ue all'analisi dei concessionari locali. Adolfo De Stefani Cosentino è molto scettico «Spero ci siano tempi e modi per ripensare ad un adeguamento della normativa»

Il Parlamento europeo ha avallato il divieto di vendere auto nuove a benzina, a diesel e con motori a combustione, a partire dal 2035. Le prime ripercussioni sul mercato locale? Non sono del tutto positive. Anzi... Il ravennate Adolfo De Stefani Cosentino, presidente nazionale di **Federauto** e titolare delle concessionarie Destauto e De Stefani, è molto scettico, ma anche assai realista: «Spero ci siano tempi e modi per ripensare ad un adeguamento della normativa. Del resto, il ragionamento di chi ha in mente di comprare una macchina nuova è semplice. Visto il messaggio lanciato dalla Unione europea, forse è diventato inutile comprare una vettura endotermica. Che, ovviamente, è la cosa più sbagliata. Se infatti nel 2035 smetteremo di produrre macchine endotermiche, significa che le stesse vetture continueranno a girare per altri 10-15 anni, forse 20. Oggi come oggi stiamo solo paralizzando il mercato dell'endotermico. Il mercato dell'elettrico infatti non decolla, perché l'autonomia è limitata e perché le colonnine per la ricarica veloce sono pochissime. E allora, cosa succede? Che la gente non cambia la macchina, rendendo il parco circolante sempre più vecchio e sempre più inquinante. Io avevo inteso che si parlasse di transizione sostenibile. Qui, purtroppo,



Gianluca Ghetti (Fiat, Lancia, Alfa Romeo e Jeep). A destra Adolfo De Stefani Cosentino, presidente nazionale di **Federauto** e titolare delle concessionarie Destauto e De Stefani



po, di sostenibile, non ci vedo niente».

Gianluca Ghetti, titolare della concessionaria del gruppo Stellantis per i marchi Fiat, Lancia, Alfa Romeo e Jeep, è sulla stessa lunghezza d'onda, proponendo una riflessione 'parallela': «Il 2035 è lontanissimo. Speriamo che, per quella data, ma sarebbe meglio anche molto prima, vengano realizzate le infrastrutture adeguate a supportare questa transizione. Infrastrutture che, ora, non ci sono. E mi riferi-

sco alle colonnine di ricarica, soprattutto quelle nelle autostrade, visto che l'autonomia di una carica è mediamente di 300-400 chilometri. Senza dimenticare i tempi di ricarica, lunghissimi, cioè circa 6 ore per le colonnine 'normali'. Capisco la normativa della Ue, che deve anche mettere nelle condizioni i cittadini di poterne usufruire». Paradossalmente, si potrebbe ottenere un effetto contrario rispetto alla filosofia della norma: «L'incidenza di questa norma

sulla pensione all'acquisto - ha aggiunto Ghetti - è ancora del tutto marginale. Il problema del blocco del mercato ci sarà a breve, ma solo in concomitanza con un altro evento, ovvero l'esaurimento del plafond statale degli ecoincentivi sull'acquisto di macchine alimentate in maniera tradizionale, cioè endotermica. Succederà che la gente smetterà di comprare auto nuove a basso impatto, scegliendo di continuare ad utilizzare le Euro4, che invece sono

molto inquinanti». D'altro canto, la crisi non guarda in faccia nessuno: «Proprio così. Chi ha 12-13 mila euro per comprare una Panda o una 500, non ne ha 30mila per comprare lo stesso modello, ma nella versione elettrica. Nel nostro caso, su 24 Fiat vendute da inizio mese, solo 2 sono elettriche. Se l'obiettivo dell'Ue era quello di inquinare meno, avrebbe dovuto sposare una diversa politica di svecchiamento del circolante».

Roberto Romin

GIANLUCA GHETTI

«L'autonomia di una carica è mediamente di 300/400 km, troppo poco»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

BASILICATA «L'EUROPA AMMAZZA STELLANTIS»



Il blocco della produzione di motori benzina e diesel dal 2023 rischia di ammazza lo stabilimento Stellantis più grosso d'Europa, a Melfi.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

LE CONSEGUENZE DELLO STOP AI MOTORI DIESEL E BENZINA DAL 2035

L'Ue uccide Stellantis a Melfi

La levata di scudi dalla Basilicata, ma anche dalla Puglia

DI FRANCESCO TORRETTA

“Il voto del Parlamento europeo, che vieta la produzione dei motori a benzina e diesel dal 2035, mette a rischio anche l'impianto Stellantis di Melfi, colpirà migliaia di posti di lavoro e costituisce un errore politico e strategico molto grave da parte del Pd, come sottolineato anche da tanti osservatori ed esponenti politici della sinistra stessa”. Lo afferma in una nota il Presidente della Regione Basilicata, Vito Bardi, che aggiunge: “chi conosce un minimo il mondo automotive, sa bene che per produrre un motore elettrico serve solo il 25% della forza lavoro rispetto a un motore termico. Leggo sulla stampa nazionale che si parla di 70.000 posti di lavoro in meno solo in Italia. Non voglio nemmeno fare una stima su Melfi. Un vero “bagno di sangue”, per usare le parole del ministro Cingolani. Noi possiamo inventarci tutte le strategie che vogliamo per salvare l'impianto di Melfi, penso anche all'idrogeno, ma il governo deve mettere in campo da subito una moratoria e una strategia per favorire una transizione ecologica che non colpisca solo i lavoratori e le fasce più deboli. Giova infatti ricordare che tutto il mondo delle rinnovabili e dell'elettrico, per quanto benvenuto in Basilicata e auspicabile sul lungo termine, non è “labor intensive”, ossia non garantisce gli stessi posti di lavoro dell'industria odierna. Si tratta di un elemento di fatto che va affrontato con concretezza, realismo e non con l'ideologia”. “Con il voto del parlamento europeo sullo stop ai motori endotermici non è più rinviabile una politica che metta in atto risorse e investimenti per consentire la trasformazione industriale del settore e soprattutto la sua sostenibilità sociale”, ha detto il segretario nazionale della Fim Cisl Ferdinando Uliano commentando in una nota la decisione dell'europarlamento di bandire la vendita di auto nuove a benzina e diesel dal 2035. Uliano sarà in Basilicata il prossimo 21 giugno per partecipare a Matera ad una consiglio generale aperto della Fim lucana proprio sulle questioni che interessano il settore automotive. “Se vogliamo evitare contraccolpi gravissimi in termini di licenziamenti e la distruzione di un settore industriale fondamentale per il nostro



IL SEGRETARIO NAZIONALE DELLA FIM CISL FERDINANDO ULIANO

Paese - ha detto Uliano - ora il Governo deve rendere disponibile per le imprese del settore, da subito, gli investimenti di 8 miliardi stanziati con il fondo dell'automotive

e insediare un apposito comitato scientifico che indirizzi le politiche di vantaggio nei settori strategici della mobilità del futuro. Gli incentivi all'acquisto dei veicoli

sostenibili, recentemente deliberati dal governo italiano per i prossimi tre anni, sono necessari ma non devono prosciugare le risorse indivisibili ad accompagnare

la fase di transizione. Chiediamo pertanto l'immediata convocazione del tavolo ministeriale dell'automotive. È fondamentale non perdere ulteriore tempo davanti ad una transizione epocale che mette a rischio, se non governata, oltre 75 mila posti di lavoro nel nostro Paese”, ha concluso Uliano. Quello di Melfi è lo stabilimento Stellantis più grande d'Europa, per cui le preoccupazioni di Bardi sono più che giustificate. Ma anche dalla Puglia c'è levata di scudi contro la decisione di Bruxelles. “La sostenibilità ambientale senza sostenibilità economica e sociale è un suicidio. Questa decisione non tiene del dovuto conto le conseguenze economico-sociali di un passaggio così drastico e repentino alla mobilità elettrica e perciò diventa una condanna a morte per gran parte dell'industria automobilistica europea, che colpirà in modo particolare l'Italia e la Germania con conseguenze che già si stanno materializzando nei principali poli automotive come quello di Bari.” dice il presidente di Confindustria Bari e Bat e Confindustria Puglia Sergio Fontana commenta la decisione del Parlamento euro-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

peo di vietare la vendita di auto con motori a combustione dal 2035. "L'industria è favorevole alla mobilità elettrica - prosegue Fontana - ma chiede che la transizione sia gestita con gradualità, con tempi realistici e con specifici aiuti alle imprese che devono riconvertirsi. Per questo occorre che l'Italia intervenga sul Consiglio correggere il tiro evitando di dare un colpo mortale all'industria dell'auto e all'occupazione del nostro Paese".

FEDERAUTO: SERVE REALISMO

Dopo la decisione del Parlamento europeo che ha approvato a maggioranza la proposta della Commissione secondo la quale dal 2035 usciranno di produzione le auto con motori a combustione interna **Federauto** anche se "sostiene, in linea di principio, gli obiettivi e le ambizioni politiche generali del pacchetto 'Fit for 55', è tuttavia convinta che per raggiungere i traguardi climatici sia necessario un approccio più realistico, che tenga conto degli interessi di tutti gli stakeholder e dei consumatori, basato su di un mix tecnologico che abbracci tutte le soluzioni tecnologicamente compatibili". "La decarbonizzazione del trasporto su strada - si osserva in una nota - non dovrebbe essere socialmente ed economicamente dirimente" soprattutto visto che "i recenti sviluppi come la pandemia e la guerra in Ucraina hanno

umentato le incertezze e le insicurezze". "L'elettrificazione della mobilità può aiutare a ridurre le importazioni di combustibili fossili a lungo termine, ma allo stesso tempo comporta il rischio di creare nuove dipendenze da materie prime e batterie, mantenendo la creazione di valore al di fuori dell'Europa" segnala **Federauto** che ritiene "essenziale andare avanti offrendo un certo periodo di transizione adeguato, fondamentale per preparare le nostre attività alle sfide imminenti e garantire così manutenzione e riparazione altamente qualificate per le auto di domani". "E' necessario - si sottolinea - prendere atto che l'incremento di vendita di veicoli a emissioni zero è raggiungibile solo se è disponibile un'ampia infrastruttura di stazioni di ricarica". E alla luce della riunione del 28 giugno del Consiglio dei ministri europeo **Federauto** rivolge un appello al Presidente Draghi ed al Governo italiano, affinché sostengano una revisione della decisione secondo un approccio più realistico e concreto, che tenga conto della posizione delicata della filiera automotive e delle gravi conseguenze che essa arrecherà al mercato interno e a tutta l'economia italiana".

IL CASO DELLA MOTOR VALLEY DELL'EMILIA

Un'eccezione, anche se breve, allo stop Ue si avrà

in Emilia. "Per fortuna - il nostro territorio e' stato tutelato dall'emendamento bipartisan, ribattezzato 'salva Motor Valley', che prolunga dal 2030 al 2036 la deroga alle regole Ue sugli standard di emissione della CO2 di cui già' oggi beneficiano i produttori di nicchia". In pratica - spiega il segretario dei metalmeccanici Cisl di Modena e Reggio - Ferrari, Maserati, Pagani, Lamborghini ecc. avranno piu' tempo per mettersi in regola, anche se hanno già' cominciato a progettare supercar full-electric e siamo convinti che non si faranno trovare impreparate alla scadenza. "Ora, pero', se vogliamo evitare contraccolpi gravissimi in termini di licenziamenti e la distruzione di un settore industriale fondamentale per il nostro Paese, il Governo - conclude Uriti, dicendosi preoccupato per le previsioni negative sul saldo occupazionale, compreso l'indotto - deve rendere disponibili da subito per le imprese del settore gli 8 miliardi di euro stanziati con il fondo dell'automotive e insediare un apposito comitato scientifico che indirizzi le politiche di vantaggio nei settori strategici della mobilità del futuro. Il 2035 e' molto piu' vicino di quanto sembri, soprattutto se consideriamo la vera e propria rivoluzione che ci attende", dichiara il segretario generale della Fim Cisl Emilia Centrale Giorgio Uriti che commenta anche la decisione di Bruxelles: "Non sono piu' rinviabili in-

vestimenti che consentano la trasformazione industriale del settore e soprattutto la sua sostenibilita' sociale. Tra 13 anni in Europa potranno essere vendute solo Auto a emissioni zero al 100%, cioè' elettriche. "Riguardo all'emendamento che puntava alla riduzione dal 100% al 90% delle Auto totalmente elettriche, - dice Uriti - si puo' comprendere che svolte epocali passino anche attraverso scelte forti e di rottura con il passato, ma non si puo' prescindere dalla salvaguardia del tessuto sociale e occupazionale". "Se e' vera la stima di un posto creato per ogni due persi, e' chiaro che non possiamo accettarlo. Per questo dobbiamo partire subito con la formazione e riqualificazione dei lavoratori, nessuno dei quali deve essere lasciato indietro o sacrificato sull'altare della tutela ambientale - aggiunge Uriti - La difesa del pianeta non puo' passare attraverso un bagno di sangue sociale".

LE REAZIONI POLITICHE

"Penso ai geni di Bruxelles che con la sinistra hanno votato un provvedimento che mette fuori legge le auto a benzina e diesel dopo il 2035... Mi chiedo cos'abbiano nel cervello; il risultato sono licenziamenti in Italia e regali al primo produttore di batteria al mondo che è la Cina". Lo ha dichiarato il segretario della Lega, Matteo Salvini, intervenendo al comizio elettorale a Verona

a sostegno del candidato sindaco uscente, Federico Sboarina. "Se questa è l'Europa... Vabbè, gente strana" ha concluso.

"Il comparto delle automobili e i posti di lavoro di questo indotto, per Forza Italia, sono sacri. Il nostro partito, in tempi strettissimi, presenterà una risoluzione sull'automotive per chiedere al Governo di bloccare, in Consiglio europeo e in Consiglio Ambiente, quanto stabilito con il cosiddetto Fit for 55". Lo dichiarano in una nota i presidenti dei gruppi di Forza Italia al Senato e alla Camera, Anna Maria Bernini e Paolo Barelli. "Lo stop alla vendita di auto non elettriche, a partire dal 2035 - continuano Bernini e Barelli nella nota -, è un autogol per l'Italia, l'Europa e l'Occidente e al contempo un assist senza precedenti alla Cina che è la principale produttrice di batterie per le auto. Stiamo lavorando, in ogni sede, quindi, per porre rimedio a un errore gravissimo, causato da uno dei tanti slogan ideologici del Pd e delle sinistre, che avrà un impatto negativo non solo in termini produttivi e occupazionali, ma anche ambientali". "Forza Italia è e sarà sempre favorevole a una transizione ecologica all'insegna della sostenibilità economica, sociale e ambientale, ma questo auspicabile percorso è, purtroppo, lontano anni luce da quello che è stato delineato dal voto di ieri in Europa", concludono.

Clima, i costi insostenibili dell'inazione

ROMA L'inazione contro il cambiamento climatico potrebbe costare all'economia globale 178 trilioni di dollari nei prossimi 50 anni. Nel 2070 la perdita media annua del Pil si assesterebbe sul -7,6%, rispetto a uno scenario non affetto dal cambiamento climatico. Al contrario, accelerando rapidamente il processo di decarbonizzazione, l'economia globale potrebbe guadagnare 43 trilioni di dollari nei prossimi cinque decenni. È quanto emerge dal report *Global Turning Point Report 2022* di Deloitte. «Un cambiamento negli stili di vita, di consumo e di produzione - afferma Stefano Pareglio, Independent Senior Advisor di Deloitte - unito a un riorientamento dei flussi di capitale e a un ricorso massiccio alle nuove tecnologie, sono elementi fondamentali per mantenere l'aumento della temperatura media terrestre entro 1,5 gradi a fine secolo, traguardo ancora raggiungibile se agiamo con determinazione fin da ora». «Siamo tutti chiamati ad agire, a tutti i livelli: governi, istituzioni, imprese, società civile e singoli cittadini - commenta Franco Amelio, Deloitte Sustainability Leader - guardando in particolare al mondo delle imprese, quelli che all'inizio possono apparire come costi si tradurranno in benefici economici nel medio periodo, con impatti positivi che andranno ben oltre il perimetro dell'organizzazione stessa». Intanto l'Acea, l'associazione europea dei produttori di automobili, esprime «preoccupazione» per il voto del Parlamento europeo che ha confermato lo stop alla vendita di auto a benzina e diesel dal 2035: «Questi obiettivi, già estremamente impegnativi, sono raggiungibili solo con un massiccio aumento delle infrastrutture di ricarica e rifornimento». **Federauto** si appella al premier Draghi affinché il governo «sostenga una revisione della decisione secondo un approccio più realistico e concreto, che tenga anche conto della posizione delicata della filiera automotive».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

Web

AUTO ITALIA: FEDERAUTO, SI PUO' RITROVARE FIDUCIA, MA RISCHIO SCARSA DISPONIBILITA'

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 01 giu - "Dopo un'attesa durata quasi tre mesi, i contributi per l'acquisto di veicoli nuovi a zero e basso impatto ambientale sono diventati operativi a partire dallo scorso 16 maggio.

Tuttavia, i dilatati tempi amministrativi per l'effettiva messa a terra dei fondi stanziati per il 2022 (625 milioni di euro destinati alle autovetture e ai commerciali esclusivamente elettrici) e l'apertura ritardata della piattaforma per le prenotazioni, ha impattato, ancora una volta, sui volumi di vendita mensili, anche se il calo e' stato piu' contenuto rispetto ai mesi precede". Così' Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto, ha commentato i dati sulle immatricolazioni di maggio in Italia (-15,1% nel mese e -24,3% da inizio anno). Facendo riferimento alla domanda interna, il presidente della Federazione si e' detto "confidente che, almeno in parte, nel breve periodo si possa ritrovare una maggiore fiducia, sebbene l'attuale termine di legge dei 180 giorni per completare le prenotazioni con incentivo risulta incompatibile con i persistenti rallentamenti nelle consegne dei veicoli". Infatti sul settore, come ha spiegato, "aleggia incalzante la scarsa disponibilita', acuita dal conflitto in corso in Ucraina, di alcuni semiconduttori e di altre componenti fondamentali per le catene di produzione automotive ed e' concreto il rischio di non poter riconoscere i bonus ai beneficiari, compromettendo l'efficacia stessa della misura adottata dal Governo per agevolare in modo sostenibile la transizione ambientale nel nostro Paese". Parlando invece dell'imminente nell'imminente votazione in plenaria al Parlamento europeo del pacchetto 'Fit for 55' per una mobilita' a impatto climatico zero, De Stefani Cosentino ha auspicato che "prevalga un approccio realistico e aperto a tutte le tecnologie per conseguire gli obiettivi ambientali nei prossimi anni, evitando scelte unilaterali della politica che possano condurre a pericolosi squilibri economici e sociali".

Ars

https://www.borsaitaliana.it/borsa/notizie/radiocor/economia/dettaglio/auto-italia-federauto-si-puo--ritrovare-fiducia-ma-rischio-scarso-disponibilita--nRC_01062022_1842_612404543.html?lang=it

IL GIORNALE D'ITALIA

Il Quotidiano Indipendente

Federauto: a maggio 121mila nuove immatricolazioni (-15%)

Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto: "I dilatati tempi amministrativi per l'effettiva messa a terra dei fondi stanziati per il 2022 e l'apertura ritardata della piattaforma per le prenotazioni, ha impattato, ancora una volta, sui volumi di vendita mensili, anche se il calo è stato più contenuto rispetto ai mesi precedenti"

01 Giugno 2022



Secondo i dati dell'Archivio Nazionale dei Veicoli del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, a maggio le immatricolazioni di autovetture nuove sono state 121.299 contro le 142.932 di maggio 2021, ovvero il -15,1%; il cumulato di gennaio-maggio fa segnare un disavanzo del -24,3%, con 556.974 unità rispetto alle 735.420 dell'analogo periodo 2021 (-38,8% sul 2019).

«Dopo un'attesa durata quasi tre mesi, i contributi per l'acquisto di veicoli nuovi a zero e basso impatto ambientale sono diventati operativi a partire dallo scorso 16 maggio», ha dichiarato **Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto**, la Federazione dei concessionari auto. «Tuttavia, i dilatati tempi amministrativi per l'effettiva messa a terra dei fondi stanziati per il 2022 (625 milioni di euro destinati alle autovetture e ai commerciali esclusivamente elettrici) e l'apertura ritardata della

piattaforma per le prenotazioni, ha impattato, ancora una volta, sui volumi di vendita mensili, anche se il calo è stato più contenuto rispetto ai mesi precedenti».

«Come previsto» prosegue De Stefani «il ritmo delle prenotazioni dei fondi per la fascia 61-135 g/Km di Co₂, ossia quelle relative all'acquisto di veicoli endotermici Euro 6 con rottamazione obbligatoria di un'auto fino a Euro 4, è molto sostenuto, in virtù della lunga attesa che ha portato i clienti a procrastinare la firma dei contratti per poter accedere ai contributi annunciati a febbraio. Si tratta della fascia dove si concentrano i maggiori volumi di immatricolazione - rispetto a quelli di vetture solo elettriche e plugin - per cui non stupisce il rapido assorbimento delle risorse (restano circa 33,7 milioni dei 170 iniziali). Tutto ciò nei prossimi mesi porterà all'eliminazione di 85.000 auto inquinanti dalla circolazione stradale, contribuendo al rinnovo del parco circolante, e questa è una notizia certamente positiva. Più rallentato l'utilizzo degli altri stanziamenti, a riprova che una politica incentrata esclusivamente sull'elettrico - tra l'altro dipendente dai microchip provenienti dall'Asia, da un accesso più capillare ed omogeneo alla rete di ricarica pubblica e dall'incremento delle energie rinnovabili - non consente un veloce rinnovo del parco. A riguardo, nell'imminente votazione in plenaria al Parlamento europeo del pacchetto 'Fit for 55' per una mobilità a impatto climatico zero, auspichiamo prevalga un approccio realistico e aperto a tutte le tecnologie per conseguire gli obiettivi ambientali nei prossimi anni, evitando scelte unilaterali della politica che possano condurre a pericolosi squilibri economici e sociali».

«Con riferimento alla domanda interna, siamo confidenti che, almeno in parte, nel breve periodo si possa ritrovare una maggiore fiducia, sebbene l'attuale termine di legge dei 180 giorni per completare le prenotazioni con incentivo risulta incompatibile con i persistenti rallentamenti nelle consegne dei veicoli. Sul settore, infatti, aleggia incalzante la scarsa disponibilità, acuita dal conflitto in corso in Ucraina, di alcuni semiconduttori e di altre componenti fondamentali per le catene di produzione automotive ed è concreto il rischio di non poter riconoscere i bonus ai beneficiari, compromettendo l'efficacia stessa della misura adottata dal Governo per agevolare in modo sostenibile la transizione ambientale nel nostro Paese» conclude De Stefani Cosentino.

Analizzando il mercato sul fronte dei canali di vendita, a maggio i privati, scontando l'attesa per godere degli incentivi statali, hanno proseguito la tendenza negativa (-14,2%), mentre le società e il noleggio hanno archiviato rispettivamente cali del -30,6%

e -9,8%. Nel cumulato l'andamento è per tutti con il segno rosso a doppia cifra: privati -26,4% (quota 61,1%), società -23,7% (quota 13,7%) e noleggio -18,9% (quota 25,2%).

Sul lato delle alimentazioni, a maggio l'immatricolato elettrico (BEV) ha segnato -12,1% con una quota di mercato del 3,7%; le vetture plug-in hanno registrato un incremento del +7,3%, con una quota di rappresentatività che nel mese è salita al 6,3% (il mese scorso era del 5,9%); mentre le vetture ibride (mild e full) si mantengono stabili (-0,7%) attestandosi ad una quota del 33,1%. Sempre in flessione le autovetture benzina (-22%) al 28,6% di quota e diesel (-29,7%) al 19,2% di rappresentatività. Infine, le vetture alimentate a metano sono scese del -60,5% (quota 1%), per quelle a GPL lieve aumento del +4,7%. Nei primi cinque mesi del 2022 la rappresentatività sul mercato è la seguente: benzina 27,5%, diesel 20,1%, ibrido elettrico 33,8%, plug-in 5,6%, elettrico 3,4%, Gpl 8,5% e metano 1,1%.

Negli ultimi tre giorni di maggio è stato immatricolato il 34,2% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni sui dati Dataforce, hanno rappresentato circa il 6% dei volumi di vendita mensili, in flessione del -43% sui volumi dello stesso mese dello scorso anno.

<https://www.ilgiornaleditalia.it/news/mondo-imprese/373559/federauto-a-maggio-121mila-nuove-immatricolazioni-15.html>

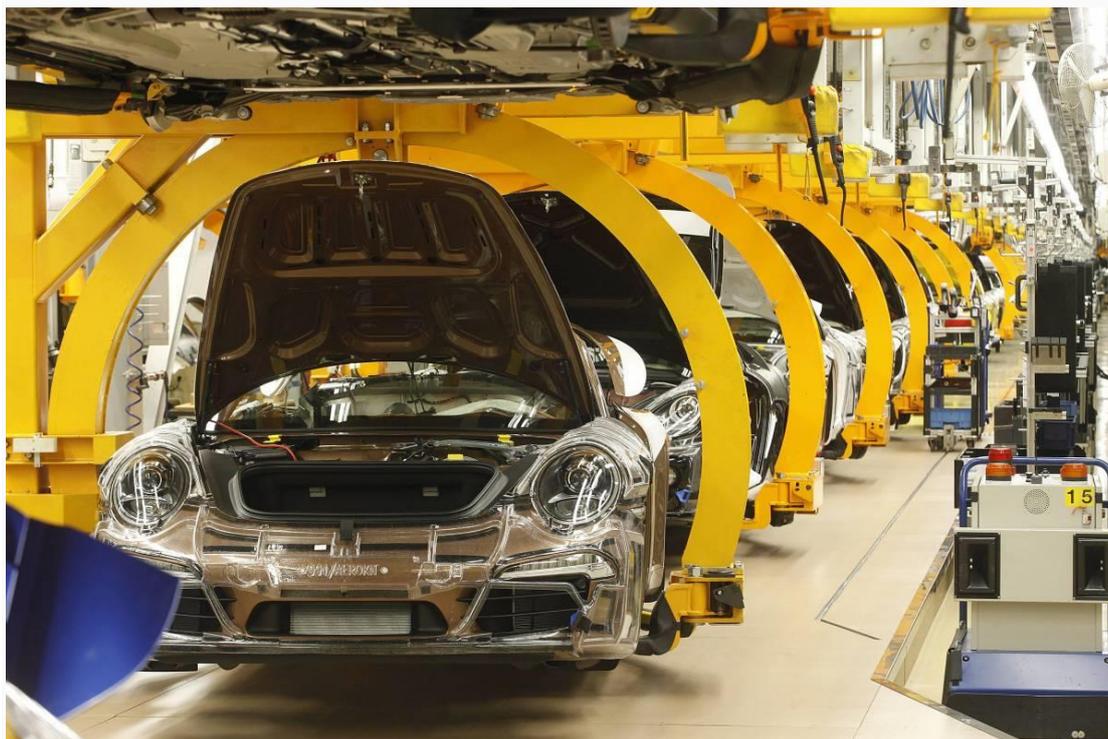
Auto, i bonus attenuano le perdite: -15,1%

2 Giugno 2022 - 06:00

Prevalgono gli incentivi sui veicoli tradizionali. Il voto Ue al piano "green"



Pierluigi Bonora



Sulle immatricolazioni di auto in maggio, l'effetto dell'entrata in vigore degli ecobonus a mese avanzato, è valso solo ad attenuare il «rosso» del mercato: -15,1% sullo scorso anno (era -33% ad aprile) e -38,7% sullo stesso periodo del 2019, prima della pandemia. Nei primi 5 mesi dell'anno, il calo risulta del 24,3% e del 38,9% sull'anno pre Covid-19. Bisognerà, quindi, attendere fino al 30 giugno per avere il primo riscontro «pieno», anche se permangono i continui rallentamenti nelle consegne dei veicoli.

«Come previsto - commenta Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto (concessionari) - il ritmo delle prenotazioni dei fondi per la fascia 61-135 g/km di CO₂, ossia quelle relative all'acquisto di veicoli endotermici Euro 6 con rottamazione obbligatoria di un'auto fino a Euro 4, è molto sostenuto, in virtù della lunga attesa che ha portato i clienti a procrastinare la firma dei contratti per poter accedere ai contributi

annunciati a febbraio. Si tratta della fascia dove si concentrano i maggiori volumi di immatricolazioni, rispetto a quelli di vetture solo elettriche e ibride plug-in, per cui non stupisce il rapido assorbimento delle risorse (restano circa 33,7 milioni dei 170 iniziali). Più rallentato, invece, l'utilizzo degli altri stanziamenti, a riprova che una politica incentrata esclusivamente sull'elettrico, tra l'altro dipendente dai microchip provenienti dall'Asia, da un accesso più capillare e omogeneo alla rete di ricarica pubblica e dall'incremento delle energie rinnovabili, non consente un veloce rinnovo del parco».

Gian Primo Quagliano, presidente del Centro studi Promotor, nello stimare per fine anno 1,336 milioni di vendite (-8,3% sul 2021 e -30,3% sul 2019) evidenzia come il governo abbia stanziato «fondi esuberanti per le auto 0-60 g/km di CO2 e assolutamente insufficienti per le vetture con motori tradizionali a ridotte emissioni». E aggiunge: «Le Case automobilistiche sopravvivono e investono sull'elettrico grazie all'apporto economico decisivo che ricevono dalla produzione ad alimentazione endotermica». Guardando alle immatricolazioni, in Italia, dei primi tre costruttori, in maggio Stellantis -15,6% (30,1% da gennaio) e quota mensile stabile al 39,2%; Volkswagen Group -14,7% (-27,2%) e Renault Group -14,2% (-10,6%). Tra i modelli di Stellantis, nei rispettivi segmenti, quota record del 19,3% per Lancia Y, e oltre il 22% per le Jeep 4xe.

Ora l'attenzione è tutta rivolta alla settimana prossima quando è in programma la votazione, in plenaria al Parlamento Ue, del pacchetto «Fit for 55» per una mobilità a impatto climatico zero. «Auspichiamo prevalga un approccio realistico e aperto a tutte le tecnologie per conseguire gli obiettivi ambientali nei prossimi anni, evitando scelte unilaterali della politica che possano condurre a pericolosi squilibri economici e sociali», afferma il presidente di Federauto, De Stefani Cosentino.

<https://www.ilgiornale.it/news/economia/auto-i-bonus-attenuano-perdite-151-2039188.html>

Federauto, immatricolazioni auto maggio -15,1%



Federauto, la Federazione dei concessionari auto, comunica che, secondo i dati dell'Archivio nazionale dei veicoli del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, a maggio le immatricolazioni di autovetture nuove sono state 121.299 contro le 142.932 di maggio 2021, ovvero il -15,1%; il cumulato di gennaio-maggio fa segnare un disavanzo del -24,3%, con 556.974 unità rispetto alle 735.420 dell'analogo periodo 2021 (-38,8% sul 2019).

Analizzando il mercato sul fronte dei canali di vendita, a maggio i privati, scontando l'attesa per godere degli incentivi statali, hanno proseguito la tendenza negativa (-14,2%), mentre le società e il noleggio hanno archiviato rispettivamente cali del -30,6% e -9,8%. Nel cumulato l'andamento è per tutti con il segno rosso a doppia cifra: privati -26,4% (quota 61,1%), società -23,7% (quota 13,7%) e noleggio -18,9% (quota 25,2%).

Sul lato delle alimentazioni, a maggio l'immatricolato elettrico (bev) ha segnato -12,1% con una quota di mercato del 3,7%; le vetture plug-in hanno registrato un incremento del +7,3%, con una quota di rappresentatività che nel mese è salita al 6,3% (il mese scorso era del 5,9%); mentre le vetture ibride (mild e full) si mantengono stabili (-0,7%) attestandosi ad una quota del 33,1%. Sempre in flessione le autovetture benzina (-22%) al 28,6% di quota e diesel (-29,7%) al 19,2% di rappresentatività. Infine, le vetture alimentate a metano sono scese del -60,5% (quota 1%), per quelle a gpl lieve aumento del +4,7%. Nei primi cinque mesi del 2022 la rappresentatività sul mercato è la seguente: benzina 27,5%, diesel 20,1%, ibrido elettrico 33,8%, plug-in 5,6%, elettrico 3,4%, Gpl 8,5% e metano 1,1%. Negli ultimi tre giorni di maggio è stato immatricolato il 34,2% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni sui dati Dataforce, hanno rappresentato circa il 6% dei volumi di vendita mensili, in flessione del -43% sui volumi dello stesso mese dello scorso anno.

Mercato dell'auto: a maggio -15,1%, la revisione della fiscalità sarebbe fondamentale

- [Marco Castelli](#)

Giugno 6, 2022



Anche a **maggio** prosegue la caduta libera del **mercato dell'auto italiano**: per il quinto mese di fila il settore delle quattro ruote chiude in rosso, stavolta con **121.299 immatricolazioni** e il **-15,1%** rispetto a maggio 2021.

[Gli incentivi finalmente sono arrivati](#), ma per ora non hanno inciso. O meglio, non abbastanza. Parte da qui la nostra intervista ad **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente di **Federauto**, che pone l'accento sui tanti fattori che in questo momento stanno pesando come macigni, dalla guerra in Ucraina alla crisi dei semiconduttori, fino ad arrivare ad una **fiscalità** che continua ad essere penalizzante per le Partite Iva.

MERCATO DELL'AUTO: A MAGGIO ENNESIMO CALO

A maggio tutti i canali hanno chiuso in negativo: i **privati**, che hanno scontato l'attesa degli incentivi (partiti a metà maggio dopo mesi di attesa), hanno totalizzato un -14%, mentre le **società** e il **noleggio** sono calati rispettivamente del -30% e del -10%.

*“Una delle ragioni principali del calo del mercato è **l'assenza di componentistica**, alla quale si è aggiunta la **guerra in Ucraina**. Un altro aspetto che ha inciso è il lockdown in Cina, che ha ulteriormente pesato sui componenti – spiega De Stefani Cosentino – Gli incentivi, certamente, sono importanti, specie quelli della **fascia 61-135 g/km**, che rappresenta il 62% del mercato”. Certamente, l'apertura tardiva della piattaforma di prenotazione ha influenzato i numeri di maggio. Che, comunque, senza agevolazioni avrebbero potuto essere ancora più negativi.*

LE PREVISIONI PER I PROSSIMI MESI

Ora cosa ci si attende per i prossimi mesi, considerando che, come si prevedeva, le **prenotazioni per i contributi sulle Euro 6 endotermiche** stanno procedendo a ritmo molto sostenuto e, quindi, sono destinati a finire presto?

*“Io sarei contento se il 2022 si chiudesse **leggermente sotto il milione e mezzo di autovetture**. Una cifra che non credo potremo raggiungere, a causa della crisi della componentistica e degli incentivi che attualmente si rivolgono soltanto ai privati, che prevalentemente sono possessori di **vetture usate**”* sottolinea De Stefani Cosentino. In questo quadro, per le Partite Iva sarebbe fondamentale la tanto auspicata **revisione della fiscalità**, in ottica di rinnovamento del parco auto.



FISCALITÀ: UNA REVISIONE NECESSARIA

Un aspetto, quello fiscale, di cui si è molto parlato negli ultimi mesi. *“L’interessamento da parte di alcuni ministeri c’è, ma c’è da dire che l’autovettura ha sempre partecipato moltissimo al gettito fiscale”*. Secondo il presidente di Federauto, sarebbe fondamentale **allineare la fiscalità dell’auto con quella europea** e, per di più, facendo bene i conti e ragionando con lungimiranza, rinnovando il parco auto *“l’impatto sugli introiti statali sarebbe molto contenuto”*.

NO ALLA FINE DELL’ENDOTERMICO

In questo contesto, è imminente la votazione in plenaria al Parlamento europeo del **pacchetto “Fit for 55”**. *“Il nostro auspicio è che le proposte di non far morire l’endotermico nel 2035 possano essere accolte”* conclude Adolfo De Stefani Cosentino.

Federauto, in altre parole, vota per un approccio realistico e aperto a tutte le tecnologie per conseguire gli **obiettivi ambientali** nei prossimi anni, senza **pesanti conseguenze sul mondo del lavoro**. La strada della razionalità, in questo momento, è certamente l’unica percorribile.

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

Stop endotermiche dal 2035, Federauto: “Decisione prematura, serve più realismo e gradualità”

Appello al Governo italiano per una revisione della misura

di **Gaetano Scavuzzo** 9 Giugno, 2022 **Federauto**



Federauto, la federazione italiana concessionari auto, esprime tutte le proprie perplessità in merito all'approvazione da parte del Parlamento europeo della proposta della Commissione sulla taglio delle emissioni inquinanti che prevede [dal 2035 l'uscita dal mercato di auto con motore a combustione interna.](#)

Serve approccio più realistico

Auspiciando dei correttivi nei prossimi passaggi burocratici, dall'esame dei Governi degli Stati membri al tavolo di trattativa tra Consiglio europeo, Commissione e Parlamento, Federauto, pur sostenendo, in linea di principio, gli obiettivi e le ambizioni politiche generali del pacchetto "Fit for 55", sottolinea come

sia **necessario adottare un approccio più realistico**, che tenga conto degli interessi dei tutti gli stakeholder e dei consumatori, basato su un mix tecnologico che abbracci tutte le soluzioni tecnologicamente compatibili.

Così si penalizza il mercato e l'intero settore auto

Federauto ribadisce tutti i propri timori per la tenuta dell'intera filiera automotive, già duramente colpita da pandemia e guerra in Ucraina che ha destabilizzato il settore energetico e industriale. Anche per tale motivo, afferma la federazione dei concessionari, la decarbonizzazione del trasporto su strada non deve essere socialmente ed economicamente dirompente, tenendo conto di come una transizione così radicale rischia di creare nuove dipendenze da materie prime e batterie, mantenendo la creazione di valore al di fuori dell'Europa.

Necessaria maggiore gradualità nella transizione

“È essenziale – afferma Federauto – **andare avanti offrendo un certo periodo di transizione adeguato**”, rilanciando quel concetto di gradualità invocato da più parti dagli addetti ai lavori. Non vanno poi dimenticati gli ostacoli che devono essere obbligatoriamente rimossi per consentire un realistico passaggio all'elettrico della mobilità di massa, come sottolineano la federazione dei concessionari: “È necessario prendere atto che l'incremento di vendita di veicoli a emissioni zero è raggiungibile solo se è disponibile un'ampia infrastruttura di stazioni di ricarica”.

L'appello a Draghi e al Governo italiano per una revisione della misura

Alla luce di tali questioni, in vista del Consiglio dei ministri europei previsto per il 28 giugno, **Federauto rivolge un appello al premier Draghi e al Governo italiano, affinché sostengano una revisione della decisione** secondo un approccio più realistico e concreto, che tenga anche conto della posizione delicata della filiera automotive e delle gravi conseguenze che essa arrecherà al mercato interno e a tutta l'economia italiana.

<https://www.motorionline.com/stop-auto-endotermiche-2035-federauto-appello-governo-draghi-revisione-bando-benzina-diesel/>

Stop auto benzina e diesel dal 2035, Federauto: "Decisione prematura che disorienta consumatori e penalizza mercato"

Il Parlamento europeo ha votato per vietare la vendita di auto a motore a combustione dal 2035. La reazione di Federauto: "Serve più realismo e un periodo di transizione adeguato"

09 Giugno 2022



Ieri sera il Parlamento europeo ha approvato a maggioranza la proposta della Commissione sulla riduzione delle emissioni inquinanti secondo la quale dal 2035 usciranno di produzione le auto a benzina, diesel, gpl, metano e ibride. La proposta dovrà adesso andare all'esame dei Governi, all'interno dei quali si troverà probabilmente maggiore consapevolezza delle difficoltà produttive, infrastrutturali ed economiche/sociali legate a questa impostazione radicale. A seguire si aprirà un tavolo di trattativa tra Consiglio europeo (espressione dei Governi), Commissione e Parlamento che potrebbe apportare modifiche anche consistenti.

Federauto sostiene, in linea di principio, gli obiettivi e le ambizioni politiche generali del pacchetto 'Fit for 55', tuttavia, è convinta che per raggiungere i

traguardi climatici sia necessario un approccio più realistico, che tenga conto degli interessi di tutti gli stakeholder e dei consumatori, basato su di un mix tecnologico che abbracci tutte le soluzioni tecnologicamente compatibili.

La decarbonizzazione del trasporto su strada non dovrebbe essere socialmente ed economicamente dirompente. I recenti sviluppi come la pandemia e la guerra in Ucraina hanno aumentato le incertezze e le insicurezze. I prezzi delle materie prime e dell'energia sono in crescita e la dipendenza da poche fonti di approvvigionamento pone rischi critici per l'intera filiera automotive.

L'elettrificazione della mobilità può aiutare a ridurre le importazioni di combustibili fossili a lungo termine, ma allo stesso tempo comporta il rischio di creare nuove dipendenze da materie prime e batterie, mantenendo la creazione di valore al di fuori dell'Europa.

Oggi le attività di vendita e riparazione di automobili supportano tutte le nuove tecnologie per la riduzione delle emissioni di CO₂, tuttavia, è essenziale andare avanti offrendo un certo periodo di transizione adeguato, fondamentale per preparare le nostre attività alle sfide imminenti e garantire così manutenzione e riparazione altamente qualificate per le auto di domani.

L'intera catena del valore del settore automobilistico, inclusi concessionari, sta affrontando enormi sfide per gestire con successo il processo di transizione e raggiungere gli obiettivi prefissati, ma è necessario prendere atto che l'incremento di vendita di veicoli a emissioni zero è raggiungibile solo se è disponibile un'ampia infrastruttura di stazioni di ricarica. Di fatto, molti potenziali clienti rimangono riluttanti e questa realtà permarrà finché non verrà implementata un'infrastruttura di ricarica diffusa.

Il Consiglio dei ministri europeo si riunirà il 28 giugno. Federauto rivolge un appello al Presidente Draghi ed al Governo italiano, affinché sostengano una revisione della decisione secondo un approccio più realistico e concreto, che tenga anche conto della posizione delicata della filiera automotive e delle gravi conseguenze che essa arrecherà al mercato interno e a tutta l'economia italiana.

<https://www.ilgiornaleditalia.it/news/economia/375936/stop-auto-benzina-diesel-dal-2035-federauto-decisione-prematura-consumatori-mercato.html>

Stop alle endotermiche nel 2035, le reazioni delle associazioni di settore



Le associazioni di settore commentano l'approvazione da parte del Parlamento Europeo del bando alla vendita di vetture endotermiche entro il 2035

9 giugno 2022

Dopo l'approvazione da parte del Parlamento Europeo del **divieto di vendita delle vetture benzina e diesel entro il 2035 nel nostro continente** - provvedimento destinato ad avere forti ricadute sull'intera filiera dell'automotive - arrivano i primi **commenti delle associazioni di settore**. **Federauto**, premettendo di essere in linea di principio concorde con gli obiettivi perseguiti dal pacchetto Fit for 55, invoca un "**approccio più realistico**, che tenga conto degli interessi di tutti gli stakeholder e dei consumatori, basato su di un mix tecnologico che abbracci tutte le soluzioni tecnologicamente compatibili".

"La decarbonizzazione del trasporto su strada non dovrebbe essere socialmente ed economicamente dirompente - si legge nella nota diffusa alla stampa -. I recenti sviluppi come la pandemia e la guerra in Ucraina hanno aumentato le incertezze e le insicurezze. I prezzi delle materie prime e dell'energia sono in crescita e la dipendenza da poche fonti di approvvigionamento pone rischi critici per l'intera filiera automotive. L'elettrificazione della mobilità può aiutare a ridurre le importazioni di combustibili fossili a lungo termine, ma allo stesso tempo **comporta il rischio di creare nuove dipendenze da materie prime e batterie**, mantenendo la creazione di valore al di fuori dell'Europa".

Federauto sostiene l'importanza di "un certo periodo di transizione adeguato, fondamentale per preparare le nostre attività alle sfide imminenti e garantire così manutenzione e riparazione altamente qualificate per le auto di domani". E ribadisce la necessità di "un'ampia infrastruttura di stazioni di ricarica. Di fatto, molti potenziali clienti rimangono riluttanti e questa realtà permarrà finché non verrà implementata un'infrastruttura di ricarica diffusa". Dall'associazione arriva poi un **appello al premier Mario Draghi** e al suo governo, per "un approccio più realistico e concreto, che tenga anche conto della posizione delicata della filiera automotive e

delle **gravi conseguenze che essa arrecherà al mercato interno e a tutta l'economia italiana**".

C'è preoccupazione anche in **ACEA**, l'associazione dei costruttori europei. Il presidente in carica, il CEO di BMW **Oliver Zipse**, spiega: "Il settore automotive contribuirà pienamente all'obiettivo dell'Europa di raggiungere emissioni zero nel 2050. Il nostro comparto sta vivendo una spinta verso l'elettrificazione, con nuovi modelli in arrivo, capaci di accontentare i clienti e di dare slancio alla transizione verso la mobilità sostenibile". Fatta questa premessa, Zipse, alla luce "della volatilità e dell'incertezza che stiamo sperimentando ogni giorno a livello globale", **"ogni normativa a lungo termine che si estenda oltre questo decennio è prematura in questa fase iniziale**. È necessaria invece una revisione trasparente a metà strada, per definire gli obiettivi post-2030".

Entrando nel dettaglio, Zipse spiega che "una revisione di questo genere dovrà prima di tutto valutare se la distribuzione delle infrastrutture di ricarica e la disponibilità delle materie prime per la produzione di batterie saranno in grado di sostenere la crescita vertiginosa delle vetture elettriche a quel punto". ACEA, inoltre, invoca **coerenza nelle misure del pacchetto**, soprattutto per quanto riguarda le emissioni di CO2 e le normative per le infrastrutture per le alimentazioni alternative.

<https://www.automoto.it/news/stop-alle-endotermiche-nel-2035-le-reazioni-delle-associazioni-di-settore.html>

Stop ad auto benzina e diesel: “Decisione prematura”

Dopo il voto espresso dal Parlamento Europeo, non si fa altro che parlare della transizione elettrica immediata: troppi i dubbi e le incertezze

10 Giugno 2022

Come abbiamo visto nelle ultime ore, il Parlamento Europeo ha deciso: ha votato sì e vieta quindi la vendita di auto dotate di tradizionale motore a combustione a partire dal 2035. Una decisione che per molti attori del settore è ancora troppo **prematura**, si teme che il mercato sarà penalizzato da questo cambio di rotta, e i consumatori disorientati.

Quello che lamenta in particolare **Federauto**, lo leggiamo nel suo comunicato stampa ufficiale rilasciato ieri, 9 giugno, è che serve maggiore realismo e sicuramente un periodo più adeguato per la transizione. **Dopo il voto del Parlamento**, dal 2035 usciranno di produzione le auto a benzina, diesel, GPL, metano e ibride. La proposta deve essere sottoposta ora all’esame dei governi dei vari stati. Il timore è quello di trovare internamente - e sicuramente sarà così - una consapevolezza maggiore delle **difficoltà produttive**, infrastrutturali ed economiche/sociali legate a questa impostazione radicale.

Le parole di Federauto

Federauto sostiene, in linea di principio, gli obiettivi e **le ambizioni politiche generali del pacchetto ‘Fit for 55’**. Nonostante questo, è convinta che per raggiungere i traguardi climatici è necessario un approccio più realistico, che tenga conto degli interessi di tutti gli stakeholder e dei consumatori, basato su di un mix tecnologico che abbracci tutte le soluzioni tecnologicamente compatibili.

Secondo quanto dichiarato dalla Federazione Italiana Concessionari Auto, la decarbonizzazione del trasporto su strada **non dovrebbe essere così dirimpente**, sia socialmente che economicamente. Tutti i nuovi avvenimenti che ci hanno colpito, come la pandemia di Coronavirus e la guerra tra Russia e Ucraina, hanno aumentato le incertezze e le insicurezze. Come ben sappiamo purtroppo i prezzi delle materie prime e dell’energia sono in

continuo aumento e la dipendenza da poche fonti di approvvigionamento mette tutta la filiera dell'automotive a rischio.

La transizione verso una mobilità completamente elettrica, è vero, può aiutare a diminuire le emissioni inquinanti, ma non solo, anche le importazioni di combustibili fossili a lungo termine. Purtroppo però c'è anche il rischio di creare **nuove dipendenze da materie prime e batterie**, mantenendo la creazione di valore al di fuori dell'Europa.

L'appello di Federauto in attesa della riunione del Consiglio dei Ministri Europeo

“Oggi le attività di vendita e di riparazione delle auto supportano tutte le nuove tecnologie per la riduzione delle emissioni di CO2, ma è comunque fondamentale andare avanti offrendo un certo periodo di transizione adeguato, che serve per preparare le nostre attività alle sfide imminenti e garantire così manutenzione e riparazione altamente qualificate per le auto di domani”, dichiara Federauto.

Per la Federazione l'intera catena del valore del settore automobilistico, concessionari compresi, sta affrontando delle **sfide enormi** per gestire con successo il processo di transizione e raggiungere gli obiettivi prefissati, ma è necessario tenere a mente che l'aumento delle vendite di auto a zero emissioni si può raggiungere solo nel caso in cui è disponibile un'ampia infrastruttura di stazioni di ricarica, e al momento ancora non è così. Molti potenziali clienti restano infatti dubbiosi e riluttanti, e questa realtà rimarrà tale finché non verrà implementata un'infrastruttura di ricarica diffusa. È un limite che deve essere superato, ormai ne parliamo da tempo.

Il Consiglio dei Ministri Europeo si riunirà il prossimo 28 giugno. Federauto rivolge un appello al Presidente Draghi e al Governo italiano: richiede il sostegno dell'Esecutivo e una revisione della decisione con un approccio più realistico e concreto, tenendo conto della posizione delicata della filiera automotive e delle gravi conseguenze che porterà al mercato interno e a tutta l'economia italiana.



Stop benzina e diesel dal 2035: i commenti delle associazioni automotive

Dopo lo stop alla vendita di benzina e diesel dal 2035 giungono i commenti delle principali associazioni automotive coinvolte dal provvedimento: molte critiche ma anche pareri favorevoli

10 giugno 2022 - 12:00

Lo **stop** alla vendita (e quindi alla produzione) di **auto benzina e diesel dal 2035**, [approvato dal Parlamento UE](#) ma comunque legato ad ulteriori passaggi formali e informali che non saranno per nulla agevoli, ha suscitato reazioni diametralmente opposte: **entusiasmo dagli ambientalisti** e dai sostenitori dell'elettrificazione di massa, secondo cui il bando alle endotermiche è una decisione necessaria per ridurre le emissioni di CO₂ nell'aria prima che sia troppo tardi; **preoccupazione o addirittura rabbia da diversi esponenti della filiera automobilistica**, perché questo provvedimento, se non sarà modificato, costerà decine di migliaia di posti di lavoro e porterà alla catastrofe l'intero comparto. Di seguito trovate i commenti delle principali associazioni automotive italiane a poche ore dal voto dell'UE.

STOP BENZINA E DIESEL DAL 2035: LA POSIZIONE DI FEDERAUTO

Federauto (Federazione italiana concessionari auto), pur sostenendo in linea di principio gli obiettivi e le ambizioni politiche generali del [pacchetto Fit for 55](#), è convinta che per raggiungere i traguardi climatici sia necessario un **approccio più realistico**, che tenga conto degli interessi di tutti gli stakeholder e dei consumatori, basato su di un mix tecnologico che abbracci tutte le soluzioni tecnologicamente compatibili. Per questo in vista del Consiglio dei ministri europeo del prossimo 28 giugno, rivolge un appello al presidente Draghi e al Governo italiano affinché sostengano una **revisione della decisione del Parlamento UE** secondo un approccio più concreto, che tenga anche conto della posizione delicata della filiera automotive e delle **gravi conseguenze che essa arrecherà al mercato interno e a tutta l'economia italiana**. *“La decarbonizzazione del trasporto su strada”*, spiega Federauto, *“non dev'essere socialmente ed economicamente dirompente”*.

AUTO BENZINA E DIESEL VIETATE DAL 2035: LA POSIZIONE DI ANFIA

Per **ANFIA** (Associazione nazionale filiera industria automobilistica), dalla voce del suo presidente Scudieri, lo stop alla vendita dei motori a combustione è un **macigno capace di devastare l'Europa**. *“Il voto del Parlamento UE”*, ha detto in un'intervista a Quattroruote, *“evincesse una visione estremamente ideologica, demagogica di un qualcosa che è gestito da chi, evidentemente, non conosce nulla di pianificazione e politica industriale”*. La scelta delle istituzioni europee, sempre secondo Scudieri, è una **pericolosa corsa in avanti** perché l'Europa non ha ancora le capacità industriali necessarie (ad esempio per la trasformazione delle materie prime in componenti per le batterie) e inoltre non tiene neanche conto dell'infrastrutturazione che ci vuole per far funzionare, con adeguata potenza, le vetture elettriche.

Secondo le stime di ANFIA il 40% della parte industriale della filiera automobilistica italiana è direttamente legata alla tecnologia dell'endotermico. Si tratta quindi di circa **70 mila posti di lavoro a rischio**, e il passaggio alle nuove tecnologie ne salverà solo 6 mila.



STOP AUTO BENZINA E DIESEL DAL 2035: LA POSIZIONE DI UNRAE

Apparentemente più morbida la posizione di **UNRAE** (Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri): per il presidente Crisci 13 anni, il tempo che intercorre da qui al 2035, sono sufficienti per il **passaggio**

all'elettrificazione forzata, trattandosi di due cicli industriali e mezzo. Ma allo stesso tempo sarebbe opportuno avere dei **check point intermedi**, come sempre si fa sui piani a lungo termine. Secondo Crisci ora che la direzione è stata indicata ci vuole tutto il resto, nel senso che i Governi devono accompagnare il processo di trasformazione, sviluppando le infrastrutture di ricarica e adeguando la fiscalità nazionale a livello europeo.

STOP BENZINA E DIESEL DAL 2035: LA POSIZIONE DI ADIRA

Anche **ADIRA** (Associazione italiana dei distributori indipendenti di ricambi aftermarket) ha accolto con favore la decisione del Parlamento europeo di vietare la vendita di auto nuove a benzina, diesel, metano e perfino ibride dal 2035, sostenendo che **dal cammino tracciato per portare l'Europa verso un futuro 'green' non si torna indietro** e che tutti, non solo chi è direttamente coinvolto nel mondo automotive, farebbero bene a prendere reale coscienza dell'orientamento della UE. Detto questo, è indiscutibile che la transizione all'elettrico ponga **problemi enormi da risolvere**, dalle questioni strutturali a quelle occupazionali, passando da quelle più propriamente commerciali fino a quelle di natura ambientale.

Ad ogni modo sono i poteri pubblici quelli preposti a gestire e risolvere le varie problematiche, per cui secondo ADIRA ogni Stato membro dell'UE dovrà muoversi per fare in modo che **la 'svolta verde' possa in effetti rappresentare un'occasione da sfruttare** e non una situazione di rammarico e rimpianto per ciò che è stato perso.

AUTO BENZINA E DIESEL BANDITE IN UE DAL 2035: LA POSIZIONE DI ACEA

ACEA, associazione dei costruttori europei d'auto, si dice preoccupata perché la trasformazione del settore dipende da molti **fattori esterni**, non tutti completamente nelle proprie mani. Inoltre immaginare oggi il 2035 significa guardare a un **orizzonte troppo lontano**: *“considerata la volatilità e l'incertezza che stiamo vivendo globalmente e giorno dopo giorno, qualsiasi regolamentazione di lungo periodo che si spinga oltre questo decennio è prematura in questa fase iniziale”*. Invece sarebbe necessario uno **step intermedio** per valutare se lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica e la disponibilità di materie prime per la produzione delle batterie saranno in grado di stare al passo con il costante, netto, incremento di veicoli elettrici a batteria.

L'UE decide lo stop alla vendita di auto a motore a combustione dal 2035



Publicato il: 10/06/2022

Autore: Redazione GreenCity

Federauto: "Una decisione prematura che, come primo effetto, disorienterà i consumatori e penalizzerà il mercato. Serve più realismo e un periodo di transizione adeguato".

Il **Parlamento europeo** ha approvato a maggioranza la proposta della Commissione sulla **riduzione delle emissioni inquinanti secondo la quale dal 2035 usciranno di produzione le auto a benzina, diesel, gpl, metano e ibride**. La proposta dovrà adesso andare all'esame dei Governi, all'interno dei quali si troverà probabilmente maggiore consapevolezza delle difficoltà produttive, infrastrutturali ed economiche/sociali legate a questa impostazione radicale. A seguire si aprirà un tavolo di trattativa tra Consiglio europeo (espressione dei Governi), Commissione e Parlamento che potrebbe apportare modifiche anche consistenti. **Federauto**, l'associazione che rappresenta gli interessi generali dei **Concessionari italiani**, ha dichiarato "di sostenere in linea di principio, gli obiettivi e le ambizioni politiche

generali del pacchetto 'Fit for 55', tuttavia, è convinta che per raggiungere i traguardi climatici sia necessario un approccio più realistico, che tenga conto degli interessi di tutti gli stakeholder e dei consumatori, basato su di un mix tecnologico che abbracci tutte le soluzioni tecnologicamente compatibili".

"La decarbonizzazione del trasporto su strada non dovrebbe essere socialmente ed economicamente dirompente. I recenti sviluppi come la pandemia e la guerra in Ucraina hanno aumentato le incertezze e le insicurezze. I prezzi delle materie prime e dell'energia sono in crescita e la dipendenza da poche fonti di approvvigionamento pone rischi critici per l'intera filiera automotive. L'elettrificazione della mobilità può aiutare a ridurre le importazioni di combustibili fossili a lungo termine, ma allo stesso tempo comporta il rischio di creare nuove dipendenze da materie prime e batterie, mantenendo la creazione di valore al di fuori dell'Europa. Oggi le attività di vendita e riparazione di automobili supportano tutte le nuove tecnologie per la riduzione delle emissioni di CO2, tuttavia, è essenziale andare avanti offrendo un certo periodo di transizione adeguato, fondamentale per preparare le nostre attività alle sfide imminenti e garantire così manutenzione e riparazione altamente qualificate per le auto di domani" **continua Federato in una nota stampa.**

"L'intera catena del valore del settore automobilistico, inclusi concessionari, sta affrontando enormi sfide per gestire con successo il processo di transizione e raggiungere gli obiettivi prefissati, ma è necessario prendere atto che l'incremento di vendita di veicoli a emissioni zero è raggiungibile solo se è disponibile un'ampia infrastruttura di stazioni di ricarica. Di fatto, molti potenziali clienti rimangono riluttanti e questa realtà permarrà finché non verrà implementata un'infrastruttura di ricarica diffusa" conclude l'associazione.

<https://www.greencity.it/mobilita/14428/l-ue-decide-lo-stop-alla-vendita-di-auto-a-motore-a-combustione-dal-2035.html>

Stop ai motori endotermici dal 2035: il commento di Federauto

- Marco Castelli
- Giugno 11, 2022
- [Attualità](#)



La notizia non può che fare scalpore: il **Parlamento europeo** ha approvato la proposta della Commissione di far uscire di produzione i **motori endotermici – benzina, diesel , GPL, metano e ibridi** – a partire dal **2035**.

Una linea che era emersa già quasi un anno fa con le **proposte del Fit for 55**, ma che ora è stata sposata ufficialmente. Adesso la proposta dovrà andare all'esame dei **Governi** e, a seguire, si aprirà un tavolo di trattativa tra **Consiglio europeo, Commissione e Parlamento**, che potrebbe portare modifiche consistenti.

STOP ALLE AUTO ENDOTERMICHE: LA POSIZIONE DI FEDERAUTO

Secondo Federauto si tratta di una “**decisione prematura**”, destinata a “*disorientare i consumatori e a penalizzare il mercato*”. Pur sostenendo in linea di principio gli obiettivi e le ambizioni politiche generali del **Fit for 55**, la Federazione ritiene che “*sia necessario **un approccio più realistico**, che tenga conto degli interessi di tutti gli stakeholder e dei consumatori, basato su di un mix tecnologico che abbracci tutte le **soluzioni tecnologicamente compatibili**”.*

In altre parole, occorre un periodo di transizione adeguato, “*fondamentale – secondo Federauto – per preparare le nostre attività alle sfide imminenti e garantire così manutenzione e riparazione altamente qualificate per le auto di domani*”. I recenti fatti di attualità, dalla pandemia alla **guerra**, non hanno fatto altro che aumentare le incertezze.

L'APPELLO AL GOVERNO

In vista della prossima riunione del Consiglio dei ministri europeo, in programma il 28 giugno, Federauto rivolge “*un appello al **Presidente Draghi ed al Governo italiano**, affinché sostengano una revisione della decisione secondo un approccio più realistico e concreto, che tenga anche conto della posizione delicata della **filiera automotive** e delle gravi conseguenze che essa arrecherà al mercato interno e a tutta l'economia italiana*”.

<https://www.dealerlink.it/stop-motori-endotermici-2035-federauto/>

"Ma il mercato non decolla E le colonnine sono ancora poche"

La svolta della Ue all'analisi dei concessionari locali.

Adolfo De Stefani Cosentino è molto scettico "Spero ci siano tempi e modi per ripensare ad un adeguamento della normativa"

Il Parlamento europeo ha avallato il divieto di vendere auto nuove a benzina, a diesel e con motori a combustione, a partire dal 2035. Le prime ripercussioni sul mercato locale? Non sono del tutto positive. Anzi... Il ravennate Adolfo De Stefani Cosentino, presidente nazionale di Federauto e titolare delle concessionarie Destauto e De Stefani, è molto scettico, ma anche assai realista: "Spero ci siano tempi e modi per ripensare ad un adeguamento della normativa. Del resto, il ragionamento di chi ha in mente di comprare una macchina nuova è semplice. Visto il messaggio lanciato dalla Unione europea, forse è diventato inutile comprare una vettura endotermica. Che, ovviamente, è la cosa più sbagliata. Se infatti nel 2035 smetteremo di produrre macchine endotermiche, significa che le stesse vetture continueranno a girare per altri 10-15 anni, forse 20. Oggi come oggi stiamo solo paralizzando il mercato dell'endotermico. Il mercato dell'elettrico infatti non decolla, perché l'autonomia è limitata e perché le colonnine per la ricarica veloce sono pochissime. E allora, cosa succede? Che la gente non cambia la macchina, rendendo il parco circolante sempre più vecchio e sempre più inquinante. Io avevo inteso che si parlasse di transizione sostenibile. Qui, purtroppo, di sostenibile, non ci vedo niente".

Gianluca Ghetti, titolare della concessionaria del gruppo Stellantis per i marchi Fiat, Lancia, Alfa Romeo e Jeep, è sulla stessa lunghezza d'onda, proponendo una riflessione 'parallela': "Il 2035 è lontanissimo. Speriamo che, per quella data, ma sarebbe meglio anche molto prima, vengano realizzate le infrastrutture adeguate a supportare questa transizione. Infrastrutture che, ora, non ci sono. E mi riferisco alle colonnine di ricarica, soprattutto quelle nelle autostrade, visto che l'autonomia di una carica è mediamente di 300-400 chilometri. Senza dimenticare i tempi di ricarica, lunghissimi, cioè circa 6 ore per le colonnine 'normali'. Capisco la normativa della Ue, che deve anche mettere nelle condizioni i cittadini di poterne usufruire".

Paradossalmente, si potrebbe ottenere un effetto contrario rispetto alla filosofia della norma: "L'incidenza di questa norma sulla propensione all'acquisto – ha aggiunto Ghetti – è ancora del tutto marginale. Il problema del blocco del mercato ci sarà a breve, ma solo in concomitanza con un altro evento, ovvero l'esaurimento del plafond statale degli ecoincentivi sull'acquisto di macchine alimentate in maniera tradizionale, cioè endotermica. Succederà che la gente smetterà di comprare auto nuove a basso impatto, scegliendo di continuare ad utilizzare le Euro4, che invece sono molto inquinanti". D'altro canto, la crisi non guarda in faccia nessuno: "Proprio così. Chi ha 12-13 mila euro per comprare una Panda o una 500, non ne ha 30mila per comprare lo stesso modello, ma nella versione elettrica. Nel nostro caso, su 24 Fiat vendute da inizio mese, solo 2 sono elettriche. Se l'obiettivo dell'Ue era quello di inquinare meno, avrebbe dovuto sposare una diversa politica di svecchiamento del circolante".

Il dilemma dell'emissione zero. La Ue si prepara alla rivoluzione dell'auto elettrica

LUN, 13/06/2022

Pareri divisi sul divieto di produrre e vendere auto a combustione dal 2035; per l'Italia la spinta ai veicoli elettrici porterebbe grandi benefici ma c'è chi teme per la "motor valley"



Il Parlamento europeo ha licenziato il pacchetto Fit for 55 per tagliare le emissioni di gas serra, esprimendosi anche sullo stop alla vendita di auto benzina e diesel dal 2035. Un voto che, come ha detto la presidente dell'Europarlamento, Roberta Metsola, è "decisivo". L'Unione Europea ha deciso di fermare dal 2035 la vendita di auto nuove che emettono anidride carbonica allo scarico. In altre parole, conta solamente il punto di emissione del motore.

La parola ora ai Governi

La proposta dovrà adesso andare all'esame dei Governi, all'interno dei quali si troverà probabilmente maggiore consapevolezza delle difficoltà produttive, infrastrutturali, economiche e sociali legate a questa impostazione radicale. A seguire si aprirà un tavolo di trattativa tra Consiglio europeo (espressione dei Governi), Commissione e Parlamento che potrebbe apportare modifiche anche consistenti.

Ci sono però emissioni di polveri fini comuni a tutti i veicoli, anche elettrici o a idrogeno, emissioni dovute alle polveri dell'attrito delle gomme con l'asfalto e dei freni. Non viene considerato l'impatto delle vetture elettriche o a idrogeno, impatto spostato altrove, cioè alla

produzione dell'idrogeno o dell'elettricità. Non c'è alcuna agevolazione per i combustibili a impatto climatico zero, come i biocarburanti o i carburanti di sintesi. Così si dividono le opinioni di chi vuole proteggere l'ambiente.

I timori per la motor Valley

Per l'Italia la spinta ai veicoli elettrici porterebbe grandi benefici ma c'è chi teme per la “motor valley” delle centinaia di aziende dell'indotto dei motori. A oggi almeno il 25% di tutti i gas serra in Europa proviene dai trasporti. Per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050, l'Ue ha preparato il pacchetto Fit for 55 che – tra le altre cose – prevede che nel 2030 le case automobilistiche debbano ridurre le emissioni delle auto nuove del 55% e nel 2035 del 100%. I veicoli elettrici migliorano la qualità dell'aria grazie alle emissioni inferiori, ma tutti hanno un'impronta di carbonio se non altro legata al processo di produzione e a quello di riciclo dei materiali. In questo senso, il nuovo regolamento Ue sulle batterie dovrebbe garantirne la sostenibilità sociale e ambientale.

I numeri della mobilità elettrica in Italia

In Italia, le immatricolazioni di veicoli elettrici nel 2021 sono state 137.283 (oltre il 9% delle vendite totali). Attualmente sono 225mila i punti di ricarica in tutta Europa, secondo l'Acea, un numero ancora lontano dall'obiettivo del Green Deal europeo di 1 milione di punti di ricarica entro il 2025 e 3,5 milioni entro il 2030.

Secondo i dati di Motus-E, nel 2021 i punti di ricarica in Italia sono aumentati del 35% rispetto al 2020: al 31 dicembre 2021 risultavano installati 26.024 punti di ricarica e 13.233 infrastrutture (stazioni o colonnine) in 10.503 luoghi accessibili al pubblico.

Nel 2017 l'Ue ha lanciato la European Battery Alliance (Eba) per produrre le batterie agli ioni di litio che alimenteranno la transizione dai combustibili fossili ai veicoli elettrici. Attualmente ci sono sei gigafactory che operano nell'Ue e altre 30 sono previste per il 2025-2030 per spingere una produzione che fin qui rappresenta solo l'8% della quota mondiale, passando da 62 GWh a 664 gigawattora entro il 2030. L'Italia dovrebbe avere almeno tre gigafactory entro la stessa data: Faam/Fib a Monterubbiano (Marche), Acc Italy a Termoli (Molise) e Italtolt a Scarmagno (Piemonte), per un totale di 94 gigawattora.

Le reazioni di Federauto, Lega, CEP, Assogasmetano

Federauto sostiene, in linea di principio, gli obiettivi e le ambizioni politiche generali del pacchetto Fit for 55, tuttavia, Federauto “è convinta che per raggiungere i traguardi climatici sia necessario un approccio più realistico, che tenga conto degli interessi di tutti gli stakeholder e dei consumatori, basato su di un mix tecnologico che abbracci tutte le soluzioni tecnologicamente compatibili. La decarbonizzazione del trasporto su strada non dovrebbe essere socialmente ed economicamente dirompente. I recenti sviluppi come la pandemia e la guerra in Ucraina – dice **Federauto** – hanno aumentato le incertezze e le insicurezze. I prezzi delle materie prime e dell'energia sono in crescita e la dipendenza da poche fonti di approvvigionamento pone rischi critici per l'intera filiera automotive. L'elettrificazione della mobilità può aiutare a ridurre le importazioni di combustibili fossili a lungo termine, ma allo stesso tempo comporta il rischio di creare nuove dipendenze da materie prime e batterie, mantenendo la creazione di valore al di fuori dell'Europa”. Contrari alla decisione europea

nota gli **europarlamentari Lega Marco Campomenosi (capo delegazione Lega) e Marco Zanni**. Scrivono in una nota congiunta: “La messa al bando di auto a motore a scoppio dal 2035 è una follia. Dall’Ue e dalla sua maggioranza di sinistra, sempre più distanti dalla realtà, uno schiaffo a migliaia di aziende e milioni di lavoratori italiani ed europei, già alle prese con gli effetti della crisi pandemica e della guerra e oggi sacrificati sull’altare dell’ideologia green, senza che ciò porti alcun vantaggio nella tutela dell’ambiente, dal momento che con questo provvedimento si favoriscono i grandi inquinatori come la Cina, della quale grazie all’Ue saremo ancora più dipendenti. È triste che il Pd esulti per questa mazzata da loro inferta ai lavoratori italiani. Dall’esito del voto è chiaro che meccanismi e ricatti di Verdi e sinistra sui quali si regge la maggioranza non sono più sostenibili dalla parte del Ppe che più deve fare i conti con il malessere delle categorie produttive e dei cittadini: registriamo con favore la loro presa di distanza. La Lega ha votato convintamente contro, a tutela delle imprese e di settori fondamentali della nostra economia: non saremo complici di questo scempio”.

Il think tank **Centres for European Policy Network (Cep)** esprime invece alcune valutazioni riguardanti la sessione plenaria dell’8 giugno, in cui il Parlamento Europeo non è riuscito a raggiungere un consenso sulla riforma del sistema di scambio di quote di emissione dell’UE (Ets) e ha rinviato alle commissioni competenti le proposte legislative sul Fondo sociale per il clima e sul meccanismo di aggiustamento delle frontiere per il carbonio (Cbam).

Il Cep esprime un giudizio piuttosto critico circa gli attuali sviluppi nel Parlamento europeo relativi al dossier “Fit for 55”, non solo per il ritardo che ne conseguirà nelle procedure legislative centrali della futura politica climatica dell’UE. In particolare, l’effettiva riduzione complessiva delle emissioni di CO2 attraverso lo scambio di quote di emissione rimane fondamentale e il Parlamento dovrebbe approvare rapidamente una riforma del sistema Ets dell’Ue che preveda anche l’introduzione del sistema Ets 2 per il trasporto stradale e gli edifici. Inoltre, la protezione del clima richiede la protezione dell’industria di esportazione dell’Ue. Infine, sarebbe auspicabile una maggiore apertura tecnologica invece di eliminare gradualmente il motore a combustione interna, soluzione che minaccerebbe di portare a dei tagli netti nella politica industriale.

Secondo **Assogasmetano** la decisione europea “nega di fatto il principio di neutralità tecnologia ed il concetto di sostenibilità ambientale. Tale decisione parte dalla posizione, ideologica e smentita dalla realtà, che i veicoli elettrici siano a zero emissioni, indicando come metodo di valutazione le emissioni allo scarico. In tal modo dimentica di calcolare il reale impatto di un veicolo elettrico sull’ambiente, non solo per la produzione di energia elettrica per la sua alimentazione (solo in parte prodotta con le energie rinnovabili e, seppure in parte minore, ancora col carbone) ma anche delle emissioni di CO2 dal momento della sua costruzione fino al suo smaltimento (di cui le emissioni allo scarico sono solo una parte)”.

“Nel corso degli ultimi anni – sottolinea il presidente di Assogasmetano, Flavio Merigo – abbiamo evidenziato come il biometano, una delle eccellenze italiane, debba essere considerato uno strumento di straordinaria importanza per raggiungere gli obiettivi imposti dal pacchetto Fit for 55, essendo una fonte rinnovabile, con emissioni LCA che possono essere addirittura negative, immediatamente utilizzabile per l’alimentazione dei veicoli e addirittura miscelabile con alte percentuali di idrogeno senza la necessità di effettuare alcun intervento di natura tecnica”.

Stop alle auto termiche dal 2035: per Federauto decisione prematura

15 Giugno 2022



Per Federauto, lo stop alla vendita di auto endotermiche al 2035 è prematuro. La Federazione italiana dei concessionari auto chiede al Governo italiano una revisione realistica e concreta della decisione del Parlamento europeo

Dopo la decisione del Parlamento europeo della proposta della Commissione che prevede dal 2035 lo **stop alla produzione di auto a benzina, diesel, gpl, metano e ibride dal 2035**, **Federauto**, pur sostenendo in linea di principio gli obiettivi generali del pacchetto **Fit for 55**, è convinta che per raggiungere i traguardi climatici sia necessario un approccio più realistico.

Occorre tenere conto degli **interessi di tutti gli stakeholder e dei consumatori**, affidandosi a una soluzione che includa tutte le tecnologie compatibili.

Decarbonizzazione dei trasporti ed elettrificazione della mobilità in Europa

La **decarbonizzazione dei trasporti** su strada non dovrebbe essere socialmente ed **economicamente dirompente**. **L'elettrificazione della mobilità** può aiutare a ridurre le importazioni di combustibili fossili a lungo termine, ma comporta rischi per l'intera **filiere automotive**, creando nuove dipendenze da materie prime e batterie al di fuori dell'Europa.

Le attività di vendita e riparazione di automobili già oggi usano le nuove tecnologie disponibili per la riduzione delle **emissioni di CO2**. L'intera catena del valore del settore automobilistico, inclusi concessionari, sta affrontando enormi sfide per gestire con successo il processo di **transizione all'elettrico**, ma restano, pressanti, i problemi legati alla mancanza di infrastrutture di ricarica diffuse.

Federauto ha quindi rivolto un appello Presidente Draghi e al Governo perché sostengano una **revisione della decisione secondo un approccio più realistico e concreto**, che tenga anche conto della posizione delicata della filiera automotive e delle gravi conseguenze che essa arrecherà al mercato interno e a tutta l'economia italiana.

https://www.partsweb.it/federauto-stop-alle-auto-termiche-al-2035-e-prematuro/?fbclid=IwAR39cof8TJ3MqzqYLTZ5L_Gkkg7qfCLWu-EGiCmsL_Q2QjbxjC6X1ZzrAVo

Automotive, le strategie di oggi per l'elettrico di domani

Di [Francesco De Palo](#) | 18/06/2022 –



Al Motor Show di Milano e Monza tante auto e tante idee. Cosentino (Federauto): “Non impicchiamoci alla Cina per le batterie, così come abbiamo fatto alla Russia col gas”

“Ieri ci siamo già impiccati ad un solo fornitore di gas (la Russia), oggi rischiamo di farlo di nuovo con chi ha il monopolio delle batterie elettriche (la Cina)”.

Risponde così **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente di Federauto, al quesito postogli da *Formiche.net* sull'azione di Pechino nel triangolo del litio, rappresentato da Argentina, Bolivia e Perù nelle cui terre c'è il 56% del litio mondiale. Il tema è stato al centro del seminario su “*Ricerca e innovazione, il futuro della mobilità*” organizzato a Milano a Palazzo Lombardia, in occasione del MIMO, la kermesse motoristica andata in scena a Milano e Monza in questo fine settimana.



Tra Ferrari, Maserati e auto elettriche che hanno sfilato in piazza Duomo, tra rombi di cavalli e sibilli di motori geotermici, oltre ad un cane robot esibito da Hyundai, c'è stato il tempo per mettere a fuoco tematiche assolutamente strategiche che condizioneranno l'intero comparto dell'automotive. Il perimetro di discussione parte dall'orizzonte temporale messo nero su bianco dalla Commissione Ue, quel 2035 entro cui bisognerà dire addio al fossile. Ma a quali condizioni?

Secondo Cosentino in primis è necessario evitare che l'Europa si attivi per costruire Giga factory ma poi al contempo lasci il monopolio del litio alla Cina, sarebbe questo "un altro errore macroscopico da non commettere", al pari di un altro: ovvero in Italia vi sono 38 milioni di auto inquinanti, i cui proprietari semplicemente non passeranno all'elettrico in un batter di ciglia per via di una serie di problemi legati alle condizioni economiche.

Il riferimento è anche alla differenza di status che esiste tra i clienti privati d'Italia e quelli europei: nel nostro Paese i titolari di partita iva non possono accedere ad una fiscalità di vantaggio nell'acquisto dell'auto, mentre nel resto d'Europa i vantaggi sono enormi. "Visto che l'Europa ci chiede di omologarci circa l'acquisto di auto elettriche, allora che omologazione ci sia anche per quanto riguarda la fiscalità", precisa il numero uno di Federauto.

Il rischio però è un altro, come osservato da **Michele Crisci**, presidente di Unrae (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri): dal momento che la stragrande maggioranza degli italiani quando va dal benzinaio fa 20 euro di benzina, a volte anche 10, come si potrà pretendere che questa fetta di consumatori scelga di investire 40mila euro (come minimo) per un'auto elettrica? La risposta è possibile trovarla in politiche mirate che vadano oltre i semplici bonus, ma investano una nuova consapevolezza per cittadini e imprese. Secondo Crisci, "occorre un'agenda a 360 gradi per spiegare le nuove tecnologie ai cittadini, magari con target vincolanti per le industrie accanto a quelle dell'auto, dal momento che tutto è connesso, dalle batterie alle colonnine, non solo ai pneumatici o agli accessori di ieri".

Attenzione però al portafogli degli italiani: dopo il biennio pandemico, oggi la guerra sta zavorrando le tasche di famiglie e imprese. Per questa ragione, ha osservato il presidente di ACI Milano **Geronimo La Russa**, gli italiani rischiano di non cambiare la propria auto con una serie di conseguenze dirette sul settore, che vede scendere le vendite, ma anche con rischi legati all'inquinamento e alla sicurezza. "L'economia è stata drogata da bonus – ha precisato – per cui la scadenza del 2035 va valutata con un'ottica diversa per non apparire fuori dal mondo: siamo arrivati a dire che dobbiamo sposare solo l'elettrico, ma perché? Che sia il mercato a decidere e che vinca il migliore".

Altro tema connesso all'elettrificazione forzata è quello legato ai livelli occupazionali: **Paolo Scudieri**, presidente Anfia (l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica) indica un dato: "450mila è il numero degli operai che resteranno senza lavoro in Europa grazie a **Frans Timmermans**, vicepresidente della Commissione e responsabile Ambiente" che ha ispirato il pacchetto verde presentato dal governo europeo.

<https://formiche.net/2022/06/automotive-strategie-elettrico/>



Futuro dell'automotive, per Unrae, Anfia e Federauto servono certezze e agenda interventi. Sostenibilità deve anche essere sociale

MILANO - Tre delle più importanti organizzazioni legate al mondo automotive - l'Unrae, l'Anfia e la Federauto - si sono pronunciate oggi - nell'ambito di un incontro organizzato da MIMO - sul tema del futuro della mobilità che, in tempi come gli attuali si traduce in un'affermazione ancora più precisa: che impatto avrà sugli utenti, sull'industria e sull'intera filiera della distribuzione e dell'assistenza la decisione del Parlamento Europeo di fissare al 2035 l'impossibilità di omologare (e quindi di vendere) auto non in grado di abbattere del 100% le emissioni di CO2. «Si tratta di una decisione che era attesa - ha detto Michele Crisci, presidente dell'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri - e che ora dovrà passare al vaglio altri organismi europei e dai vari Stati membri.

Quella della Ue è un'affermazione ambiziosa, ma che era inevitabile». Parlando delle criticità per il settore rappresentato dall'Unrae, ha detto che «il punto delicato è rappresentato dal fatto che tutte le aziende, e quelle dell'auto di più, hanno bisogno di certezze. L'importante è dunque che la decisione sia definitiva e tutti possano imboccare senza ripensamenti questa strada». Crisci ha ribadito che «occorre egualmente che i Paesi membri e i relativi governi adottino un'agenda di accompagnamento. La sostenibilità non può essere solo ambientale ma deve anche essere sociale ed economica, soprattutto per quei Paesi - come l'Italia - che sono distanti dalla tecnologia elettrica. Non solo riconversione industriale, ma anche piani di incentivazioni e revisione della fiscalità sull'auto».

INNOVAZIONE

Milano capitale europea dell'auto con il Motor show MIMO

Dal rombo Ferrari ai motori geotermici, passando per il cane robot Hyundai

By Raffaele de Pace



Una festa di tutti i motori, quelli classici come **Ferrari e Lamborghini**, e quelli sperimentali come gli elettrici o i geotermici. Il motor show di Milano e Monza, chiamato **MIMO**, è stato una festa nella splendida cornice di Piazza Duomo, dove hanno sfilato modelli d'eccezione come i grandi marchi italiani e quelli stranieri.

Una kermesse che ha l'obiettivo di arrivare a 500.000 visitatori a fine evento, tra l'esposizione di Milano e il fine settimana di Monza. Le due città si sono divise l'evento: all'apertura dei cancelli dell'Autodromo Nazionale di Monza si sono presentati appassionati e visitatori muniti di MIMO Pass presenti nei paddock, tribune e i box con l'esposizione delle case automobilistiche.

E se a Monza si sentono rombare i motori, a Milano è continuata l'esposizione statica e gratuita nelle vie del centro, con le pedane delle novità dei 50 brand automobilistici e motociclistici, e con l'area test drive di viale Gadio/Parco

Sempione realizzata in collaborazione con **Enel X Way**, attiva dalle 9 alle 19 per far provare in viabilità ordinaria tutti i modelli a bassa emissione di **CO2** messe a disposizione dai brand.

Al centro dei dibattiti anche la questione delle auto elettriche, obiettivo che tutte le case automobilistiche si sono poste ma che però poi deve confrontarsi con la realtà di materie prime e crisi del litio.

“Non impicchiamoci alla Cina per le batterie, così come abbiamo fatto alla Russia col gas” ha detto Adolfo **De Stefani Cosentino**, presidente di **Federauto Italia**, visto che l’azione di Pechino nel cosiddetto triangolo del litio, rappresentato da Argentina, Bolivia e Perù nelle cui terre c’è il 56% del litio mondiale, è stato fin qui determinante. L’Ue ha messo come time line il 2025 per dire addio a diesel e benzina, ma con quali conseguenze?

Secondo Cosentino è necessario evitare che l’Europa si attivi per costruire **Giga factory** ma poi al contempo lasci il monopolio del litio alla Cina, sarebbe questo “un altro errore macroscopico da non commettere”, al pari di un altro: ovvero in Italia vi sono 38 milioni di auto inquinanti, i cui proprietari semplicemente non passeranno all’elettrico in un batter di ciglia per via di una serie di problemi legati alle condizioni economiche.

Il fine settimana è stato memorabile: l’unveil dinamica in **Piazza Duomo** delle novità e delle anteprime presentate e guidate dai presidenti e dai CEO dei brand espositori si è svolta giovedì 16 giugno alle ore 19. Un doppio giro attorno al Duomo guidato da Horacio Pagani, in mezzo a due ali di folla a coronare la festa. Presente il gotha dell’industria mondiale come Aways, Alfa Romeo, Alpine, Aston Martin, Automobili Amos, Automobili Lamborghini, Bentley, Chevrolet, Citroën, Dallara, Dodge, DR, DS, Energica, EVO, Ferrari, Fiat, Harley Davidson, Honda auto, Honda moto, Hyundai, ICKX, Jannarely, Jeep, Kawasaki, KIA, Lancia, Leasys Rent, Lexus, Mazda, McLaren, Mercedes-Benz, Mitsubishi, Mole Urbana, MV Agusta, Nissan, Opel, Pagani, Peugeot, Pirelli, Ram, Seres, Soriano Motors, Sportequipe, Suzuki, Touring Superleggera, Toyota, XEV, Zagato, Zero Motorcycles.

<https://www.largomento.com/milano-capitale-europea-dellauto-con-il-motor-show-mimo/>



Mercato dell'auto in caduta libera: la revisione della fiscalità sarebbe fondamentale

- Marco Castelli
- Giugno 15, 2022
- [Analisi di mercato](#), [Videointerviste](#)
- [dati di mercato](#), [Federauto](#)

Da diversi mesi prosegue la caduta libera del **mercato dell'auto italiano**: anche a maggio il settore delle quattro ruote ha chiuso in rosso, con **121.299 immatricolazioni** e il **-15,1% rispetto a maggio 2021**. **Gli incentivi finalmente sono arrivati**, ma per ora non hanno inciso. O meglio, non abbastanza.

Quali sono le prospettive per i prossimi mesi? Lo abbiamo chiesto ad **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente di **Federauto**, che pone l'accento sui tanti fattori che in questo momento stanno pesando come macigni, dalla guerra in Ucraina alla crisi dei semiconduttori, fino ad arrivare ad una **fiscalità** che continua ad essere penalizzante per le Partite Iva.

MERCATO DELL'AUTO: GLI IMPATTI DELLA CRISI

Per dare l'idea dello stato dell'arte, tutti i canali hanno chiuso il mese di maggio in negativo: i **privati**, che hanno scontato l'attesa degli incentivi (partiti a metà maggio dopo mesi di attesa), hanno totalizzato un -14%, mentre le **società** e il **nolegg** sono calati rispettivamente del -30% e del -10%.

*“Una delle ragioni principali del calo del mercato è **l'assenza di componentistica**, alla quale si è aggiunta la **guerra in Ucraina**. Un altro aspetto che ha inciso è il lockdown in Cina, che ha ulteriormente pesato sui componenti – spiega De Stefani Cosentino – Gli incentivi, certamente, sono importanti, specie quelli della **fascia 61-135 g/km**, che rappresenta il 62% del mercato”. Certamente, l'apertura tardiva della piattaforma di prenotazione ha influenzato i numeri di maggio. Che, comunque, senza agevolazioni avrebbero potuto essere ancora più negativi.*

LE PREVISIONI PER I PROSSIMI MESI

Ora cosa ci si attende per i prossimi mesi, considerando che, come si prevedeva, le **prenotazioni per i contributi sulle Euro 6 endotermiche** stanno procedendo a ritmo molto sostenuto e, quindi, sono destinati a finire presto?

*“Io sarei contento se il 2022 si chiudesse **leggermente sotto il milione e mezzo di autovetture**. Una cifra che non credo potremo raggiungere, a causa della crisi della componentistica e degli incentivi che attualmente si rivolgono soltanto ai privati, che prevalentemente sono possessori di **vetture usate**”* sottolinea De Stefani Cosentino. In questo quadro, per le Partite Iva sarebbe fondamentale la tanto auspicata **revisione della fiscalità**, in ottica di rinnovamento del parco auto.



FISCALITÀ: UNA REVISIONE NECESSARIA

Un aspetto, quello fiscale, di cui si è molto parlato negli ultimi mesi. *“L’interessamento da parte di alcuni ministeri c’è, ma c’è da dire che l’autovettura ha sempre partecipato moltissimo al gettito fiscale”*. Secondo il

presidente di Federauto, sarebbe fondamentale **allineare la fiscalità dell'auto con quella europea** e, per di più, facendo bene i conti e ragionando con lungimiranza, rinnovando il parco auto *“l'impatto sugli introiti statali sarebbe molto contenuto”*.

NO ALLA FINE DELL'ENDOTERMICO

In questo contesto, la votazione in plenaria al Parlamento europeo del **pacchetto “Fit for 55”** sembra voler decretare **la fine dei motori endotermici**. *“Il nostro auspicio è che le proposte di non far morire l'endotermico nel 2035 possano essere accolte”* conclude Adolfo De Stefani Cosentino.

Federauto, in altre parole, vota perchè venga perseguito un approccio realistico e aperto a tutte le tecnologie per conseguire gli **obiettivi ambientali** nei prossimi anni, senza **pesanti conseguenze sul mondo del lavoro**. La strada della razionalità, in questo momento, è certamente l'unica percorribile.

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

L'autostrada Roma-L'Aquila. Pochi investimenti, lo Stato revoca la concessione. Ma Toto insiste



Carlo Totò, ministro delle Infrastrutture

Il ministro delle Infrastrutture Carlo Totò ha annunciato che il governo ha deciso di revocare la concessione della Autostrada Roma-L'Aquila...

Il ministro delle Infrastrutture Carlo Totò ha annunciato che il governo ha deciso di revocare la concessione della Autostrada Roma-L'Aquila...

Il ministro delle Infrastrutture Carlo Totò ha annunciato che il governo ha deciso di revocare la concessione della Autostrada Roma-L'Aquila...

Fabrizio Savelli

Il colloquio

di Marco Sabella

«Bsh, fabbriche a emissioni zero. Cucine e frigo tech parleranno tra loro»

Dambach: design centrale per la transizione



Il design è centrale per la transizione ecologica. Il design è centrale per la transizione ecologica. Il design è centrale per la transizione ecologica.

Il design è centrale per la transizione ecologica. Il design è centrale per la transizione ecologica. Il design è centrale per la transizione ecologica.

Il design è centrale per la transizione ecologica. Il design è centrale per la transizione ecologica. Il design è centrale per la transizione ecologica.

Il design è centrale per la transizione ecologica. Il design è centrale per la transizione ecologica. Il design è centrale per la transizione ecologica.

Il design è centrale per la transizione ecologica. Il design è centrale per la transizione ecologica. Il design è centrale per la transizione ecologica.

Scelta transizione

Auto, Fappello della filiera al governo

Un convegno, nel contesto del Milano Monza Motor Show 2022, in cui erano presenti le associazioni del settore automobilistico...

Il convegno è stato organizzato nel contesto del Milano Monza Motor Show 2022. Il convegno è stato organizzato nel contesto del Milano Monza Motor Show 2022.

Il convegno è stato organizzato nel contesto del Milano Monza Motor Show 2022. Il convegno è stato organizzato nel contesto del Milano Monza Motor Show 2022.

Advertisement for FIDURAM ASSET MANAGEMENT IRELAND, listing various investment funds and their performance metrics.

Giu 20

APPELLO AL MINISTRO DRAGHI

di Bianca Carretto

Un convegno, organizzato nel contesto del Milano Monza Motor Show 2022, in cui erano presenti le associazioni del settore automobilistico – Anfia, Unrae e Federauto – dove è emersa la grande preoccupazione di tutta la filiera, dopo la decisione di mettere al bando le vetture endotermiche dal 2035. A gran voce è stato invocato un incontro con il Presidente del Consiglio Mario Draghi perché riesca a mediare con i vari partiti, sia quelli che chiedono (M5S e Pd) la transizione verso l'elettrico, sia invece chi è propenso alla neutralità ecologica. Il Ministro dello Sviluppo Economico, Giancarlo Giorgetti, in collegamento, ha apertamente dichiarato di difendere l'imparzialità dell'innovazione, precisando che "è necessario valutare ogni alternativa all'elettrico, la mobilità deve essere libera ed è necessario preservare la competitività dell'industria europea". Paolo Scudieri, presidente Anfia, ha rafforzato il

concetto, ritenendo “il voto del Parlamento Europeo pesa come un macigno sul capo delle nostre società, tutti siamo favorevoli alla sostenibilità dell’ambiente ed allo sviluppo futuro, come l’utilizzo di biocarburanti e dell’idrogeno, ma chi decide in Europa deve avere le competenze per farlo, per non lasciare campo libero ai costruttori asiatici”. Michele Crisci, presidente Unrae, ha chiesto alla politica di “dare certezze per programmare gli investimenti necessari, un passaggio che deve essere condiviso poiché non siano solo i costruttori a doversi prendere in carico la transizione”. Adolfo De Stefani Cosentino, presidente Federauto, ha espresso la sua perplessità sulla data finale del 2035 ed ha nuovamente sollecitato di “parificare alla maggior parte dei paesi europei la detraibilità fiscale per la auto aziendali.” Indispensabile per ogni partecipante che le case – senza nessuna astensione – prendano la situazione in mano, unendosi, per fare fronte comune, tentando l’impossibile con le proprie strutture governative, prima che sia troppo tardi.

<https://www.crisalidepress.it/appello-al-ministro-draghi/>



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

TRUCK

Federauto Truck e Van, sulla CO2 l'UE deve essere realistica

Il presidente Artusi chiama le istituzioni europee all'audacia ma anche alle responsabilità per i limiti alla CO2 del 2025, 2030 e 2035



06 Giugno 2022 alle 22:00

Di: **Francesco Stazi**

I destini se non del mondo almeno di una sua parte, quello della mobilità, sono nelle mani del **Parlamento Europeo** chiamato a decidere, in questi giorni sul futuro degli **standard ecologici** che dovranno essere adottati per gli anni 2025, 2030 e 2035 da veicoli e dunque dai costruttori. Si parla soprattutto di emissioni di CO2. Sappiamo tutti quanto questi standard e il loro rispetto possano **incidere nell'economia** di una casa, ma non solo, anche il mercato ne risente visto e considerato che il maggior investimento comporta, a cascata anche un maggior costo del prodotto finito. Ecco perché dai concessionari europei si leva un appello perché le decisioni siano ambiziose ma realistiche.

Artusi chiede ponderazione

"I decisori italiani e comunitari devono ascoltare le chiare raccomandazioni dell'associazione dei concessionari europei (AECDR) per un approccio ambizioso ma realistico alla transizione verso una mobilità a impatto climatico zero: non farlo sarebbe un errore".

Queste le parole di Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto, con delega ai Trucks&Van, Questo tipo di approccio ha sottolineato Artusi, è ancor più valido per i [veicoli commerciali pesanti](#), per i quali le [soluzioni tecnologiche a impatto zero](#) sono obiettivamente più lontane.

Serve il ruolo dei concessionari

I concessionari

di veicoli commerciali e industriali (quelli italiani così come quelli europei), si prendono la **responsabilità di mediatori** soprattutto fra costruttori e utilizzatori finali, pronti a investire per sostenere con i propri clienti gli obiettivi della decarbonizzazione.

Hanno bisogno, però, che questo **ruolo sia riconosciuto** con un'azione adeguata e coordinata, basata sulle tre raccomandazioni chiave suggerite dall'AECDR per il pacchetto *Fit for 55* e che riguardano infrastrutture, incentivi, tecnologie.

Non solo elettrificazione

Il che significa che è essenziale che ogni Stato membro decida rapidamente i requisiti per la capacità di ricarica ad alta potenza (oltre i 150 kilowatt/ora); che un **sistema coerente di incentivi** tenga conto del **disallineamento** che rischia di crearsi in assenza di una solida domanda di veicoli elettrici a batteria, pericolo che aumenta con il crescere delle portate.

ON questo scenario non devono essere trascurate, quelle tecnologie che propongono **biocarburanti** da fonti 100% rinnovabili (idrogeno, biometano, sia compresso che liquefatto, e-fuel), e che potrebbero accompagnare la decarbonizzazione in attesa della praticabilità delle alimentazioni a impatto zero anche sui veicoli più pesanti

"Questo vuol dire coniugare ambizione e realismo, questo raccomandano i concessionari italiani ed europei, questa ci si attende che sia la strada che i legislatori avranno il coraggio di intraprendere e per la quale ci aspettiamo il massimo impegno da parte dei nostri politici".

ha concluso Artusi.

<https://www.omnifurgone.it/news/590431/federauto-truck-ue-emissioni-parlamento/>

Massimo Artusi, Federauto, alla vigilia delle decisioni del Parlamento europeo sui nuovi standard di CO2 nuovi



FERRUCCIO VENTUROLI

06/06/2022

«I decisori italiani e comunitari devono ascoltare le chiare raccomandazioni dell'associazione dei concessionari europei (AECDR) per un approccio 'ambizioso ma realistico' alla transizione verso una mobilità a impatto climatico zero: non farlo sarebbe un errore». Lo ha dichiarato **Massimo Artusi**, vicepresidente di [Federauto](#), con delega ai Trucks&Van, alla vigilia delle decisioni del Parlamento europeo sui nuovi standard di CO2 per i veicoli per il 2025, il 2030 e il 2035.



«Questo tipo di approccio», ha sottolineato Artusi, «è ancor più valido per i veicoli commerciali pesanti, per i quali le soluzioni tecnologiche a impatto zero sono obiettivamente più lontane. I concessionari di veicoli commerciali e industriali – quelli italiani così come quelli europei – consapevoli del loro insostituibile ruolo di intermediazione e di assistenza tra decisori, produttori e utilizzatori finali (consumatori, ma soprattutto imprese), sono pronti a investire per sostenere con i propri clienti gli obiettivi della decarbonizzazione, ma hanno bisogno che tale

ruolo sia riconosciuto con un'azione adeguata e coordinata, basata sulle tre raccomandazioni chiave suggerite dall'AECDR per il [pacchetto 'Fit for 55'](#) che riguardano infrastrutture, incentivi, tecnologie».

«Per i [veicoli commerciali](#) ciò vuol dire che è essenziale che ogni Stato membro decida rapidamente i requisiti per la capacità di ricarica ad alta potenza (oltre i 150 kilowatt/ora); che un sistema coerente di incentivi tenga conto del disallineamento che rischia di crearsi in assenza di una solida domanda di veicoli elettrici a batteria, pericolo che aumenta con il crescere delle portate; che non vengano trascurate, proprio in questa prospettiva, quelle tecnologie che proponendo biocarburanti di fonte 100% rinnovabile (idrogeno, biometano, sia compresso che liquefatto, e-fuel), possano accompagnare la decarbonizzazione – accelerandone addirittura gli effetti positivi – in attesa della praticabilità delle alimentazioni a impatto zero (che siano batterie o la tecnologia che prevarrà) anche sui veicoli più pesanti adottando un metodo di misurazione più realistico che consideri le effettive emissioni dei prodotti energetici e dei veicoli tenendo conto del loro intero ciclo di vita».

«Questo», ha concluso **Artusi**, «vuol dire coniugare ambizione e realismo, questo raccomandano i concessionari italiani ed europei, questa ci si attende che sia la strada che i legislatori avranno il coraggio di intraprendere e per la quale ci aspettiamo il massimo impegno da parte dei nostri politici».

<https://trasportale.it/massimo-artusi-federauto-standard-di-co2/>

Federauto Trucks: Artusi, sì ad approccio “ambizioso ma realistico” a transizione green

(FERPRESS) – Roma, 6 GIU – “I decisori italiani e comunitari devono ascoltare le chiare raccomandazioni dell’associazione dei concessionari europei (AECDR) per un approccio ‘ambizioso ma realistico’ alla transizione verso una mobilità a impatto climatico zero: non farlo sarebbe un errore”. Lo ha dichiarato Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto, con delega ai Trucks&Van, alla vigilia delle decisioni del Parlamento europeo sui nuovi standard di CO2 per i veicoli per il 2025, il 2030 e il 2035....

Trasporti-Italia.com

Fit for 55, Federauto: verso una mobilità a impatto zero con un approccio realistico



lunedì 6 giugno 2022

Un approccio ambizioso ma realistico alla **transizione verso una mobilità a impatto climatico zero**. Lo chiede **Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto**, con delega ai Trucks&Van, alla vigilia delle decisioni del **Parlamento europeo sui nuovi standard di CO2 per i veicoli per il 2025, il 2030 e il 2035**.

Un tipo di approccio, secondo Artusi, **ancor più valido per i veicoli commerciali pesanti**, per i quali **le soluzioni tecnologiche a impatto zero** sono obiettivamente più lontane.

"I concessionari di veicoli commerciali e industriali – quelli italiani così come quelli europei – consapevoli del loro insostituibile ruolo di intermediazione e di assistenza tra decisori, produttori e utilizzatori finali (consumatori, ma soprattutto imprese), **sono pronti a investire per sostenere con i propri clienti** gli obiettivi della decarbonizzazione, ma hanno bisogno che tale ruolo sia riconosciuto con **un'azione adeguata e coordinata, basata sulle tre raccomandazioni chiave suggerite dall'AECDR per il pacchetto 'Fit for 55'** che riguardano infrastrutture, incentivi, tecnologie", scrive Artusi.

Accompagnare la decarbonizzazione

Per i veicoli commerciali ciò vuol dire che è essenziale che ogni Stato membro decida rapidamente **i requisiti per la capacità di ricarica ad alta potenza (oltre i 150 kilowatt/ora)**; che un sistema coerente di incentivi tenga conto del disallineamento che **rischia di crearsi in assenza di una solida domanda di veicoli elettrici a batteria**, pericolo che aumenta con il crescere delle portate.

Da Federauto, inoltre, si chiede che non vengano trascurate quelle tecnologie che proponendo **biocarburanti di fonte 100% rinnovabile** (idrogeno, biometano, sia compresso che liquefatto, e-fuel), possano **accompagnare la decarbonizzazione** – "accelerandone addirittura gli effetti positivi – in attesa della praticabilità delle **alimentazioni a impatto zero** (che siano batterie o la tecnologia che prevarrà) anche sui veicoli più pesanti adottando un metodo di misurazione più realistico che consideri le effettive emissioni dei prodotti energetici e dei veicoli tenendo conto del loro intero ciclo di vita".

"Questo - ha concluso Artusi - vuol dire **coniugare ambizione e realismo**, questo raccomandano i concessionari italiani ed europei, questa ci si attende che sia la strada che i legislatori avranno il coraggio di intraprendere e per la quale ci aspettiamo il massimo impegno da parte dei nostri politici".

<https://www.trasporti-italia.com/camion/fit-for-55-federauto-verso-una-mobilita-a-impatto-zero-con-un-approccio-realistico/52162>

Infrastrutture di ricarica per camion elettrici: l'Ue promuove un approccio graduale

Il Consiglio Ue ha approvato gli orientamenti generali sulle proposte legislative del pacchetto trasporti del "fit for 55", tra cui quelle relative alle infrastrutture stradali per la ricarica dei veicoli a emissioni zero. I ministri europei hanno chiesto di tener conto delle particolari dinamiche del segmento dei veicoli pesanti elettrici e a idrogeno e maggiore flessibilità sui requisiti per la ricarica elettrica, che dovranno essere coerenti con le diverse situazioni, con investimenti proporzionati ai livelli di traffico

Di **Redazione** 6 Giugno 2022



Il Consiglio dei Ministri dei Trasporti europeo ha approvato le tre proposte di Regolamento del pacchetto europeo «Fit for 55» in materia di **infrastrutture per i carburanti alternativi (AFIR)** e sullo sviluppo e l'uso di carburanti alternativi nei settori dell'aviazione (**Refeul Aviation**) e marittimo (**FeuleU Maritime**). I testi passeranno ora alla fase successiva del confronto tra Parlamento, Consiglio e Commissione europei. Si tratta di un passaggio fondamentale nel processo di attuazione delle politiche europee del Green Deal per il contrasto ai cambiamenti climatici e la transizione ecologica dei trasporti.

Nel dettaglio, per ciò che concerne da vicino l'AFIR e in particolare il comparto dei trasporti pesanti, l'approccio generale è stato adattato alle **dinamiche specifiche del settore dei veicoli pesanti elettrici**: dati gli sviluppi previsti nell'immediato futuro, in particolare per quanto riguarda gli standard di ricarica, e il fatto che il mercato è meno sviluppato rispetto a quello dei veicoli leggeri, **è stato previsto un processo graduale di diffusione delle infrastrutture**. Ci si concentrerà cioè, come primo passo, prima sui corridoi della rete TEN-T, con una scadenza del 2025, **con l'obiettivo poi di arrivare coprire tutte le strade TEN-T entro il 2030**.

Nel testo sugli standard comuni circa la **rete infrastrutturale per la ricarica dei veicoli a emissioni zero**, i ministri hanno chiesto quindi di tener conto delle **particolari dinamiche del segmento dei veicoli pesanti elettrici e a idrogeno** e maggiore flessibilità sui requisiti per la ricarica elettrica, che dovranno essere coerenti con le diverse situazioni, con **investimenti proporzionati ai livelli di traffico**. Per tenere conto degli sviluppi attesi nel settore dei veicoli pesanti, i ministri hanno anche introdotto una clausola di revisione.

Su questo tema si è espresso di recente **Massimo Artusi**, vicepresidente di Federauto con delega ai Trucks&Van, sottolineando come «i decisori italiani e comunitari debbano ascoltare le chiare raccomandazioni dell'associazione dei concessionari europei (AECDR) per un **approccio 'ambizioso ma realistico' alla transizione verso una mobilità a impatto climatico zero**: non farlo sarebbe un errore».

«Questo tipo di approccio – ha sottolineato Artusi – è ancor più valido per i **veicoli commerciali pesanti**, per i quali le soluzioni tecnologiche a impatto zero sono obiettivamente più lontane. I concessionari di veicoli commerciali e industriali – quelli italiani così come quelli europei – consapevoli del loro insostituibile ruolo di intermediazione e di assistenza tra decisori, produttori e utilizzatori finali (consumatori, ma soprattutto imprese), sono pronti a investire per sostenere con i propri clienti gli obiettivi della decarbonizzazione, ma hanno bisogno che tale ruolo sia riconosciuto con un'azione adeguata e coordinata, basata sulle tre raccomandazioni chiave suggerite dall'AECDR per il pacchetto 'Fit for 55' che riguardano infrastrutture, incentivi, tecnologie».

Auto: Federauto, governo chieda approccio più realistico

Obiettivi giusti ma si tenga conto gravi conseguenze per filiera

REDAZIONE ANSA TORINO
09 GIUGNO 2022 14:48



©

Federauto sostiene "in linea di principio, gli obiettivi e le ambizioni politiche generali del pacchetto 'Fit for 55', ma è convinta che per raggiungere i traguardi climatici sia necessario un approccio più realistico, che tenga conto degli interessi di tutti gli stakeholder e dei consumatori, basato su di un mix tecnologico che abbracci tutte le soluzioni tecnologicamente compatibili".

Per questo in vista del Consiglio dei ministri europeo del 28 giugno Federauto rivolge un appello al presidente Draghi e al governo italiano, "affinché sostengano una revisione della decisione secondo un approccio più realistico e concreto, che tenga anche conto della posizione delicata della filiera automotive e delle gravi conseguenze che essa arrecherà al mercato interno e a tutta l'economia italiana".

"La decarbonizzazione del trasporto su strada - spiega Federauto in una nota - non dovrebbe essere socialmente ed economicamente dirompente.

I recenti sviluppi come la pandemia e la guerra in Ucraina hanno aumentato le incertezze e le insicurezze. I prezzi delle materie prime e dell'energia sono in crescita e la dipendenza da poche fonti di approvvigionamento pone rischi critici per l'intera filiera automotive.

L'elettrificazione della mobilità può aiutare a ridurre le importazioni di combustibili fossili a lungo termine, ma allo stesso tempo comporta il rischio di creare nuove dipendenze da materie prime e batterie, mantenendo la creazione di valore al di fuori dell'Europa. Di fatto, molti potenziali clienti rimangono riluttanti e questa realtà permarrà finché non verrà implementata un'infrastruttura di ricarica diffusa".



AGENZIA DI INFORMAZIONE
Mobilità, Logistica, Ferrovie, TPL, Porti

Artusi (Federauto Trucks): bene proroga immatricolazioni nel decreto semplificazioni

(FERPRESS) – Roma, 23 GIU – “La proroga di tre mesi per le consegne dei veicoli commerciali di peso pari o inferiore a 3,5 tonnellate (oltre alle autovetture) incentivate con Ecobonus 2021-2022, inserita dal Governo nel nuovo Decreto Semplificazioni, in vigore da ieri dopo la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, è un segno di sensibilità da parte del Ministero dello Sviluppo economico e di tutto il Governo nei confronti delle oggettive difficoltà di produzione e distribuzione dei veicoli nuovi in questa fase di carenza di disponibilità di semiconduttori e materie prime».

Lo ha dichiarato Massimo Artusi, vice presidente di Federauto con delega a Trucks&Van, commentando l’entrata in vigore della norma in materia di termini del procedimento di prenotazione degli incentivi, contenuta nel decreto Semplificazioni. «Si tratta adesso», ha aggiunto Artusi, «di dimostrare un’analoga attenzione nei confronti della funzionalità dell’Ecobonus per i veicoli commerciali attualmente in vigore, che – come era facilmente prevedibile e come avevamo previsto – non sta incontrando il favore degli operatori».

«Ci auguriamo perciò», ha concluso Artusi, «che, continuando su questa strada, il MISE intervenga al più presto per sanare questa criticità, introducendo i correttivi necessari a rendere il provvedimento più aderente alle dinamiche del mercato e favorire più efficacemente le PMI attraverso l’apertura a tutte le formule di acquisto/possesso utilizzate dagli operatori già con l’Ecobonus 2021, evitando così che le risorse stanziare per favorire l’immissione di veicoli commerciali elettrici vadano disperse verso altre destinazioni e che l’obiettivo di ridurre l’impronta di carbonio del parco veicoli commerciali venga vanificato».

Federauto Trucks: bene proroga Ecobonus, ma servono correttivi per i veicoli commerciali



giovedì 23 giugno 2022

Anche Federauto Trucks esprime soddisfazione per la proroga di tre mesi per le consegne dei veicoli commerciali di peso pari o inferiore a 3,5 tonnellate (oltre alle autovetture) incentivate con **Ecobonus 2021-2022**, inserita dal Governo nel nuovo Decreto Semplificazioni, in vigore da ieri dopo la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale ([ne abbiamo parlato qui](#)).

"E' un segno di **sensibilità da parte del Ministero dello Sviluppo economico** e di tutto il Governo nei confronti delle oggettive difficoltà di produzione e distribuzione dei veicoli nuovi in questa fase di carenza di disponibilità di semiconduttori e materie prime", ha dichiarato Massimo Artusi, vice presidente di Federauto con delega a Trucks&Van, commentando l'entrata in vigore della norma in materia di termini del **procedimento di prenotazione degli incentivi, contenuta nel decreto Semplificazioni**.

Più attenzione nei confronti della funzionalità per i veicoli commerciali

Artusi chiede poi **un'analogha attenzione nei confronti della funzionalità dell'Ecobonus per i veicoli commerciali** attualmente in vigore, che "non sta incontrando il favore degli operatori".

Artusi si augura che il MISE "intervenga al più presto per sanare questa criticità, introducendo **i correttivi necessari a rendere il provvedimento più aderente alle dinamiche del mercato e favorire più efficacemente le PMI** attraverso l'apertura a tutte le formule di acquisto/possesso utilizzate dagli operatori già con l'**Ecobonus 2021**, evitando così che le risorse stanziare per favorire l'immissione di veicoli commerciali elettrici vadano disperse verso altre destinazioni e che l'obiettivo di **ridurre l'impronta di carbonio del parco veicoli commerciali venga vanificato**".

Artusi (Federauto Trucks): «Bene proroga dei termini di consegna dei veicoli, ma Ecobonus sia più accessibile»

Il vice presidente di Federauto con delega a Trucks&Van esprime soddisfazione per l'entrata in vigore della norma in materia di termini del procedimento di prenotazione degli incentivi, contenuta nel decreto Semplificazioni. Allo stesso tempo viene auspicata, però, l'introduzione di correttivi necessari a rendere il provvedimento più aderente alle dinamiche del mercato

Di **Redazione** 28 Giugno 2022



Federauto plaude alla **proroga di tre mesi per le consegne dei veicoli commerciali** di peso pari o inferiore a 3,5 tonnellate (oltre alle autovetture)

incentivate con **Ecobonus 2021-2022**, inserita dal Governo nel nuovo Decreto Semplificazioni. Per **Massimo Artusi**, vice presidente di Federauto con delega a Trucks&Van, si tratta di un «un **segno di sensibilità** da parte del Ministero dello Sviluppo economico e di tutto il Governo nei confronti delle oggettive difficoltà di produzione e distribuzione dei veicoli nuovi in questa fase di carenza di disponibilità di semiconduttori e materie prime».

Artusi sottolinea però come adesso **la stessa attenzione** vada incanalata anche nei confronti della funzionalità dell'**Ecobonus per i veicoli commerciali attualmente in vigore**, che non starebbe incontrando il favore degli operatori. «Ci auguriamo perciò – ha commentato Artusi – che, continuando su questa strada, il MISE intervenga al più presto per sanare questa criticità, introducendo i **correttivi necessari** a rendere il provvedimento più aderente alle dinamiche del mercato e favorire più efficacemente le PMI attraverso l'**apertura a tutte le formule di acquisto/possesso** utilizzate dagli operatori già con l'Ecobonus 2021, evitando così che le risorse stanziare per favorire l'immissione di veicoli commerciali elettrici vadano disperse verso altre destinazioni e che l'obiettivo di ridurre l'impronta di carbonio del parco veicoli commerciali venga vanificato».

<https://www.uominietrasporti.it/prodotto/mondo-leggero/artusi-federauto-trucks-bene-proroga-dei-termini-di-consegna-dei-veicoli-ma-ecobonus-sia-piu-accessibile/>