



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Agosto 2022



FEDERAUTO
Federazione Italiana Concessionari Auto

Sommario Rassegna Stampa

Indice

Cartaceo	2
Web	5
Truck	20



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

STAMPA

A luglio immatricolazioni in calo in Italia. Elettrico -30%, usato +20%

di Francesco Bertolino

La crisi dell'auto in Italia ha compiuto un anno. A dispetto degli incentivi all'acquisto e alla rottamazione, a luglio le immatricolazioni di vetture nel Paese sono diminuite per il 13esimo mese consecutivo, attestandosi a 109.580 unità (-0,9% sul 2021 e -28,5% sul 2019 pre-pandemico). Il mercato è chiuso nella tenaglia di una richiesta di giorno in giorno più debole e di un'offerta molto scarsa. «Nonostante il ridimensionamento della domanda», spiega ha dichiarato Gian Primo Quagliano, presidente Centro Studi Promotor, «la carenza di prodotto è oggi talmente forte da avere effetti molto negativi per i potenziali acquirenti di auto sia nuove che usate». A causa della carenza di chip e di altri componenti, infatti, i costruttori faticano a produrre le vetture ordinate, specie se di fascia media o bassa. «Per le nuove», rimarca Quagliano, «i tempi di attesa per la consegna si sono molto dilatati e i prezzi effettivi praticati dai concessionari sono aumentati perché si sono decisamente

ridimensionati gli scon-

ti che in tempi normali venivano accordati ai compratori e che potevano arrivare fino ad un 10% sul listino». Ciò sta spingendo molti consumatori in cerca di un'auto a rivolgersi al mercato dell'usato, che a luglio è cresciuto di un altro 20%, portando a 2,7 milioni le unità passate di mano da inizio anno (+30%). «L'85% dei concessionari dichiara di avere giacenze di usato basse e insufficienti per far fronte alla domanda», calcola il presidente di Csp. «Questa situazione ha tra l'altro determinato una forte crescita dei prezzi delle auto usate, con qualche vantaggio per i concessionari e per coloro che vendono un usato per acquistare un'auto nuova e forti svantaggi per coloro che invece sono in condizioni economiche che consentono soltanto l'acquisto di auto usate».

Sul fronte delle alimentazioni, anche le immatricolazioni di auto elettriche hanno sofferto (-29,9%) così come le ibride plug-in (-23,4%). Un dato negativo che Federauto attribuisce alla decisione del governo di destinare i contributi statali

solo agli acquisti di privati e car sharing. «Una riforma strutturale più ambiziosa incentrata sulla leva fiscale dell'auto aziendale avrebbe sostanziali impatti positivi sul mercato del nuovo, dell'usato e l'indotto nel suo complesso», sostiene Adolfo De Stefani Cosentino, presidente della Federazione dei concessionari auto. Le vetture ibride continuano intanto a guadagnare (+13,7%), raggiungendo una quota su base annua del 32,5%. In calo costante le immatricolazioni diesel (-10,1%) che dall'inizio dell'anno corrente si attestano al 20,2% di quota. Le vetture a benzina hanno registrato a luglio un aumento nelle vendite dell'8,9% (quota mese 30,1%, quota anno 28,1%), mentre le Gpl hanno rappresentato il 7,9% dell'immatricolato di luglio e quelle a metano lo 0,6%.

Quanto ai singoli costruttori, infine, Stellantis ha immatricolato nell'ultimo mese 38.387 vetture in Italia (-3,6%), per una quota di mercato del 35% (-1%). Nei sette mesi il gruppo nato dalla fusione fra Fiat-Chrysler e Peugeot ha visto le vendite nel Paese scendere del 25,2%. (riproduzione riservata)



I DATI DELLE NUOVE IMMATRICOLAZIONI IN LUGLIO

Delude l'effetto incentivi, auto ancora giù

La caduta frena, ma è il 13° mese negativo (-0,8%). Elettriche in sofferenza

■ In Italia le immatricolazioni di auto sono al tredicesimo mese con il segno meno: 109.580 rispetto a 110.514 di un anno fa, quindi -0,8% a luglio e -20,3% (793.856) da gennaio. In tutto, rispetto al periodo pre Covid-19, sono andate perse più di 440mila vendite. È vero che, se si guarda ai mesi precedenti, il -0,8% di luglio rappresenta una frenata alla caduta, ma quello che più si evidenzia è come l'effetto incentivi resti debole in quelle fasce (elettrico e ibrido con la spina) su cui, nel governo uscente e in vari ambienti politici, in tanti contavano. A conti fatti, come spiega in una nota Unrae, alla fine dell'anno resteranno inutilizzati almeno 300 milioni. Quasi subito esauriti, invece, i fondi per

l'acquisto di vetture (61-135 g/km di CO₂) con motori tradizionali. «Il grosso delle vendite - avverte Salvatore Saladino, country manager di Dataforce Italia - è sempre stato fatto da vetture di prezzo accessibile e con buoni contenuti di prodotto e immagine. Il problema è che stiamo in una fase temporanea nella quale di questi prodotti se ne trovano ben pochi. La transizione imposta dai decisori europei è la scusa perfetta affinché le Case auto realizzino un'eccellente politica del margine, a discapito dei volumi, del rinnovo del circolante e delle migliaia di persone che perderanno il lavoro».

Sul lato delle alimentazioni, il mese scorso -29,9% (3,3% di quota) le auto elettriche, penalizzate

dal fatto che aziende e noleggi non possono usufruire degli incentivi; -23,4% le ibride con la spina; +13,7% le vetture ibride (quota su base annua del 32,5%); -10,1% le Diesel; +8,9% le benzina. Quota mensile del 7,9% per il Gpl e dello 0,6% per il metano. Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto (concessionari) sollecita «la rimodulazione dei bonus, per il 2021, tra i veicoli fino a 135 grammi/km di CO₂ emessa visto che quelli destinati alle fasce 0-20 e 21-60 sono di molto superiori alle reali necessità».

Tra i gruppi, a luglio, -3,2% per Stellantis (bene Alfa Romeo +53,6%, Citroën +49,7%, Ds +8,8%, Opel +11,2% e Maserati +94,3%) con una quota del 35,3%.

PBon



PUNTO Salvatore Saladino





FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

Web

A luglio si ferma crollo immatricolazioni ma da inizio anno perse 200 mila vetture

webinfo@adnkronos.it

1 agosto 2022

(Adnkronos) - Dopo mesi di crolli pesantissimi, grazie anche all'effetto degli incentivi ma soprattutto per il confronto con un altro mese 'debole', sembra stabilizzarsi il mercato automobilistico italiano. I dati diffusi dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili mostrano infatti che a luglio 2022 sono state immatricolate 109.580 autovetture, lo 0,85% in meno delle 110.514 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente. Dall'inizio dell'anno, tuttavia, il mercato ha perso oltre 200 mila vetture, infatti il totale dei primi 7 mesi vede 793.856 immatricolazioni, il 20,26% in meno dello stesso periodo del 2021, con 995.605 auto registrate. Positivo il mercato dell'usato - anche per via della carenza di prodotto nuovo che spinge i clienti a cercare vetture di seconda mano: a luglio i trasferimenti di proprietà sono stati 376.716 a fronte di 313.150 passaggi registrati a luglio 2021, con un aumento del 20,30%.

Guardando allo scenario Federauto osserva come sui primi sette mesi la contrazione 'reale' del mercato automobilistico italiano si attesta a -35,8% sul periodo ante pandemia di gennaio-luglio 2019. Per il presidente Adolfo De Stefani Cosentino, "in un'estate già bollente sotto diversi profili e non solo quello climatico la mancanza di un Esecutivo nel pieno dei propri poteri, ci impone il differimento della discussione in sede istituzionale degli ulteriori interventi da mettere in campo per il settore".

"L'auspicio - aggiunge De Stefani - è che in vista nella prossima legislatura, nell'agenda di lavoro delle diverse forze politiche, trovino spazio le priorità del nostro settore in termini di revisione della fiscalità sull'auto aziendale, svecchiamento del parco circolante di vetture, veicoli commerciali, veicoli industriali, autobus e sviluppo organico delle infrastrutture di ricarica".

Per il Centro Studi Promotor "la situazione del mercato dell'auto resta molto grave e l'effetto sulle vendite degli incentivi alla rottamazione varati il 6 aprile scorso è finora decisamente modesto". "Il mercato dell'auto in Italia, ma anche in Europa, si trova stretto tra due emergenze. Una crisi della domanda

e una grave crisi anche dell'offerta. L'impatto sul settore è molto pesante e non sono certo leggere le conseguenze per i consumatori. Nonostante il ridimensionamento della domanda – ha dichiarato Gian Primo Quagliano, presidente Centro Studi Promotor - la carenza di prodotto è oggi talmente forte da avere effetti molto negativi per i potenziali acquirenti di auto sia nuove che usate. Per le nuove i tempi di attesa per la consegna si sono molto dilatati e i prezzi effettivi praticati dai concessionari sono aumentati perché si sono decisamente ridimensionati gli sconti. In aggiunta, dall'inchiesta congiunturale di luglio del Centro Studi Promotor emerge che il 95% dei concessionari dichiara giacenze di autovetture nuove basse. Una situazione analoga, mutatis mutandis, si verifica anche per il mercato dell'usato su cui si riversa una parte della domanda insoddisfatta di auto nuove. L'85% dei concessionari dichiara di avere giacenze di usato basse e insufficienti per far fronte alla domanda. Questa situazione ha tra l'altro determinato una forte crescita dei prezzi delle auto usate, con qualche vantaggio per i concessionari e per coloro che vendono un usato per acquistare un'auto nuova e forti svantaggi per coloro che invece sono in condizioni economiche che consentono soltanto l'acquisto di auto usate".

Da Anfia il presidente Paolo Scudieri "per stimolare la ripresa della domanda, dopo l'esaurimento delle risorse nella fascia 61-135 g/Km di CO₂, sarebbe opportuno estendere la platea dei beneficiari anche alle partite iva e al noleggio, ad oggi esclusi. Guardando alla situazione politica del Paese, auspichiamo che la crisi di governo non crei rallentamenti nelle azioni programmate di politica industriale indispensabili per accompagnare le imprese nel processo di transizione energetica ed ecologica, a fronte del fondo automotive di 8,7 miliardi stanziato nei mesi scorsi".

Gli fa eco il Presidente dell'Unrae Michele Crisci che osserva come "nel primo semestre 2022 il 51% delle vetture a bassissime e basse emissioni fino a 60 g/Km, sono state acquistate da noleggiatori, enti e società, canali che coprono il 32% del mercato totale delle auto: una prova evidente che l'inclusione delle persone giuridiche fra i beneficiari degli incentivi è indispensabile per rilanciare in maniera ampia ed efficace la transizione energetica in atto", fa osservare .

Delude l'effetto incentivi, auto ancora giù

2 Agosto 2022 - 08:30

La caduta frena, ma è il 13° mese negativo (-0,8%). Elettriche in sofferenza



Pierluigi Bonora

0



In Italia le immatricolazioni di auto sono al tredicesimo mese con il segno meno: 109.580 rispetto a 110.514 di un anno fa, quindi -0,8% a luglio e -20,3% (793.856) da gennaio. In tutto, rispetto al periodo pre Covid-19, sono andate perse più di 440mila vendite. È vero che, se si guarda ai mesi precedenti, il -0,8% di luglio rappresenta una frenata alla caduta, ma quello che più si evidenzia è come l'effetto incentivi resti debole in quelle fasce (elettrico e ibrido con la spina)

su cui, nel governo uscente e in vari ambienti politici, in tanti contavano. A conti fatti, come spiega in una nota Unrae, alla fine dell'anno resteranno inutilizzati almeno 300 milioni. Quasi subito esauriti, invece, i fondi per l'acquisto di vetture (61-135 g/km di CO₂) con motori tradizionali. «Il grosso delle vendite - avverte Salvatore Saladino, country manager di Dataforce Italia - è sempre stato fatto da vetture di prezzo accessibile e con buoni contenuti di prodotto e immagine. Il problema è che stiamo in una fase temporanea nella quale di questi prodotti se ne trovano ben pochi. La transizione imposta dai decisori europei è la scusa perfetta affinché le Case auto realizzino un'eccellente politica del margine, a discapito dei volumi, del rinnovo del circolante e delle migliaia di persone che perderanno il lavoro».

Sul lato delle alimentazioni, il mese scorso -29,9% (3,3% di quota) le auto elettriche, penalizzate dal fatto che aziende e noleggi non possono usufruire degli incentivi; -23,4% le ibride con la spina; +13,7% le vetture ibride (quota su base annua del 32,5%); -10,1% le Diesel; +8,9% le benzina. Quota mensile del 7,9% per il Gpl e dello 0,6% per il metano. Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto (concessionari) sollecita «la rimodulazione dei bonus, per il 2021, tra i veicoli fino a 135 grammi/km di CO₂ emessa visto che quelli destinati alle fasce 0-20 e 21-60 sono di molto superiori alle reali necessità».

Tra i gruppi, a luglio, -3,2% per Stellantis (bene Alfa Romeo +53,6%, Citroën +49,7%, Ds +8,8%, Opel +11,2% e Maserati +94,3%) con una quota del 35,3%.

Mercato auto luglio 2022: immatricolazioni a -0,8%

- Matteo Gallucci
- Agosto 2, 2022
- [Analisi di mercato](#)
- [Federauto](#)



Il **mercato auto di luglio 2022** è ancora caratterizzato dal segno negativo. Infatti, sono state **immatricolate 109.580** autovetture nuove ovvero il **-0,8%** in meno rispetto allo stesso mese 2021 pari a 110.514 auto registrate.

Si tratta di una “leggera” flessione rispetto all’impietoso dato di [mercato di giugno con -15,01%](#). Un segnale di debole ripresa con un mercato sempre in crisi visto che **i primi sette mesi dell’anno vedono una contrazione pari a -20,3%**.

Mercato auto 2022: tempesta perfetta

Nonostante la **crisi di governo** e le prossime elezioni di settembre è importante che l’**emergenza automotive** rimanga al centro dell’agenda politica.

Parlano i numeri del **mercato auto 2022** che, se confrontati con il periodo **ante pandemia** nella medesima fascia temporale **gennaio-luglio 2019**, mostrano un inesorabile **-35,8%**. Quali sono i principali problemi che attanagliano il settore?

Gli **incentivi della fascia 61-135 g/Km di CO2 sono terminati**, continuano persistenti i ritardi nelle consegne di auto nuove, l'**inflazione** dilaga (**+7,9% in un anno**) con conseguente rialzo dei prezzi, la **crisi energetica** e gli [effetti della guerra in Ucraina](#) stanno mettendo in ginocchio un intero settore.

Federauto, le dichiarazioni del presidente

Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di **Federauto**, la Federazione dei concessionari auto, ha commentato i **dati di mercato di luglio 2022** «Assistiamo ancora ad un risultato negativo per il mercato dell'auto, anche se sostanzialmente stabile rispetto a quanto registrato dodici mesi fa, con una tendenza del mercato complessivamente al forte ribasso».

Ha poi proseguito **De Stefani** «In un'estate già bollente sotto diversi profili e non solo quello climatico, la mancanza di un Esecutivo nel pieno dei propri poteri, ci impone il differimento della discussione in sede istituzionale degli ulteriori interventi da mettere in campo per il settore. In una fase di forte incertezza economica».

Per poi concludere «con una crisi che dura da oltre due anni, l'attesa per il nuovo quadro politico nazionale diluisce ulteriormente i tempi delle decisioni rischiando di peggiorare la situazione di grande difficoltà delle nostre imprese e dei nostri clienti».



Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto

Le richieste della Federazione dei concessionari auto

Con le elezioni alle porte il **presidente di Federauto** ha chiesto con forza alle diverse forze politiche che il settore che rappresenta abbia la priorità in termini di **revisione della fiscalità sull'auto aziendale**, che ci siano concrete discussioni per lo svecchiamento del **parco circolante di vetture**, veicoli commerciali, veicoli industriali, autobus e uno sviluppo parallelo delle **infrastrutture di ricarica** sia pubblica sia privata.

De Stefani punta il dito sui provvedimenti attuativi ancora in stand by come quello fermo al **Ministero della Transizione ecologica** relativo al **DM 25 agosto 2021** con **90 milioni di euro** da erogare alle imprese per l'**acquisto e installazione di colonnine elettriche**.

Anche l'**Ecobonus** deve essere riformulato, secondo il **presidente di Federauto**, visto che i **veicoli M1** e le **auto con fascia 0-20 e 21-60 g/km di CO2** godono di **fondi superiori alle reali necessità di mercato** (per ora sono stati [spostate risorse verso motocicli e motocicli elettrici](#)).

L'analisi di mercato 2022

Il **canale vendita** vede a luglio i **privati** a **-9,3%** (quota di mercato al 56,9%) mentre le **immatricolazioni a società** registrano una variazione del -10%, raggiungendo il **13,6% dei volumi mensili** (quota annua al 13,4%).

Cresce il **noleggio con un +28,4%**, sia a breve sia a lungo termine (quota di mercato luglio 29,5%, da inizio anno 26,6%). Lato alimentazioni giù le **auto elettriche a -29,9%** e le **plug-in a -23,4%** mentre crescono le **auto ibride a +13,7%**.

Male le immatricolazioni **diesel a -10,1%** con le **benzina che salgono a +8,9%**. Scendono le alimentazioni alternative **Gpl a -6%** e crolla il **metano a -69%**.

AUTO: A LUGLIO MERCATO IN LEGGERO CALO

Immatricolazioni in diminuzione dello 0,85% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, ma nei primi sette mesi dell'anno la discesa è di oltre il 20%. Netta crescita, invece, per il mercato dell'usato.



2 agosto 2022

Tredicesimo calo consecutivo a luglio per il mercato dell'auto, anche se almeno stavolta non si tratta di un crollo ma di una limatura. Secondo i dati diffusi dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, infatti, sono state infatti immatricolate 109.580 autovetture, **lo 0,85% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente**. Dall'inizio dell'anno, tuttavia, il mercato ha **perso oltre 200mila vetture**: il totale dei primi sette mesi parla infatti di 793.856 immatricolazioni, il 20,26% in meno dello stesso periodo del 2021. In positivo anche a luglio, invece, il **mercato dell'usato** con i trasferimenti di proprietà a quota 376.716, in aumento del 20,3% su base annua.

Unrae: “allargare gli incentivi a società e noleggiatori”

[L'Unione nazionale rappresentanti veicoli esteri](#) commenta i dati di luglio facendo notare che l'utilizzazione degli incentivi per le fasce 0-20 e 21-60 g/Km di Co2 prosegue con lentezza anche a luglio, a un ritmo tale che per fine anno si calcola un mancato utilizzo dei fondi del

62% per la fascia più bassa di emissioni e dell'82% per la fascia 21-60 g/Km. In totale rimarrebbero così non utilizzati oltre 300 milioni.

"Nel primo semestre 2022 il 51% delle vetture a bassissime e basse emissioni fino a 60 g/Km è stato acquistato da noleggiatori, enti e società, canali che coprono il 32% del mercato totale delle auto: una prova evidente che l'inclusione delle persone giuridiche fra i beneficiari degli incentivi è indispensabile per rilanciare in maniera ampia ed efficace la transizione energetica in atto", osserva il presidente Michele Crisci. "In subordine - aggiunge - è almeno necessario estendere gli incentivi ai privati che utilizzano il noleggio a lungo termine, una categoria di consumatori esclusa senza motivo, attuando nei loro confronti una discriminazione senza motivo, operata in base alla modalità di approvvigionamento della vettura".

Federauto: "l'emergenza del settore rimanga al centro dell'agenda politica"

*"Assistiamo ancora ad un risultato negativo per il mercato dell'auto, anche se sostanzialmente stabile rispetto a quanto registrato dodici mesi fa, con una tendenza del mercato complessivamente al forte ribasso". Così **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente di [Federauto](#), la Federazione dei concessionari auto, per il quale "in un'estate già bollente sotto diversi profili, e non solo quello climatico, la mancanza di un Esecutivo nel pieno dei propri poteri, ci impone il differimento della discussione in sede istituzionale degli ulteriori interventi da mettere in campo per il settore. In una fase di forte incertezza economica, con una crisi che dura da oltre due anni, l'attesa per il nuovo quadro politico nazionale diluisce ulteriormente i tempi delle decisioni rischiando di peggiorare la situazione di grande difficoltà delle nostre imprese e dei nostri clienti".*

"L'auspicio - conclude De Stefani - è che in vista nella prossima legislatura, nell'agenda di lavoro delle diverse forze politiche, trovino spazio le priorità del nostro settore in termini di revisione della fiscalità sull'auto aziendale, svecchiamento del parco circolante di vetture, veicoli commerciali, veicoli industriali, autobus e sviluppo organico delle infrastrutture di ricarica".

Federauto: immatricolazioni auto luglio -0,8%



In base alle risultanze dell'Archivio nazionale dei veicoli del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, a luglio sono state immatricolate 109.580 autovetture nuove, il -0,8% in meno rispetto alle 110.514 registrate nell'analogo mese 2021. Nei primi sette mesi dell'anno la contrazione sull'anno precedente si attesta a -20,3%, ovvero 793.856 contro 995.605 unità del 2021 (-35,8% sul periodo ante pandemia di gennaio-luglio 2019).

«Assistiamo ancora ad un risultato negativo per il mercato dell'auto, anche se sostanzialmente stabile rispetto a quanto registrato dodici mesi fa, con una tendenza del mercato complessivamente al forte ribasso», dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

«In un'estate già bollente sotto diversi profili e non solo quello climatico – incentivi della fascia 61-135 g/Km di CO₂ terminati, persistenti ritardi nelle consegne, fiammata dei prezzi, crisi energetica, effetti della guerra in Ucraina – la mancanza di un esecutivo nel pieno dei propri poteri, ci impone il differimento della discussione in sede istituzionale degli ulteriori interventi da mettere in campo per il settore. In una fase di forte incertezza economica», continua De Stefani, «con una crisi che dura da oltre due anni, l'attesa per il nuovo quadro politico nazionale diluisce ulteriormente i tempi delle decisioni rischiando di peggiorare la situazione di grande difficoltà delle nostre imprese e dei nostri clienti».

Nell'analisi per canale di vendita, a luglio i privati segnano una flessione del -9,3% (quota di mercato al 56,9%), mentre su base annua la flessione è del -22,8% con una rappresentatività che sfiora il 60%. Le immatricolazioni a società registrano una variazione del -10%, raggiungendo il 13,6% dei volumi mensili (quota annua al 13,4%). Positiva, invece, nel mese la performance del noleggio (+28,4%), sia nel segmento a breve che lungo termine (quota mercato luglio 29,5%, quella da inizio anno 26,6%).

Sul lato delle alimentazioni, le immatricolazioni di auto elettriche sono andate negative (-29,9%) poiché, ricordiamolo, gli attuali contributi statali sono destinati solo agli acquisti di privati e car sharing e nel cumulo la flessione per i BEV è del -19,4% (quota mese 3,3%, quota annua 3,6%); anche le plug-in arrancano nel mese (-23,4%). Le vetture ibride continuano ad apprezzarsi sul mercato (+13,7%), raggiungendo una quota su base annua del 32,5%. In calo costante le immatricolazioni diesel (-10,1%) che dall'inizio dell'anno corrente si attestano al 20,2% di quota. Le vetture a benzina questo mese registrano +8,9% (quota mese 30,1%, quota anno 28,1%); infine, le autovetture Gpl rappresentano il 7,9% dell'immatricolato di luglio e quelle a metano lo 0,6% (rispettivamente 8,6% e 1% da inizio anno).

Auto elettriche e lotta al fossile: l'Ue va ancora in crisi e la Cina ci guadagna

di Leone Protomastro

Stop alle **auto a combustibili fossili** entro il 2035: la decisione europea ancora una volta è poco più di un titolo buono per avere un po' di visibilità, mentre il mondo corre su altri binari. Non solo in Italia i 38 milioni di veicoli ultra inquinanti non potranno essere sostituiti per mancanza di denaro nelle tasche dei cittadini, ma in questo modo Bruxelles consegna il destino di un intero settore, l'automotive, nelle mani di **Pechino**.

La Cina infatti controlla la stragrande maggioranza delle riserve di litio, da cui si fabbricano le batterie per le auto elettriche. L'ultimo colpo messo a segno dal governo di Xi Jinping è relativo ai tre paesi cosiddetti del **triangolo del litio** (Cile, Argentina e Bolivia). Da tempo l'amministrazione cinese si è incuneata a quelle latitudini, con progetti a dhoc e con fitte relazioni con i governi locali mentre l'Ue era impegnata a controllare la grandezza delle reti da pesca in Adriatico.

Il risultato? Un'altra partita che verrà persa dal tandem **von der Layen-Michel** con le conseguenze che ricadranno su un settore vitale per l'Italia. L'automotive ha già vissuto un biennio complicatissimo per via del covid, quando le vendite sono crollate: ora i potenziali nuovi acquirenti stanno seriamente pensando a pagare le esose bollette di energia elettrica e gas, non avendo altri euro per cambiare l'auto.

In tutto ciò i vertici europei sembrano vivere su un altro pianeta quanto annunciano la fine di diesel e benzina, come se bastasse un annuncio per trasformare il parco auto di casa nostra in una immensa parata di elettrificazione forzata. Ma anche ammettendo che ci siano gli euro necessari, le nuove e fiammanti auto elettriche dove dovrebbero ricaricarsi? Per caso sono state installate colonnine in tutti i quartieri, o su tutta la rete autostradale?

E' questa la dimostrazione di un'ennesima iniziativa europea che non trova poi un punto di caduta nella vita reale di cittadini e imprese. L'auto elettrica, al momento, è poco più di un cameo che in pochi possono permettersi soprattutto per un uso cittadino, vista la scarsità di chilometraggio proposto e visto che sono ancora pochissimi gli italiani dotati di pannelli solari che possono ricaricare l'auto nel proprio garage.

Inoltre i dati diffusi da Federauto dicono molto più di tante promesse o degli annunci europei: -22,7% è il dato relativo al calo delle vendite nel nostro paese nei primi sei mesi del 2022. Inoltre emerge che solo l'1,9% di chi ha acquistato una nuova auto nell'ultimo lustro ha scelto l'elettrico. Ce n'è abbastanza per interrogarsi su come sia stato possibile solo immaginare la data del 2035 come anno zero dell'elettrico, senza contare che in tutta Europa si potrebbe perdere mezzo milione di posti di lavoro.

Appare evidente che il combinato disposto della fine dell'era merkeliana da un lato e dall'incapacità di generare una solida e credibile leadership europea dall'altro, abbia lasciato il vecchio continente nelle mani di timonieri non all'altezza delle nuove sfide. Lo dimostrano i molteplici dossier che vedono l'Ue soccombere dinanzi a tutti gli altri players.

Ma non è tutto, perché purtroppo le sventure non vengono mai sole. Il presidente di Federauto, Adolfo **De Stefani Cosentino**, ha lanciato un altro allarme relativo al regolamento Vber (Vertical block exemption regulation): peggiora le condizioni di acquisto per i consumatori, oltre a mettere a rischio ben 72.000 posti di lavoro nel nostro Paese. "Il modello distributivo voluto dalla Commissione europea retrocede i concessionari al ruolo di semplici agenti e rischia di mettere a repentaglio l'1,8% del Pil, con un minor gettito fiscale del 3%" ha osservato.

Dal momento che si tratta di osservazioni di merito avanzate da tecnici ultra preparati, e non da oppositori tout court, sarebbe utile che anche nei corridoi ministeriali si prendesse coscienza di un dato: non può essere una giustificazione il fatto che l'Italia si trova ad affrontare il post covid e la crisi energetica post guerra. Decisioni sbagliate, per problematiche sottovalutate (ciò che caratterizza taluni attuali ministri italiani) sono il nemico da contrastare con politiche attive e lungimiranti: ritardare contromosse e scatti in avanti porterà ancora più difficoltà ad un paese che, peggio di altri, sta gestendo questa fase di scomposizione mondiale.



FEDERATO

Federazione Italiana Concessionari Auto

Truck

Federauto Trucks: Artusi, per la filiera della logistica e dei trasporti non sono possibili pause

(FERPRESS) – Roma, 4 AGO – «E' totalmente condivisibile, allo stato delle cose, l'esigenza espressa dal presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, di accelerare i tempi perché l'Italia abbia al più presto un nuovo Governo, ricordando al tempo stesso all'Esecutivo in carica che ha 'gli strumenti per operare' nell'interesse dell'Italia, e a tutti che 'non sono possibili pause'».

Lo ha dichiarato Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto, con delega al settore Trucks&Van, commentando le prospettive della situazione politica ed economica dopo le dimissioni del Governo Draghi.

«Se c'è una filiera che sente quotidianamente sulla propria pelle quel 'non sono possibili pause', pronunciato dal Capo dello Stato», ha aggiunto Artusi, «è proprio quella della logistica e dei trasporti. All'interno di questa, il mercato dei veicoli commerciali e industriali è già colpito pesantemente dalla carenza dei materiali e dei semiconduttori conseguente alla pandemia e alla guerra in Ucraina, poi dalla crisi energetica, che complica il già accidentato cammino del trasporto merci verso la transizione ecologica, e infine dall'inflazione che si riaffaccia prepotentemente sul mercato interno».

«I pesanti ritardi nei tempi di consegna dei veicoli si stanno ulteriormente allungando e tale situazione richiede un'urgente verifica delle scadenze previste per accedere alle agevolazioni fiscali per il rinnovo del parco circolante, dal momento che nonostante le proroghe concesse finora per 'attendere' l'arrivo dei veicoli, le attuali scadenze – come, ad esempio, quella per utilizzare il credito d'imposta per i beni strumentali – non appaiono realisticamente in linea con i tempi di consegna dei beni di cui si intende agevolare l'acquisto».

«Auspichiamo, pertanto», ha continuato Artusi, «non solo che queste misure rientrino nel disbrigo degli affari correnti ma che tra gli strumenti per operare sia inclusa anche l'allocazione immediata dei 25 milioni stanziati con il Fondo 2022 per l'autotrasporto e i decreti attuativi dei crediti di imposta per i consumi di LNG e ADBLUE. Questa è l'occasione per continuare a facilitare gli investimenti per la transizione ecologica, potenziando le misure di agevolazione fiscale per gli investimenti in beni strumentali (in particolare per il rinnovo delle flotte dei veicoli commerciali) in attesa di poter implementare un nuovo assetto del Fondo stesso, in accordo con tutta la filiera».

Artusi sulla post-crisi di governo: «L'autotrasporto non può permettersi pause»

L'attesa per nuovo quadro politico diluisce i tempi sulle decisioni da prendere. Il vicepresidente di Federauto ricorda all'Esecutivo in carica che «ha gli strumenti per operare nell'interesse dell'Italia», e a tutti che «non sono possibili pause»

Di **Redazione** - 4 Agosto 2022



«E' totalmente condivisibile, allo stato delle cose, l'esigenza espressa dal presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, di accelerare i tempi perché l'Italia abbia al più presto un nuovo Governo, ricordando al tempo stesso all'Esecutivo in carica che ha gli strumenti per operare nell'interesse dell'Italia, e a tutti che **non sono possibili pause**». Lo ha dichiarato **Massimo Artusi**, vicepresidente di **Federauto**, con delega al settore Trucks&Van, commentando le prospettive della situazione politica ed economica dopo le **dimissioni del Governo Draghi**.

«Se c'è una **filiera** che sente quotidianamente sulla propria pelle quel 'non sono possibili pause', pronunciato dal Capo dello Stato – ha aggiunto Artusi – è proprio **quella della logistica e dei trasporti**. All'interno di questa, il mercato dei veicoli commerciali e industriali è già colpito pesantemente dalla **carenza dei materiali e dei semiconduttori** conseguente alla pandemia e alla guerra in Ucraina, poi dalla crisi energetica, che complica il già accidentato cammino del trasporto merci verso la transizione ecologica, e infine dall'inflazione che si riaffaccia prepotentemente sul mercato interno».

Artusi ha inoltre sottolineato come i **pesanti ritardi nei tempi di consegna dei veicoli** si stiano ulteriormente allungando e come tale situazione richieda «un'**urgente verifica delle scadenze previste per accedere alle agevolazioni fiscali** per il rinnovo del parco circolante, dal momento che nonostante le proroghe concesse finora per attendere l'arrivo dei veicoli, le attuali scadenze – come, ad esempio, quella per utilizzare il credito d'imposta per i beni strumentali – non appaiono realisticamente in linea con i tempi di consegna dei beni di cui si intende agevolare l'acquisto».

L'auspicio di Artusi è che non solo queste misure rientrino nel disbrigo degli affari correnti, ma che tra gli strumenti per operare sia inclusa anche l'allocazione immediata dei 25 milioni stanziati con il **Fondo 2022 per l'autotrasporto** e i decreti attuativi dei crediti di imposta per i consumi di LNG e AdBlue. «Questa è l'occasione – ha concluso – per continuare a facilitare gli investimenti per la transizione ecologica, potenziando le misure di agevolazione fiscale per gli investimenti in beni strumentali (in particolare per il rinnovo delle flotte dei veicoli commerciali) in attesa di poter implementare un nuovo assetto del Fondo stesso, in accordo con tutta la filiera».

Federauto: “Ritardi nella consegna dei veicoli, ritardiamo le scadenze per le agevolazioni”

venerdì, 5 agosto 2022

“I pesanti ritardi nei tempi di consegna dei veicoli si stanno ulteriormente allungando e questa situazione richiede un’urgente verifica delle scadenze previste per accedere alle agevolazioni fiscali per il rinnovo del parco circolante, dal momento che nonostante le proroghe concesse finora per “attendere” l’arrivo dei veicoli, le attuali scadenze, come, per esempio, quella per utilizzare il credito d’imposta per i beni strumentali, non appaiono realisticamente in linea con i tempi di consegna dei beni di cui si intende agevolare l’acquisto”.

Ad affermarlo è Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto, con delega al settore Trucks&Van, che commentando le prospettive della situazione politica ed economica dopo le dimissioni del Governo presieduto da Mario Draghi ha espresso l’auspicio che “non solo queste misure rientrino nel disbrigo degli affari correnti ma che tra gli strumenti per operare sia inclusa anche l’allocazione immediata dei 25 milioni stanziati con il Fondo 2022 per l’autotrasporto e i decreti attuativi dei crediti di imposta per i consumi di Lng e Adblue”, sottolineando come “questa sia l’occasione per continuare a facilitare gli investimenti per la transizione ecologica, potenziando le misure di agevolazione fiscale per gli investimenti in beni strumentali, in particolare per il rinnovo delle flotte dei veicoli commerciali, in attesa di poter implementare un nuovo assetto del Fondo stesso, in accordo con tutta la filiera.

E’ totalmente condivisibile, allo stato delle cose, l’esigenza espressa dal presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, di accelerare i tempi perché l’Italia abbia al più presto un nuovo Governo, ricordando al tempo stesso all’Esecutivo in carica che ha ‘gli strumenti per operare’ nell’interesse dell’Italia, e a tutti che ‘non sono possibili pause’, ha concluso Massimo Artusi aggiungendo che “se c’è una filiera che sente quotidianamente sulla propria pelle quel ‘non sono possibili pause’, pronunciato dal Capo dello Stato è proprio quella della logistica e dei trasporti, con il mercato dei veicoli commerciali e industriali che è già stato colpito pesantemente dalla carenza dei materiali e dei semiconduttori conseguente alla pandemia e alla guerra in Ucraina, poi dalla crisi energetica, che complica il già accidentato cammino del trasporto merci verso la transizione ecologica, e infine dall’inflazione che si riaffaccia prepotentemente sul mercato interno”.

Trasporti, per Federauto Trucks "non si può aspettare il governo"

Il vicepresidente Federauto Artusi chiede all'esecutivo in carica di adeguare i termini delle agevolazioni ai ritardi nelle consegne



08 Agosto 2022 alle 12:00

Di: **Filippo Einaudi**

Il **sostegno ai settori più colpiti** dalla tempesta perfetta, in cui convergono problemi legati al Covid, alla crisi dei componenti, al conflitto Russia-Ucraina e all'inflazione, ha bisogno di interventi e di attenzione costanti e non può accettare pause.

Lo ha ribadito **Massimo Artusi**, vicepresidente di Federauto con delega al settore Trucks&Van, in un comunicato con cui richiama l'attenzione sull'impossibilità di questo comparto di attendere la formazione del prossimo governo per portare avanti le misure di sostegno a un mercato che arranca nonostante le incentivazioni.

Più tempo per "spendere" il credito d'imposta

"E' totalmente condivisibile, allo stato delle cose, l'esigenza espressa dal presidente della Repubblica Sergio Mattarella di accelerare i tempi perché l'Italia abbia al più presto un nuovo Governo - dice Artusi nella nota - ricordando al tempo stesso all'Esecutivo in carica che ha gli strumenti per operare nell'interesse dell'Italia, e a tutti che non sono possibili pause».

Il riferimento è alla [possibilità di attuare provvedimenti d'emergenza](#) anche ne periodo di transizione che porterà alla nomina del nuovo governo dopo le elezioni del prossimo settembre e al fatto che proprio logistica e trasporti sono tra i settori che non possono ammettere **soste burocratiche**.

"I pesanti ritardi nei tempi di consegna dei veicoli si stanno ulteriormente allungando e ciò richiede un'urgente verifica delle scadenze previste per accedere alle agevolazioni fiscali per il rinnovo del parco circolante. Nonostante le proroghe concesse finora per attendere l'arrivo dei veicoli, le attuali scadenze - ad esempio quella per utilizzare il credito d'imposta per i beni strumentali - non appaiono realisticamente in linea con i tempi di consegna dei beni di cui si intende agevolare l'acquisto".

In cima all'agenda

*"Auspichiamo, pertanto", ha continuato Artusi, "non solo che queste misure rientrino nel disbrigo degli affari correnti ma che tra gli strumenti per operare sia inclusa anche l'allocazione immediata dei **25 milioni** stanziati con il Fondo 2022 per l'autotrasporto e i decreti attuativi dei crediti di imposta per i consumi di LNG e ADBLUE".*

Non bisogna rallentare visto che [il cammino del trasporto merci verso la transizione ecologica](#), per stessa affermazione del Vicepresidente di Federauto, è "già accidentato".

"Questa è l'occasione per continuare a facilitare gli investimenti per la transizione ecologica, potenziando le misure di agevolazione fiscale per gli investimenti in beni strumentali (in particolare per il rinnovo delle flotte dei veicoli commerciali) in attesa di poter implementare un nuovo assetto del Fondo stesso, in accordo con tutta la filiera"