



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Novembre 2022



Sommario Rassegna Stampa

Indice	
Cartaceo	2
Web	15
Truck	50
Tv e Radio.....	63



Transizione energetica, il settore auto alla ricerca di nuovi percorsi

Automotive Business Summit. Il comparto affronta la difficile sfida dell'evoluzione tecnologica e industriale e la minaccia che arriva dalla Cina

Simonluca Pini

Il settore automotive sta affrontando la sua più importante rivoluzione dal boom economico a oggi. Dopo aver affrontato, senza esserne ancora uscita, la carenza di semiconduttori e il calo delle vendite iniziati entrambi con la pandemia di Covid 19, l'industria dell'auto è nel pieno di una "tempesta perfetta" causata dalla transizione verso una mobilità completamente elettrica entro il 2035 che ha portato le aziende cinesi in posizione di netto vantaggio verso i rivali europei e americani.

Questi e altri temi sono stati al centro dell'Automotive Business Summit, evento organizzato da Il Sole 24 Ore per dare una fotografia reale dello stato del settore e delle sfide in arrivo nei prossimi anni. Ad aprire la giornata di lavori, moderata da Mario Cianflone Automotive Chief Editor de Il Sole 24 Ore, Filomena Greco giornalista de Il Sole 24 Ore e Massimo di Donato Giornalista Radio 24, è stato il direttore del Il Sole 24 Ore, Fabio Tamburini: «L'industria dell'auto è fondamentale per il manifatturiero. È un'industria cruciale per il sistema economico e se crolla la componentistica per l'auto, avremo problemi seri, anche di mantenimento dei livelli occupazionali». Seguendo l'ordine della giornata di lavori, Davide Di Domenico di Bcg ed Emc, ha sottolineato come gli obiettivi della transizione energetica non subiranno rallentamenti e come non sia corretto attuare una politica anticinese.

Mario Cianflone ha invece affrontato con Santo Ficili, Country Manager Stellantis Italia, il tema della prontezza del sistema del mercato italiano nei confronti dell'auto elettrica: «Come Stellantis siamo al lavoro per offrire una gamma completamente elettrificata entro il 2030, senza dimenticarci dell'accessibilità al pro-

dotto per tutte le fasce di mercato lavorando sulle tecnologie proposte e sfruttando al meglio gli incentivi statali fondamentali in questa fase di transizione». Con Pierpaolo Antoniolli, ceo Punch Torino e cto Punch Group, Massimo De Donato ha affrontato il tema del futuro dei motori endotermici e con Andrea Cardinali, Direttore Generale Unrae, l'importanza della neutralità tecnologica e dell'utilizzo di carburanti sintetici.

L'idrogeno è stato al centro dell'intervento di Luigi Ksawery Luca', ceo Toyota Motor Italia, che ha sottolineato come sia «complementare rispetto a elettrico a batteria. Il nostro approccio è multitecnologico, riteniamo che la differenziazione sia un elemento fondamentale».

Con Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente Federauto, Paolo Scudieri, Presidente Anfia, e Michele Ziosi di Iveco Group, e l'introduzione di Gerardo Ciccone di Capgemini, si è affrontato il tema dell'impatto sulla filiera automotive nazionale, causato da sostenibilità e transizione energetica, mentre Fabrizio Longo, brand director Audi, ha sottolineato come «l'evoluzione sostenibile di Audi è sostenuta dalla coerenza e costanza degli investimenti. Il gruppo ha stanziato 37 miliardi di euro nei prossimi 4 anni in ricerca e sviluppo, immobili e stabilimenti. Ad oggi siamo un unicum per quanto riguarda una gamma elettrica completamente carbon neutral».

Radek Jelinek, presidente e ceo di Mercedes Italia ha sottolineato come «la nostra strategia punta a rifocalizzare tutte le attività nel segmento del lusso, ma ciò non significa che abbandoniamo i segmenti A e B, che continueremo a presidiare, offrendo alla nostra clientela business un'offerta all'altezza delle aspettative».

Con Teodoro Lio di Accenture, Marko Bertogna, professore ordinario Università di Modena e Reggio

Emilia, Andrea Campello, ceo Xev Trade, Pier Paolo Tamma, chief digital officer Pirelli, si è affrontato il tema cruciale del software e della sfida tra case automobilistiche e tech company, tra sistemi operativi sviluppati in house o forniti direttamente da Google & co. Una partita dove in mezzo c'è il cliente che poi, puntualmente, sceglie, l'integrazione più comoda con il proprio smartphone. Trattati anche i temi dello sviluppo software degli pneumatici e della guida autonoma, promessa ancora lontana.

Marco Santucci, ceo Jaguar Land Rover Italia, oltre all'elettrificazione ha posto l'attenzione sul tema ambientale, sottolineando come «l'estetica vada a pari passo con l'etica. Come Jrl stiamo reinterpretando il futuro del modern luxury, andando ad unire la mobilità a zero emissioni ad un design minimalista ed eco-compatibile».

Con Nicola De Mattia ceo Targa Telematics, Alberto Viano Presidente Aniasa e Riccardo Vitelli, Presidente Osservatorio Top Thousand, si è approfondito sull'evoluzione del settore delle flotte aziendali divise tra proprietà e varie forme di utilizzo.

Se nell'auto la transizione dovrà affrontare sfide molto complesse, secondo Marco Alù Saffi, direttore relazioni Esterne Ford Italia, «nei veicoli commerciali la transizione elettrica è più facile rispetto alle auto, perché il loro utilizzo è programmabile in maniera più prevedibile».

A chiudere la giornata di lavori l'intervento di Pier Luigi Del Viscovo, fondatore e direttore Centro studi Fleet&Mobility che ha sottolineato come «l'industria chiede di essere aiutata a uscire dall'angolo del full electric nel 2035. Ha capito che non tutti i clienti le vorranno, perché di fondo richiede una mobilità troppo programmata, alla Furio e Magda, mentre oggi la vita è sempre più on-the-spot, all'istante».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Gli argomenti al centro del dibattito

L'evento

All'Automotive Business Summit de Il Sole 24 Ore i protagonisti del mercato hanno affrontato tematiche cruciali, a partire dallo scenario geopolitico, fino alle dinamiche di mercato, al futuro per i motori endotermici nelle strategie di avvicinamento al 2035, alla sostenibilità e transizione energetica e all'impatto, sulla filiera, di batterie, riciclo, circolarità



LUIGI KSAWERY LUCA'
Ceo Toyota Motor Italia



SPINTA SULL'ELETTRICO

«La visione Beyond Zero di Toyota mira alla realizzazione di una società sostenibile e inclusiva»



FABRIZIO LONGO
Brand Director Audi



OBBIETTIVO DECARBONIZZAZIONE

«L'obiettivo entro quattro anni è quello di decarbonizzare radicalmente il ciclo produttivo»



ANDREA CAMPELLO
Ceo XEV Trade



SOLUZIONI PER LA MOBILITÀ

«Barriere dell'elettrico da vincere con costi accessibili, riduzione dei tempi di ricarica, trasversalità del mezzo»



SANTO FICILI
Country Manager Stellantis Italia



ITALIA IN DEFICIT DI COLONNINE

«Serve un'infrastruttura in grado di permettere a un numero maggiore di vetture di poter effettuare la ricarica»



MARCO SANTUCCI
Ceo Jaguar Land Rover Italia



MATERIALI INNOVATIVI

«Minimizzare l'impatto ambientale rappresenta ormai un dovere per ogni azienda del settore»



GERARDO CICCONE
Manufacturing Automotive Director Capgemini



I DATI SULLA SOSTENIBILITÀ

«Una delle principali sfide per il settore automotive sta nella raccolta, gestione e analisi dei dati sulla sostenibilità»



SERGIO IORIO
Ceo Italmatch Chemicals Group



IL RUOLO DELLA CHIMICA

«Siamo attivi nello sviluppo di batterie di nuova generazione agli ioni di litio solidi e nell'economia circolare»



TEODORO LIO
Accenture



MERCATO IN TRASFORMAZIONE

«I consumatori ricercano un'esperienza di mobilità arricchita da servizi connessi, personalizzati e rilevanti»



NICOLA DE MATTIA
Ceo Targa Telematics



TRASFORMAZIONE HIGH TECH

«Telematica e connessione delle vetture sono centrali per la trasformazione digitale delle aziende di mobilità»



PIER PAOLO TAMMA
Chief Digital Officer Pirelli



LA SPINTA DAL DIGITALE

«Il percorso di digitalizzazione di Pirelli consente di migliorare le attività e i prodotti dell'azienda»



DAVIDE DI DOMENICO
Managing Director e Senior Partner BCG



VEICOLI SOSTENIBILI

«Si stima che entro il 2035 più del 95 per cento dei nuovi veicoli saranno full o mild hybrid»



LA PROPRIETÀ

Il mercato sperimenta sempre di più nuove formule di mobilità alternative al possesso delle vetture



ELETTRIFICAZIONE

Ibride e full electric rappresentano le due ricette chiave per ridurre e azzerare le emissioni di CO2

Imprese & Territori Gli eventi del Sole

1.200

I PARTECIPANTI

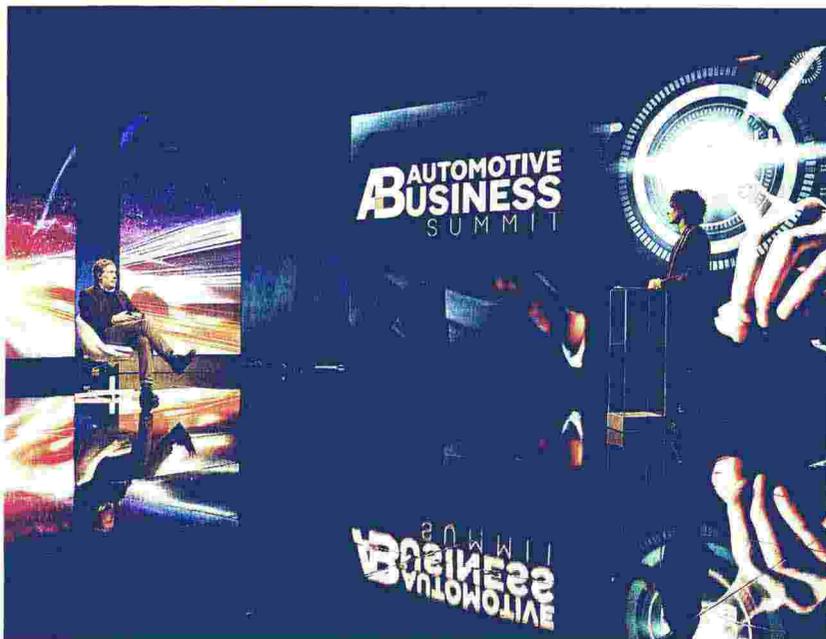
È di oltre 1.200 il numero dei registrati all'Automotive Business Summit, digital event che si è tenuto ieri, organizzato da Il Sole 24 Ore

24

.com

MOTORI24 ONLINE

La sezione web Motori del Sole 24 Ore ospita ogni giorno news, analisi, approfondimenti, fotogallery e video sul settore delle 2 e 4 ruote



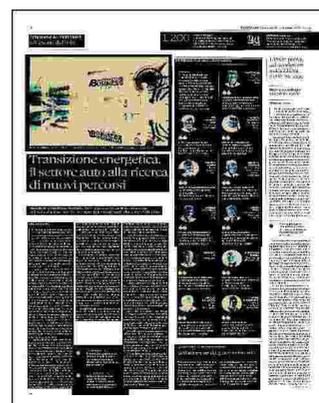
Il futuro dell'auto. Un momento della discussione fra Marco Alù Saffi (Ford Italia) e Filomena Greco (Il Sole 24 Ore)

IL NODO DELLA DIGITALIZZAZIONE

Software e servizi, gioco miliardario

Trasversale a tutti gli interventi e tavole rotonde dell'Automotive Business Summit del Sole 24 Ore spicca il tema dell software e del complicata relazione tra case automobilistiche e tech company, californiane e cinesi, che da un lato sono competitor e dall'altro sono partner nella sfida

della digitalizzazione che oscilla tra soluzioni sviluppate internamente e software standard. E in ballo c'è mondo di servizi digitali per l'infotainment e la mobilità che secondo Accenture nel 2040 cresceranno di dieci volte fino a generare un valore di ben 3,5miliardi di dollari.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



AGENDA DI GOVERNO

Il 2022, a meno che non accadano eventi improbabili, si chiuderà per il mercato italiano dell'auto con un risultato oggettivamente drammatico: un Paese che per anni ha avuto il proprio baricentro naturale in oltre 2 milioni di immatricolazioni (nel 2007, grazie alla spinta di generosissimi incentivi, si arrivò addirittura a 2,4, e sembra di parlare di un'era geologica fa) farà segnare un consuntivo di 1,3 milioni di targhe, un livello da primi anni 70 e perfino più basso rispetto a quello dell'annus horribilis 2020, in cui il mondo intero si fermò a causa della pandemia. Il nuovo governo, infine sostenuto dal voto popolare che a lungo è stato ritenuto l'elemento dirimente per accreditare all'esecutivo una legittimazione decisionale a tutto tondo, deve urgentemente intervenire per rimettere in piedi un settore che di questo passo rischia l'implosione, generando uno tsunami di implicazioni disastrose. Per prima cosa, è necessario mettere mano alla politica d'incentivazione. La ratio che aveva guidato l'ex ministro Cingolani nello stabilire la priorità degli aiuti – ovvero il rinnovo del circolante privati – era probabilmente corretta sotto il profilo teorico, ma non ha retto all'urto contro la realtà: gli acquisti, esauritisi in un nanosecondo i fondi per la terza fascia, si sono arenati, lasciando intoccati i soldi a disposizione per Bev e Phev. L'apertura degli incentivi al mondo fleet, giunta dopo l'epifania che qualcosa non stava funzionando, va ovviamente accolta con ottimismo; dovrebbe essere ormai chiaro, però, che tale opportunistica regalia non sarà sufficiente, se davvero si vogliono perseguire gli obiettivi di sostenibilità annunciati da Bruxelles e imposti ai Paesi membri (sarebbe comunque auspicabile l'estensione alle imprese che acquistano in proprietà e in leasing, ancor oggi escluse). Per sostenere le flotte, che del cambiamento sono il volano più efficace (tra l'altro, è anche il serbatoio tradizionale dell'usato "fresco", canale che è andato prosciugandosi, spingendo ulteriormente la gente verso le auto vecchie), bisogna allineare al resto d'Europa un quadro normativo medievale, punitivo e controproducente, eventualmente introducendo vantaggi a crescere in funzione dell'impatto ambientale (una totale detraibilità dell'Iva sulle Bev è la proposta di [Federauto](#)). Insomma, è giunto il momento di varare la riforma fiscale di cui si parla da anni e che si è sempre rinviata, nascondendosi dietro altre supposte priorità.

Gian Luca Pellegrini

PROGRAMMA DI LEGISLATURA



ADOLFO DE STEFANI COSENTINO

IVA DETRAIBILE AL 100% E TRAPASSI A COSTO ZERO

Il presidente delle concessionarie chiede di smetterla con i bonus: serve una **RIFORMA FISCALE** finalizzata ad accelerare il rinnovo del parco

Una “politica fiscale adeguata nei confronti delle aziende e delle partite Iva, che hanno mediamente una capacità di spesa superiore e una maggiore sensibilità ambientale, consentirebbe di aumentare le vendite di vetture a bassissime emissioni e, di conseguenza, di migliorare la qualità e la sicurezza del parco circolante”. Ne è convinto Adolfo de Stefani Cosentino, presidente di **Federauto**, associazione

delle concessionarie italiane. “Se riuscissimo, come accade in Germania, a far acquistare più macchine ai possessori di partite Iva, un maggiore volume di auto di ultima generazione finirebbe sul mercato dell’usato dopo pochi anni e i privati potrebbero acquistare vetture moderne ed efficienti a prezzi accessibili, accelerando il rinnovo del circolante”. È questa una delle ricette che **Federauto** proporrà al nuovo esecutivo per accelerare la transizione ecologica.

PERCHÉ I LISTINI AUMENTANO

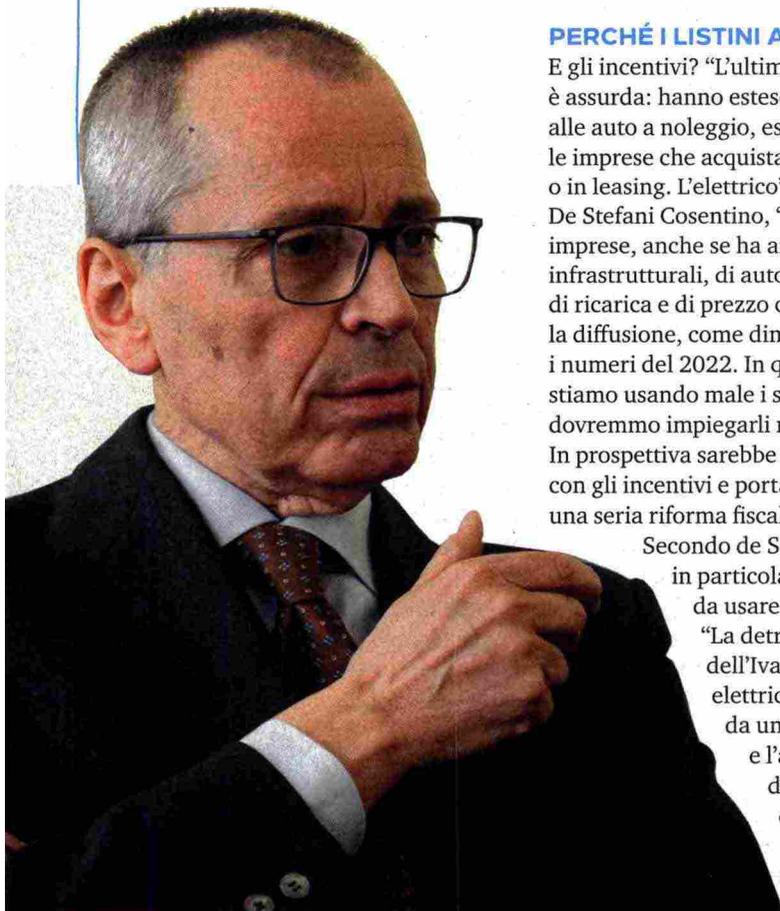
E gli incentivi? “L’ultima modifica è assurda: hanno esteso il bonus alle auto a noleggio, escludendo le imprese che acquistano in proprietà o in leasing. L’elettrico”, sottolinea De Stefani Cosentino, “è trainato dalle imprese, anche se ha ancora problemi infrastrutturali, di autonomia, di tempi di ricarica e di prezzo che ne limitano la diffusione, come dimostrano i numeri del 2022. In questo momento stiamo usando male i soldi stanziati, dovremmo impiegarli meglio. In prospettiva sarebbe meglio smetterla con gli incentivi e portare avanti una seria riforma fiscale sull’auto”.

Secondo De Stefani Cosentino, in particolare, le leve da usare subito sono due: “La detraibilità totale dell’Iva sull’auto elettrica acquistata da un’impresa e l’azzeramento delle spese del passaggio di proprietà per i privati che comprano

un’Euro 6 o un’elettrica usata. Questi due strumenti farebbero aumentare la domanda e migliorerebbero il circolante”. Allargando lo sguardo al mercato nel suo complesso e alla crisi che sta attraversando, il presidente di **Federauto** punta il dito anche sul “notevole aumento del prezzo medio dell’auto” e sulla “decisione delle Case di evitare gli eccessi di produzione” e, quindi, azzerare le vendite sottocosto e le km zero. “Attenzione”, avverte, “i prezzi aumentano non solo perché non c’è più lo sconto, ma perché un’auto più o meno elettrificata costa più di una macchina endotermica pura; perché l’inflazione, la cui impennata è stata provocata dal costo dell’energia, non ha colpito soltanto il grano o il gas, ma anche la componentistica dell’auto; e, infine, perché i nuovi sistemi di sicurezza attiva e passiva costano. L’evoluzione tecnologica dell’auto comporta un aumento dei costi e, quindi, dei prezzi”. Tutte queste considerazioni inducono il numero uno di **Federauto** ad affermare che “il mercato italiano si attesterà su 1,5-1,6 milioni di targhe l’anno, ma soltanto quando ci sarà piena disponibilità di tutta la componentistica, la cui carenza continua a condizionare la produzione e, quindi, le immatricolazioni. Ciò premesso, il 2023 dovrebbe andare meglio del 2022, anche se non potremo ancora parlare di normalizzazione”. **||**

ADOLFO DE STEFANI COSENTINO

Amministratore delegato della De Stefani e della Destauto, concessionarie di vari marchi esteri in Romagna, è presidente di **Federauto** dal 2018



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

CONCESSIONARIE AUTO TERRITORIALI ASSISTITE DA CONFCOMMERCIO

Costituita **Federauto** cesenate Mauro Ferri nominato presidente

Si è costituita **Federauto** territoriale che fa capo a Confcommercio cesenate con presidente Mauro Ferri, concessionario Ford territoriale. Nella foto Mauro Ferri è con alcuni concessionari che fanno parte del sodalizio e con il presidente nazionale **Federauto** Adolfo De Stefani.



Federauto (Federazione Italiana Concessionari Auto) è l'organizzazione associativa che dal 1945 rappresenta le imprese concessionarie di vendita e assistenza di autovetture, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus, operanti in Italia sulla base di un mandato ufficiale delle case automobilistiche.

La Federazione, attraverso le associazioni di marca, i sindacati territoriali e le adesioni dirette, rappresenta oltre 1.100 imprese di piccola, media e grande dimensione. **Federauto** opera nell'ambito del sistema organizzativo di Confcommercio-Imprese per l'Italia, esercitando la funzione di rappresentanza presso le Istituzioni nazionali ed internazionali, presso

zione volto a supportare le istituzioni stesse nel processo decisionario, nonché presso gli altri enti pubblici e privati afferenti il settore automotive.

Nell'incontro tenutosi a Cesena con il presidente nazionale in particolare si è discusso del caro bollette assai avvertito

dalle concessionarie che gestiscono spazi grandi che hanno bisogno di illuminazione e di riscaldamento e che quindi si attende dal governo un intervento di sostegno rilevante. Nel frattempo c'è chi tra i concessionari ha deciso di ridurre l'orario di apertura e l'illuminazione esterna notturna. Il presidente nazionale ha inquadrato le difficoltà nel contesto strutturale dell'ultimo quindicennio all'insegna di una contrazione del settore: nel 2008 erano presenti ben 2700 concessionarie auto mentre ad oggi se ne contano 1200 e se ne prevedono 800 fra un paio d'anni. In tempi di così profondo cambiamento in cui l'esigenza di rimanere al passo con i tempi è vitale, indispensabile per la categoria è contare sull'appoggio di una associazione di riferimento forte e at-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

LO SCENARIO

La partita tra scettici e innovatori Italia divisa sulla transizione

di Paolo Rossi



“
Bisogna garantire la transizione ecologica nei tempi prefissati salvaguardando la nostra filiera dell'automotive con le sue eccellenze

ADOLFO URSO
MINISTRO DELLE IMPRESE

“
Va ripreso il confronto con la filiera per ampliare le possibilità alle imprese di investimenti e riconversioni

ANFIA
ASSOCIAZIONE FILIERA AUTO

“
La via alla mobilità elettrica non è più in discussione: è indispensabile passare all'azione in maniera ferma e decisa

FEDERICO VISENTIN
FEDERMECCANICA

Tutti avanti, ma in ordine sparso e con le idee confuse verso il Momento Elettrico. Unica certezza è la data, ma sul come arrivarci le opinioni sono mille e discordanti, nel variegato mondo dell'automotive italiano: scettici/diffidenti contro ambientalisti/innovatori. Quale allora il possibile scenario Italia, da qui al 2035?

Partiamo allora dal ministro delle Imprese e Made in Italy, Adolfo Urso, secondo il quale «Sarà necessario investire molto in innovazione e sulla filiera dell'accumulo». Già, le batterie, base della mobilità elettrica e cuore di ogni discussione. Tra i dubbiosi c'è Stefano Binda, Cna Lombardia: «I dati suggeriscono qualche perplessità sull'affidarsi a una mobilità di fatto totalmente elettrica entro il 2035. Non siamo preoccupati che questa via abbia successo: siamo preoccupati dei suoi costi e della capacità del sistema di «reggere» i volumi di elettricità da mettere a disposizione, anche alla luce delle dinamiche di prezzo di questi mesi».

Eppure il ministro risponde chiedendo ottimismo: «L'Italia è impegnata in due grandi progetti, cosiddetti Ipcei, sulle batterie per quasi un miliardo e mezzo e ad essi si sommano misure del Pnrr e ordinarie. Risorse significative che saranno impegnate nell'ambito di un chiaro disegno strategico. Ovvio che bisogna garantire la transizione ecologica nei tempi prefissa-

ti, ma salvaguardando la filiera dell'automotive italiana e i suoi marchi di eccellenza».

Eppure c'è chi mostra un quadro in chiaroscuro, come ha fatto l'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana della Camera di Commercio di Torino, insieme ad Anfia. «Il 73,8% delle imprese della componentistica è ancora legato ai motori tradizionali, anche se l'attenzione per il powertrain elettrico (il 29,4%) e per quello ibrido (30,3%) è in crescita. Al momento solo il 15,6% di aziende ha aderito a progetti che sviluppano tecnologia fuel cell». E quindi? Come se ne esce?

Il 73,8% delle imprese di componentistica è ancora legato ai motori tradizionali

La palla deve tornare al governo, sostiene Adolfo De Stefani Costantino, il presidente di Federauto. «L'instabilità in cui versa il settore deve richiamare l'attenzione del governo a continuare l'azione di supporto per il rinnovo del parco circolante obsoleto». Ma la vera incognita è il prezzo della bolletta. «Il rincaro esorbitante dei costi energetici alimenta pericolosamente i timori, sia per le imprese che per i cittadini. Dal nostro punto di vista serve una certa elasticità politica che riconsideri il contri-

buto positivo derivante dall'evoluzione delle diverse tecnologie all'abbattimento delle emissioni di Co2, per non affidarsi esclusivamente all'elettrico puro».

Non esiste, rispondono ecologisti ed innovatori. «Qui occorre un chiaro segnale sul piano degli incentivi nel triennio 2023-2025 a favore della mobilità elettrica» dicono quelli di Motus-E, associazione che promuove le soluzioni sostenibili: «Chiediamo di varare un piano vero e proprio di utilizzo e rafforzamento dei fondi a favore della mobilità elettrica».

Al centro del dibattito, come detto, le batterie. La domanda chiave, che pone Federico Visconti di Federmeccanica, saranno alimentate da energia verde?: «Sappiamo che l'automotive sarà uno dei settori maggiormente trasformato dalla transizione ecologica. Noi abbiamo sostenuto che l'elettrico non avrebbe dovuto essere l'unica soluzione, e lo abbiamo fatto non per battaglia di retroguardia, ma per contribuire a evidenziare i limiti nel caso le batterie non venissero alimentate dall'energia verde, cosa che a oggi appare tutt'altro che scontata».

Non c'è risposta, oggi. Ma resta la necessità di doverlo fare, il grande cambio ecologico, insieme alla sfida e alla possibilità di migliorare la qualità della vita. Quindi serve un paciere, che sia Michele Crisci di Unrae? «Un momento non facile, serve una programmazione seria, un dialogo costruttivo e l'unità d'intenti tra le associazioni della filiera».

“
È un momento non facile: serve una programmazione seria, il dialogo e l'unità d'intenti tra le associazioni della filiera

MICHELE CRISCI
UNRAE

“
L'instabilità in cui versa il settore auto deve richiamare l'attenzione del Governo sul rinnovo del parco circolante obsoleto

ADOLFO DE STEFANI COSTANTINO
FEDERAUTO

“
Chiediamo di varare un piano vero e proprio di utilizzo e rafforzamento dei fondi che possa accompagnare la transizione

MOTUS-E
ASSOCIAZIONE PER LA MOBILITÀ-E

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

Intervista al presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino: «Occhio alla truffa dello specchietto, molto utilizzato il cavallo di ritorno»

«Vecchi modelli preferiti e le assicurazioni alzano le tariffe»

«È vero, rispetto al periodo del lockdown da Covid un aumento di casi c'è stato, leggero nella media italiana e più accentuato in alcune regioni come la Sicilia. Ma attenzione a generalizzare: i reati prendono di mira soprattutto i mezzi un po' più datati, perché quelli di nuova generazione, se non hai le chiavi in mano, sono quasi impossibili da sottrarre». Parola di Adolfo De Stefani Cosentino, presidente nazionale di Federauto, che rassicura così sull'efficacia antifurto degli ultimi veicoli disponibili nelle concessionarie: «per rubarli o sei un genio del crimine oppure fai fiasco, a prescindere dal sistema d'allarme inserito».

Però, tra le auto rubate di recente risultano pure Suv e macchine fresche di fabbrica, anche se con una casistica nettamente inferiore. Come lo spiega?

«Esistono anche i furti con destrezza. L'esempio classico è al risto-

rante: il proprietario del mezzo lascia le chiavi nella tasca del soprabito, il ladro riesce a prenderle ed ecco che il danno è fatto. Ma la maggior parte dei furti riguarda ancora i vecchi modelli e certe marche d'auto: le rubano per smerciare i pezzi di ricambio o per esportiarle da qualche parte, in grandi container, magari assemblate con componenti del telaio presi da altri veicoli. Più difficile che i mezzi rubati trovino mercato in Italia, a meno che non si utilizzi il meccanismo del "cavallo di ritorno". Quel che è certo, è che questa tipologia di crimini può rappresentare un danno per tutta la collettività, non solo per le persone derubate».

Cioè? In che modo?

«Nelle regioni a più alto tasso di furto aumenta anche il costo delle polizze assicurative che coprono il reato, tanto che, fino a qualche anno fa, visto l'alta incidenza di ruberie di auto oltre che di truffe assicurative, a Napoli c'erano alcune compagnie che si rifiutavano di sottoscri-

vere contratti a tutela dei casi di sottrazione del veicolo. Ma stiamo parlando del passato, o comunque dei modelli più vecchi, perché adesso, con i moderni meccanismi di messa in moto, per azionare i quali sono necessarie le chiavi, le tariffe si sono calmerate, a prescindere dalla regione o dalla città di residenza».

Qualche consiglio per arginare i furti, per chi ha mezzi non nuovissimi?

«Evitare di lasciare la macchina con il motore acceso davanti al bar o al tabaccaio mentre si consuma un caffè o si acquista qualcosa al volo, non lasciare l'auto di notte in parcheggi isolati o incustoditi, oppure piazzata sempre nello stesso posto, controllando di chiudere i finestrini. Attenzione anche alla vecchiaia, ma ancora attuale tecnica dello specchietto, cioè all'escamotage del finto incidente usato dai ladri per costringere i guidatori a fermarsi e a scendere dall'autoveicolo». (*ADO*)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Federauto. Adolfo De Stefani Cosentino



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

Tre i focus: infrastrutture e innovazione digitale per la mobilità, evoluzione del settore delle flotte aziendali, veicoli commerciali, una nuova mobilità per la distribuzione merci dell'ultimo miglio

Il Sole 24 Ore ha organizzato il digital event Automotive Business Summit in programma il 15 novembre dalle ore 10 alle 16:30 per discutere dello scenario geopolitico e dell'impatto sulla competizione globale e sulle dinamiche di mercato, del futuro per i motori endotermici nelle strategie di avvicinamento al 2035, della sostenibilità e transizione energetica e dell'impatto sulla filiera automotive nazionale, di batterie, riciclo, circolarità. Tre i focus: infrastrutture e innovazione digitale per la mobilità, evoluzione del settore delle flotte aziendali, veicoli commerciali, una nuova mobilità per la distribuzione merci dell'ultimo miglio. Ne discutono: Marco Alù Saffi, Direttore Relazioni Esterne Ford Italia;



Pierpaolo Antonioli, CEO Punch Torino e CTO Punch Group; Marco Bertogna, Professore Ordinario Università di Modena e Reggio Emilia; Silvia Bodoardo, Full Professor Politecnico di Torino; Andrea Campello, Ceo XEV Trade; Andrea Cardinali, Direttore Generale UNRAE; Gerardo Ciccone, Manufacturing, Automotive & Life Sciences Director Capgemini; Nicola De Mattia, CEO Targa Telematics; Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente Federauto; Davide Di Domenico, Managing Director and Senior Partner BCG ed EMC (East

Meditarrean Caspian) System leader; Santo Ficili, Country Manager Stellantis Italia; Sergio Iorio, Ceo Italmatch Chemicals Group; Radek Jelinek, Presidente Mercedes Italia; Teodoro Lio, Consumer and Manufacturing Industries Lead per l'Italia e l'Europa Centrale Accenture; Fabrizio Longo, Brand Director Audi; Luigi Ksawery Lucà, Ceo Toyota Motor Italia; Marco Santucci, CEO Jaguar Land Rover Italia; Paolo Scudieri, Presidente ANFIA; Luca Sra, President, Truck

Business Unit, Iveco Group; Pier Paolo Tamma, Chief Digital Officer Pirelli; Alberto Viano, Presidente Aniasa; Riccardo Vitelli, Presidente Top Thousand. Apre i lavori Fabio Tamburini, Direttore Il Sole 24 Ore e la moderazione sarà a cura di Mario Cianflone, Automotive Chief Editor Il Sole 24 Ore; Massimo De Donato, conduttore di Strade & motori su Radio 24; Filomena Greco, giornalista Il Sole 24 Ore. Le conclusioni dei lavori sono affidate a Pier Luigi Del Viscovo, Fondatore e Direttore Centro Studi Fleet&Mobility. L'evento è realizzato in collaborazione con: Jaguar Land Rover, Stellantis, Toyota Motor Italia. Main partner: BCG; Official partner: Accenture, Capgemini, Italmatch Chemicals, Targa Telematics, XEV. Event Partner: Gruppo Unipol. L'evento è sostenuto da una campagna stampa carta, digital e social sui media del Gruppo 24 Ore ed esterni.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



FUNZIONA LA PROROGA DEGLI ECOBONUS, MA È IN CALO LA VENDITA DI VETTURE ELETTRICHE

Anche a ottobre mercato dell'auto in ripresa, ma lontano dai livelli pre-Covid

AMALIA ANGOTTI

TORINO. Il mercato italiano dell'auto cresce anche nel mese di ottobre, dopo il segnale positivo di agosto (+5,4%) e la crescita del 9,9% a settembre. Le immatricolazioni - secondo i dati del ministero - sono state 115.827, il 14,56% in più dello stesso mese del 2021.

«Il rialzo - spiega l'Anfia - risulta condizionato dal confronto con un ottobre 2021 che aveva chiuso a -35,7%, il peggior risultato dello scorso anno, già inficiato dalla pesante crisi dei semiconduttori».

Nei dieci mesi dell'anno sono state immatricolate complessivamente 1.091.894, in calo del 13,8% sull'analogo periodo dell'anno scorso.

Per il direttore dell'Anfia, Gian Marco Giorda, «senza dubbio la recente rimodulazione degli incentivi e, soprattutto, l'estensione dell'ecobonus anche alle società di noleggio stimoleranno la ripresa del mercato fino alla fine dell'anno. Ora auspichiamo che venga attuata in tempi rapidi anche la misura di incentivazione per le infrastrutture private e nei condomini, passo necessario per la diffusione della mobilità elettri-

ficata e per il conseguente rinnovo del parco circolante verso una completa decarbonizzazione. A seguito dall'accordo raggiunto pochi giorni fa dalle Istituzioni europee relativamente ai nuovi target di riduzione della CO2 al 2035, sarà fondamentale che il nostro Paese adotti velocemente tutte le misure necessarie per incentivare gli investimenti di imprese e cittadini, per affrontare al meglio la transizione energetica».

Per il presidente del Centro Studi Promotor, Gian Primo Quagliano, «la situazione del mercato dell'auto resta, comunque, molto preoccupante. Il bilancio del periodo gennaio-ottobre chiude con un calo del 13,81% sullo stesso periodo del 2021 e del 32,8% sullo stesso periodo del 2019, cioè dell'anno che ha preceduto la pandemia. Se la serie positiva dovesse continuare a novembre e a dicembre, il 2022 potrebbe chiudere con 1.300.000 immatricolazioni. Un livello inferiore del 10,8% a quello del 2021 e del 32,2% a quello del 2019, assolutamente insufficiente per soddisfare la domanda di sostituzione del parco circolante italiano che è tra i più vecchi d'Europa e che

nel 2022 è ulteriormente invecchiato».

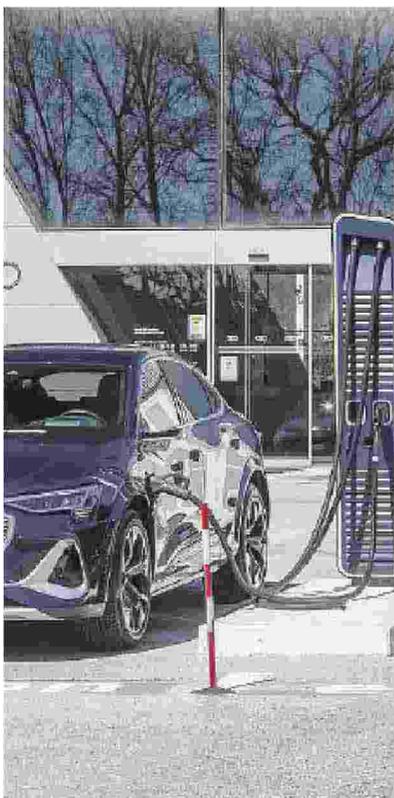
Concorda l'Unrae: «La fragilità dello scenario globale e il rischio di recessione tecnica nell'ultima parte dell'anno dovrebbero impattare anche sul settore automobilistico, portandolo a chiudere il 2022 a circa 1.300.000 immatricolazioni, -10,8% sul 2021 e 158.000 unità in meno, un volume pari a quello di minimo storico che si registrò nel 2013 con 1.304.000 autovetture», afferma il presidente Michele Crisci.

Federauto fa notare che i veicoli elettrici Bev registrano a ottobre una flessione del 48,5% (quota 3,2%) e perdono oltre un quarto dei volumi rispetto al cumulato 2021 (-27% e quota annua al 3,6%).

Stellantis ha immatricolato in Italia - secondo dati elaborati dal gruppo su fonte Dataforce - 37.973 auto a ottobre, il 6,5% in più dello stesso mese del 2021.

La quota è del 32,9% a fronte del 35,3%.

Nei dieci mesi le immatricolazioni del gruppo sono 391.598, in calo del 18,4% sullo stesso periodo dell'anno scorso, con la quota al 36% rispetto al 38,1%.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

● Gruppo Volkswagen: risultato operativo in crescita

Cresce il Gruppo Volkswagen, mentre accelera la ripresa in Cina. Il risultato operativo, ante voci straordinarie, nei primi nove mesi dell'anno è pari a 17,5 miliardi di euro, con un margine operativo all'8,6% che conferma le aspettative. I ricavi complessivi del terzo trimestre sono in aumento (da 56,9 a 70,7 miliardi di euro) rispetto al Q3/2021 caratterizzato dall'offerta limitata. Risultato operativo del terzo trimestre in crescita rispetto all'anno precedente, a 4,3 miliardi di euro; margine del Q3 al 6%, condizionato da oneri una tantum per 1,6 miliardi di euro. Accelera la ripresa in Cina, con un +27% sulle consegne nel Q3. Progressi nella diffusione di veicoli 100% elettrici: nel Q3 +22% sulle consegne e quota Bev in crescita, al 6,8%. Ipo di successo per Porsche, i cui proventi saranno impiegati per accelerare la trasformazione e distribuire un dividendo speciale agli azionisti.

● Stellantis, ricavi netti in crescita del 29% nel terzo trimestre

I ricavi netti hanno raggiunto i 42,1 miliardi di euro, con una crescita del 29% rispetto al terzo trimestre 2021, grazie soprattutto all'aumento dei volumi, ai prezzi netti favorevoli e agli effetti positivi dei cambi. Consegne consolidate di 1.281 mila unità, in crescita del 13% su base annua, principalmente grazie alla migliore disponibilità di semiconduttori rispetto al terzo trimestre 2021. Inventario totale di veicoli nuovi pari a 926 mila unità al 30 settembre 2022 di cui 275 mila di proprietà, queste ultime in aumento di 179 mila unità rispetto al 31 dicembre 2021, principalmente in Europa per aspetti legati alla logistica. Con un aumento delle vendite globali di veicoli elettrici a batteria del 41% rispetto all'anno precedente, per un totale di 68 mila unità e un aumento delle vendite di veicoli a basse emissioni di 21 mila unità rispetto all'anno precedente, per un totale di 112 mila unità nel terzo trimestre 2022, Stellantis porta avanti la propria ambiziosa strategia di elettrificazione progredendo verso gli obiettivi del piano Dare Forward 2030.

● Renault, fatturato in aumento e successo dei nuovi lanci

In un contesto ancora colpito dalla crisi dei semiconduttori, il Gruppo Renault ha venduto 481.000 veicoli nel terzo trimestre 2022, in calo del 2,4% rispetto al terzo trimestre 2021. Il Gruppo continua la politica commerciale orientata alla creazione di valore che porta a un aumento della quota di vendite nei canali più redditizi. Il fatturato del Gruppo del terzo trimestre 2022 si attesta a 9,8 miliardi di euro, in aumento del 20,5% rispetto al terzo trimestre 2021. A tassi di cambio e perimetro costanti, il fatturato del Gruppo è in crescita del 19,4%. Il fatturato del Ramo Auto ha raggiunto 9 miliardi di euro, in aumento del 21,7% rispetto al terzo trimestre 2021. La marca Renault consolida la posizione in Europa sul mercato elettrificato con la gamma E-Tech, che rappresenta il 38% delle vendite di autovetture nei primi 9 mesi dell'anno, ossia 12 punti in più rispetto al 2021, su un mercato elettrificato al 28%. Dacia continua a riscuotere successo, sostenuto dai suoi best-seller nelle vendite a privati in Europa. Alpine vede i propri ordini in aumento del 68% dall'inizio dell'anno.

● Toyota, utile in calo nel secondo trimestre fiscale 2022/23

Toyota ha realizzato profitti netti per 434,3 miliardi di yen per un calo prossimo al 30% rispetto allo stesso trimestre del 2021. Il risultato operativo cala del 25% a 562,8 miliardi di yen appesantito dalla crescita dei prezzi delle materie prime e da un onere straordinario di 97 miliardi di yen legato alla chiusura della fabbrica di San Pietroburgo in Russia, il cui annuncio era avvenuto a settembre. I ricavi trimestrali grazie allo yen debole crescono del 22,1% a 9.218,2 miliardi di yen.

● Toyota, difficile l'obiettivo produzione di 9,7 milioni di veicoli

Toyota Motor Corp ha dichiarato che la produzione globale è aumentata del 30% nel trimestre conclusosi a settembre, ma ha avvertito che la carenza di semiconduttori e di altre parti che ha mes-

so in crisi l'industria automobilistica continuerà a limitare la produzione nei prossimi mesi. Toyota ha prodotto 887.733 veicoli a livello globale a settembre, un record per un singolo mese e un salto del 73% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Un portavoce ha avvertito che Toyota non vede i guadagni della produzione di settembre come sostenibili e ha detto ai giornalisti: "Eviteremo di chiamarla ripresa". Secondo un calcolo Reuters, basato sulle dichiarazioni dell'azienda, per il trimestre luglio-settembre, le vendite globali sono aumentate del 4%. Per la prima metà dell'anno commerciale iniziato ad aprile, Toyota ha prodotto 4.481.600 veicoli in tutto il mondo. Si tratta di un aumento del 10% rispetto all'anno, ma ancora del 5% in meno rispetto ai piani iniziali di Toyota. L'annuncio è arrivato una settimana dopo che Toyota aveva dichiarato che difficilmente avrebbe raggiunto il suo obiettivo di produzione di 9,7 milioni di veicoli per questo anno finanziario, a causa della scarsità di chip. Il gruppo stima ora di produrre 9,2 milioni di veicoli entro marzo e di vendere 10,4 milioni di veicoli, cifra che considera anche le controllate Daihatsu e Hino.

● BMW Group, forte performance operativa nel terzo trimestre

Nel terzo trimestre del 2022, il Gruppo BMW ha portato i ricavi a un nuovo livello, raggiungendo 37.176 milioni di euro (3° trimestre 2021 da inizio anno: 27.471 milioni di euro/+35,3%; rettificato per effetti di conversione valutaria: +27,4%). Anche i ricavi dei primi nove mesi dell'anno sono stati superiori, a 103.088 milioni di euro (3° trimestre da inizio anno/2021: 82.831 milioni di euro/+24,5%; rettificato per effetti di conversione valutaria: +18,8%). A ciò hanno contribuito la solidità dei prezzi per le auto nuove e usate, un mix di prodotti favorevole e, in particolare, i ricavi della joint venture cinese BMW Brilliance Automotive Ltd. (BBA), che è stata completamente consolidata dall'11 febbraio.

● Mazda, nel primo semestre fiscale parametri in positivo

Mazda Motor Corporation ha reso noti i dati finanziari e commerciali del primo semestre dell'anno fiscale, annunciando la vendita complessiva di 514.000 unità nel periodo 1° aprile-30 settembre 2022. Per la prima metà dell'anno fiscale tutti i parametri finanziari indicati risultano positivi. Mazda ha registrato un fatturato netto di 1.642,5 miliardi di yen (€ 11,8 miliardi), in crescita del 10% rispetto all'anno precedente, e un utile operativo di 55,2 miliardi di yen (€ 397,1 milioni), in crescita del 39% anno su anno. L'utile netto è stato di 85,9 miliardi di yen (617,9 milioni di euro).

● Mercedes-Benz Group, solidi risultati finanziari

Mercedes-Benz Group AG ha ottenuto solidi risultati finanziari nel terzo trimestre del 2022 con l'aumento dell'utile prima degli interessi e delle tasse (Ebit) dell'83% a 5,2 miliardi di euro (terzo trimestre 2021: 2,8 miliardi di euro). I ricavi del gruppo sono aumentati del 19% a 37,7 miliardi di euro (terzo trimestre 2021: 31,6 miliardi di euro). Il ritorno sulle vendite rettificato di Mercedes-Benz Cars ha raggiunto il 14,5% e il 12,7% di Mercedes-Benz Vans. Mercedes-Benz ha registrato una forte domanda soprattutto per i suoi veicoli elettrici e di fascia alta, poiché gli ordini dei clienti superano la fornitura limitata in gran parte a causa della continua carenza di semiconduttori e dei colli di bottiglia nella logistica. Mentre la trasformazione verso un futuro completamente elettrico continua, le vendite di autovetture Bev Mercedes-Benz sono più che raddoppiate nei primi nove mesi dell'anno (+156%) e sono aumentate del 183% nel terzo trimestre.

● Nissan ha annunciato i risultati finanziari del semestre

I risultati del primo semestre dell'anno fiscale 2022, conclusosi il 30 settembre, vedono al rialzo le previsioni di ricavi e utili per l'intero anno fiscale 2022 di Nissan Motor Co. I ricavi sono aumentati di 715,3 miliardi di yen, raggiungendo i 4,66 trilioni di yen, mentre

NEWS IN SINTESI

l'utile operativo è aumentato di 17,5 miliardi di yen, raggiungendo i 156,6 miliardi di yen, con un margine operativo del 3,4%. L'utile netto è pari a 64,5 miliardi di yen (circa 440 milioni di euro).

● **Bari, chiusura anticipata per Concessionarie e Officine**

Dal 1° novembre la Confcommercio per le province di Bari e Barletta-Andria-Trani prevede la chiusura anticipata alle ore 18.00 per le Concessionarie ufficiali e per le Officine. Una misura dai connotati di impegno sociale, resa necessaria per ottimizzare le attività e per il controllo dei costi. Una iniziativa per la quale abbiamo raccolto la dichiarazione del referente di Confcommercio di Bari, Francesco Maldarizzi. "Siamo tutti chiamati al risparmio energetico, è un obbligo sociale per rispondere non solo all'aumento incontrollato dei costi ma anche alla limitata disponibilità di risorse, un impegno che si prospetta di durata pluriennale. Con il ritorno all'ora solare si prospettano costi crescenti che vanno controllati. Nei cinque mesi del provvedimento, ho stimato per la mia azienda un risparmio del 15% dei costi energetici complessivi", ha dichiarato Maldarizzi.

● **Federauto approfondisce la Legge 108/22**

Con l'approvazione della nuova normativa VBer e la volontà di alcuni costruttori di trasformare i contratti di concessione in agenzia, si modificherà fortemente il sistema distributivo delle auto in Italia. Ma questa trasformazione, che avrà effetti su tutta la filiera fino al consumatore finale, deve essere letta anche alla luce delle innovazioni introdotte dalla Legge 108/22, approvata ad agosto scorso, a disciplina dei contratti per la distribuzione di autoveicoli. Per questo, Federauto ha voluto promuovere un approfondimento, in un incontro che ha visto la partecipazione dell'avvocato Claudia Cattarin dello Studio legale Panetta & Associati e dell'avvocato Rocco Santarelli dello Studio legale Carbonetti e poi un focus sui punti critici dell'eventuale applicazione del contratto di agenzia con il professor Massimiliano Giorgi, docente di diritto tributario all'Università La Sapienza di Roma, e con il professor Claudio Russo, docente di diritto delle assicurazioni e dei mercati finanziari all'Università La Sapienza di Roma.

● **Volvo Cars comunica i risultati del terzo trimestre**

Volvo Cars rimane impegnata a realizzare il suo obiettivo di metà decennio per raggiungere il 50% di auto completamente elettriche, con un'impronta di carbonio inferiore del 40% e una redditività premium. Volvo Cars registra un utile operativo, escluse le JV e le società associate, di 3,5 miliardi di corone svedesi (320 milioni di euro) e un margine di profitto del 4,4%. È previsto il lancio di un nuovo modello completamente elettrico ogni anno, con l'obiettivo di proporre una gamma completamente elettrica entro il 2030.

● **Byd presenta la rete di Concessionari in Germania**

Byd ha presentato al Salone di Parigi la sua rete di Concessionari per la Germania. Con il supporto di Hedin Mobility Group, Byd ha creato una rete nazionale di Concessionari in cui i veicoli possono essere ordinati e sottoposti a manutenzione. L'accordo risale ad agosto di quest'anno, ma a Parigi è stato presentato ufficialmente il passo successivo. Sei importanti gruppi di Concessionari offriranno veicoli elettrici Byd nei propri showroom. Questi sono Sternauto, Sternpartner, Senger, Torpedo Gruppe, Riess e Reissacher. Parallelamente, Hedin Electric Mobility sta avviando le proprie attività di distribuzione in Germania.

● **Hyundai, nuovo impianto americano per Ev e batterie**

Hyundai Motor Group ha inaugurato il cantiere dell'impianto di produzione Hyundai Motor Group Metaplant America. L'investimento di 5,54 miliardi di dollari comprende piani per la produzione di veicoli elettrici Hyundai, Genesis e Kia e di un impianto di produzione di batterie. Il sito creerà più di 8.100 posti di lavoro. L'inizio della produzione è per la prima metà del 2025.

● **Carpoint: personale contribuito di Bracco ai collaboratori**

Michele Bracco, Presidente Onorario del Gruppo Carpoint, con una lettera indirizzata alle collaboratrici e ai collaboratori del Gruppo, ha deciso di assegnare un personale contribuito straordinario, come simbolo dell'impegno messo al servizio dell'azienda nei momenti più complessi dell'attività. Tra le motivazioni l'aumento dei prezzi e il caro bollette. Nella lettera si legge che oggi, più che mai, Carpoint è alla ricerca di innovazione e di soluzioni ai problemi del presente per essere più competitivi nel futuro.

● **Istanza di fallimento per la Joint Venture Gac-Fca**

Gli azionisti della Joint venture Gac-Fca, Guangzhou Automobile Group e Stellantis, hanno approvato una delibera che, in un contesto in perdita, consente alla Joint venture di presentare istanza per essere ammessa alla procedura fallimentare. Stellantis aveva integralmente svalutato la sua partecipazione nella JV Gac-Fca e le altre sue attività correlate nei risultati finanziari del primo semestre 2022. Stellantis continuerà a prestare servizi di qualità ai clienti attuali e futuri del marchio Jeep in Cina.

● **Ford-Volkswagen, scoppia la bolla del veicolo automatizzato**

La road map per i veicoli a guida autonoma è stata riscritta ancora una volta, questa volta da Ford Motor Co e Volkswagen AG. Era luglio 2019, quando la notizia che i due costruttori avrebbero unito le forze per condividere il controllo della startup Argo AI aveva scosso il panorama della corsa alla guida autonoma. Il recente annuncio della chiusura di Argo sottolinea la consapevolezza che i veicoli automatizzati potrebbero essere ancora più lontani di quanto previsto nel 2019. "È diventato chiaro che veicoli redditizi e autonomi su larga scala sono ancora molto lontani", ha affermato il Cfo di Ford, John Lawler.

● **BeyonCa, la start-up per l'elettrico di lusso**

BeyonCa, una start-up fondata da un gruppo di ex-dirigenti Volkswagen, prevede di sfidare Audi e BMW in Cina con un nuovo veicolo elettrico premium. Guidata dall'attuale Ceo di Renault China, Soh Weiming, e sostenuta da Renault e Dongfeng Motor, BeyonCa prevede di svelare la sua prima auto di serie nel primo trimestre del prossimo anno con consegne a partire dal 2024, ha detto Soh all'agenzia di stampa Reuters. Soh ha affermato che la società punta al segmento premium di fascia alta e che inizierà la produzione in Cina, ma prevede di costruire uno stabilimento all'estero entro cinque anni per servire mercati tra cui il Medio Oriente, i Paesi dell'ASEAN e l'Europa, con l'obiettivo di vendere 100.000 veicoli elettrici all'anno dal 2025.

● **Ftx dichiara bancarotta: 100mila creditori**

Ftx, una tra le principali piattaforme di scambio di criptovalute, ha dichiarato fallimento facendo ricorso al Chapter 11. Nella dichiarazione di fallimento Ftx ha indicato di avere più di 100mila creditori, attività comprese tra 10 miliardi e 50 miliardi, passività comprese tra 10 miliardi e 50 miliardi. La decisione della società ha avuto pesanti ripercussioni sul mercato delle criptovalute: il bitcoin perde il 5,71% a 16.791 dollari, ether cede il 5,15% a 1.252,66 dollari, XRP perde il 5,95% a 0,3734 dollari. Secondo S&P questa crisi si diffonderà nell'ecosistema delle risorse digitali, ma i rischi di contagio per la finanza tradizionale sembrano per ora contenuti.

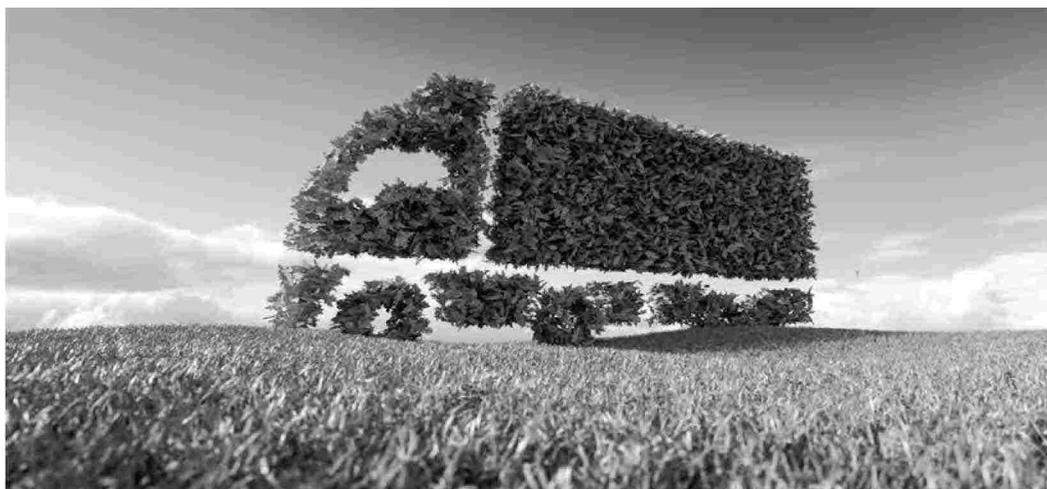
**Essere informati
non ha prezzo**



abbonamenti@interautonews.com

PER DECARBONIZZAZIONE L'AUTOTRASPORTO

Urge un piano strategico



ROMA – Le rappresentanze dell'autotrasporto e della filiera industriale e commerciale automotive - ANFIA, ANITA, FEDERAUTO, UNATRAS e UNRAE - ritengono urgente l'adozione di un piano strategico per affrontare la decarbonizzazione del trasporto merci su gomma che sia ambizioso, realistico ed economicamente sostenibile dal sistema Paese.

In questi termini le associazioni si sono rivolte al Governo, sottolineando l'impegno delle imprese di autotrasporto e della filiera automotive a voler rendere sempre più

competitivo e sostenibile il trasporto stradale delle merci, fornendo una puntuale fotografia del settore, che conta un parco circolante tra i più vecchi d'Europa, con un'età media dei veicoli industriali pari ad oltre 14 anni d'età, dato che desta grave preoccupazione in termini di impatto ambientale, efficienza e sicurezza della circolazione.

ANFIA, ANITA, FEDERAUTO, UNATRAS e UNRAE hanno identificato il fabbisogno relativo agli investimenti per il rinnovo del parco veicolare in ottica sostenibile nella cifra di 250 milioni di euro

annui per il periodo 2023-2026, sostenendo come tali risorse, se accompagnate da un ripensamento complessivo degli strumenti attualmente in vigore, possano rappresentare uno stimolo alla competitività e alla sostenibilità d'esercizio delle imprese nazionali, in vista degli ambiziosi obiettivi climatici fissati dall'Europa per i prossimi anni.

Le Associazioni hanno predisposto un documento interassociativo con il dettaglio delle proposte, che sono pronte a presentare ed esporre al Governo.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

Web



ATTUALITÀ

ANCORA UN SEGNO PIÙ PER IL MERCATO DELL'AUTO

Anche a ottobre i dati delle immatricolazioni sono positivi, con una crescita del 14,6% rispetto allo stesso mese del 2021. **Unrae e Federauto: "Proseguire nell'opera di rinnovo del parco circolante"**.



2 novembre 2022

Secondo i dati diffusi dal CED del **Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili**, a ottobre sono state immatricolate 115.827 autovetture, il **+14,6% rispetto al 2021**. Il bilancio dei primi dieci mesi dell'anno segna una contrazione del -13,8%, circa 1.091.894 contro 1.266.795 unità del 2021, con una perdita di volumi di quasi 175.000 pezzi (-32,8% sul pari periodo gennaio-ottobre 2019). I trasferimenti di proprietà sono stati 439.960 a fronte di 297.892 passaggi registrati ad ottobre 2021, con un aumento del 47,69%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 555.787, ha interessato per il 20,84% vetture nuove e per il 79,16% vetture usate.

Federauto: "Proseguire la politica degli incentivi"

Commentando i dati sul mercato dell'auto di ottobre, Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, ha sottolineato che *"il mercato auto è al terzo segno positivo consecutivo, espressione soprattutto del noleggio a lungo termine, considerando anche che da oggi sono possibili le prenotazioni degli ecobonus revisionati con il DPCM 4 agosto 2022 per gli acquisti di autovetture fino a 60 g/Km di CO2 effettuati dal 4 ottobre scorso, da parte di società di noleggio e persone fisiche con ISEE inferiore a 30.000 euro. In particolare, l'incremento degli importi per i cittadini rappresenta un segnale importante per garantire una maggiore accessibilità economica a veicoli il cui costo resta ancora molto elevato, ma la soglia reddituale appare troppo bassa per spingere quella fascia di clientela a sostituire su larga scala il proprio veicolo con uno elettrico o plug-in".* "Inoltre - ha proseguito De Stefani Cosentino - in uno scenario macroeconomico contraddistinto dalla persistente carenza di componenti e materie prime, inflazione da record, difficoltà logistiche e riduzione progressiva del potere di acquisto in termini reali - prosegue De Stefani - l'instabilità in cui versa il settore automotive, sia sul fronte della domanda che dal lato dell'offerta, deve richiamare l'attenzione del Governo a continuare l'azione di supporto al rinnovo del parco circolante obsoleto attraverso gli incentivi, lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica elettrica, la semplificazione dei processi di ricarica, la riconversione delle aziende a monte e a valle della filiera, in particolare dal punto di vista delle competenze e delle conoscenze del personale, e soprattutto all'apertura di un confronto sulla reale possibilità di aumentare la percentuale di detraibilità dell'Iva e deducibilità dei costi delle auto aziendali a beneficio anche dei clienti privati del mercato dell'usato che avrebbero l'opportunità di godere di veicoli green relativamente giovani a costi decisamente più bassi".

Unrae: "Per il 2022 immatricolazioni in calo del 10,8%"

Michele Crisci, presidente dell'Unrae, commentando i dati delle immatricolazioni auto di ottobre, ha osservato che *"la fragilità dello scenario globale e il rischio di recessione tecnica nell'ultima parte dell'anno, dovrebbero impattare anche sul settore automobilistico, portandolo a chiudere il 2022 a circa 1.300.000 immatricolazioni, -10,8% sul 2021 e 158.000 unità in meno, un volume pari a quello di minimo storico che si registrò nel 2013 con 1.304.000 autovetture".* "Per quanto riguarda il prossimo anno invece - secondo Crisci - la stagnazione economica e gli effetti della recessione tecnica in avvio di anno, andranno a deprimere i risultati del 2023 che dovrebbe rimanere su un volume sottotono da noi stimato in 1.400.000 unità, +7,7% sul 2022". Per Crisci, *"dopo la conferma dello stop dal 2035 alla vendita di auto nuove a combustione interna, decisa in sede europea il 27 ottobre è necessario e urgente un piano puntuale su come affrontare la riconversione industriale nel nostro Paese".* "Una riconversione - ha aggiunto Crisci - possibile solo a fronte di un mercato in buona salute e di stimoli per una diffusione accelerata delle vetture a zero emissioni, e questo avrà impatti benefici sulla componentistica italiana impiegata massicciamente da tutti i costruttori, sia italiani che esteri". "Siamo pertanto disponibili e pronti a collaborare con il nuovo Governo appena insediato portando la nostra esperienza per affrontare questo delicato processo di transizione, che richiede interventi prioritari incentrati su tre punti cardine: un robusto stimolo al rinnovo di un parco circolante molto anziano e alla diffusione della mobilità a zero e bassissime emissioni, infrastrutturazione accelerata in tutto il territorio nazionale di punti di ricarica pubblici e privati, con indicazioni

chiara di tempi, luoghi, tipologie di colonnine da installare e soggetti incaricati agli investimenti". "Su questo punto - ha sottolineato Crisci - siamo ancora in attesa del provvedimento attuativo del Dpcm 4 agosto 2022 sulla incentivazione delle infrastrutture di ricarica private, che inspiegabilmente non è stato ancora emanato e che, visti i tempi, non può più attendere, oltre a necessitare un robusto rifinanziamento per gli anni a venire. E' altrettanto urgente pianificare e accelerare la diffusione di impianti per la distribuzione di idrogeno verde per i veicoli destinati al trasporto merci e persone". Infine, secondo Crisci serve una "revisione strutturale della fiscalità privata e aziendale. Il tutto con un chiaro orizzonte al 2026 e senza dimenticare le esigenze di equità sociale e coesione territoriale".



Mercato auto 2022, per Federauto è terzo segno positivo consecutivo

La Federazione delle auto ha confermato il terzo utile positivo per la vendita di macchine durante quest'anno.

Il mercato auto è al terzo segno positivo consecutivo, espressione soprattutto del noleggio a lungo termine, considerando anche che da oggi sono possibili le prenotazioni degli ecobonus revisionati con il Dpcm 4 agosto 2022 per gli acquisti di autovetture fino a 60 g/Km di CO2 effettuati dal 4 ottobre scorso, da parte di società di noleggio e persone fisiche con Isee inferiore a 30.000 euro. In particolare, l'incremento degli importi per i cittadini rappresenta un segnale importante per garantire una maggiore accessibilità economica a veicoli il cui costo resta ancora molto elevato, ma la soglia reddituale appare troppo bassa per spingere quella fascia di clientela a sostituire su larga scala il proprio veicolo con uno elettrico o plug-in. Lo dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

L'accordo europeo sulla vendita di vetture

In tale contesto, l'accordo europeo che bandisce la vendita di vetture e commerciali leggeri endotermici al 2035 lascia molti interrogativi, nonostante l'apertura verso i carburanti sintetici e la possibilità nel 2026 di verificare gli sviluppi tecnologici ai fini del raggiungimento degli obiettivi di azzeramento delle emissioni di CO2. Dal nostro punto di vista – conclude De Stefani – serve una certa elasticità politica, coerente e ragionevole per raggiungere gli obiettivi green europei, che riconsideri il contributo positivo derivante dall'evoluzione delle diverse tecnologie all'abbattimento delle emissioni di CO2 per non affidarsi esclusivamente all'elettrico puro. Le emissioni, infatti, vanno calcolate considerando il ciclo di vita della singola tecnologia e non solo la fase finale dello scarico dell'autoveicolo: un mix di tecnologie senza preclusioni ideologiche”.

AUTO: FEDERAUTO, RIALZO MERCATO GRAZIE A INCENTIVI MA BISOGNA FARE DI PIU'

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 02 nov - 'Il mercato auto e' al terzo segno positivo consecutivo, espressione soprattutto del noleggio a lungo termine, considerando anche che da oggi sono possibili le prenotazioni degli ecobonus revisionati con il DPCM 4 agosto 2022 per gli acquisti di autovetture fino a 60 g/Km di CO2 effettuati dal 4 ottobre scorso, da parte di societa' di noleggio e persone fisiche con Isee inferiore a 30.000 euro. In particolare, l'incremento degli importi per i cittadini rappresenta un segnale importante per garantire una maggiore accessibilita' economica a veicoli il cui costo resta ancora molto elevato, ma la soglia reddituale appare troppo bassa per spingere quella fascia di clientela a sostituire su larga scala il proprio veicolo con uno elettrico o plug-in'. Lo ha dichiarato Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto, commentando i dati auto di ottobre. 'Inoltre, in uno scenario macroeconomico contraddistinto dalla persistente carenza di componenti e materie prime, inflazione da record, difficolta' logistiche e riduzione progressiva del potere di acquisto in termini reali, l'instabilita' in cui versa il settore automotive, sia sul fronte della domanda che dal lato dell'offerta, deve richiamare l'attenzione del Governo a continuare l'azione di supporto al rinnovo del parco circolante obsoleto attraverso gli incentivi, lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica elettrica, la semplificazione dei processi di ricarica, la riconversione delle aziende a monte e a valle della filiera, in particolare dal punto di vista delle competenze e delle conoscenze del personale, e soprattutto all'apertura di un confronto sulla reale possibilita' di aumentare la percentuale di detraibilita' dell'Iva e deducibilita' dei costi delle auto aziendali a beneficio anche dei clienti privati del mercato dell'usato che avrebbero l'opportunita' di godere di veicoli green relativamente giovani a costi decisamente piu' bassi', ha aggiunto Adolfo De Stefani Cosentino. 'Il rincaro esorbitante dei costi energetici, che continua a far lievitare in modo spaventoso le bollette elettriche, alimenta pericolosamente i timori sui margini operativi delle imprese e le tasche dei cittadini, mettendo a rischio un sano ed equilibrato sviluppo della mobilita' elettrica, una transizione ecologica e sociale sostenibile e la competitivita' del Paese', ha continuato il presidente di Federauto, sottolineando che, 'in tale contesto, l'accordo europeo che bandisce la vendita di vetture e commerciali leggeri endotermici al 2035 lascia molti interrogativi, nonostante l'apertura verso i carburanti sintetici e la possibilita' nel 2026 di verificare gli sviluppi tecnologici ai fini del raggiungimento degli obiettivi di azzeramento delle emissioni di CO2. Dal nostro punto di vista serve una certa elasticita' politica, coerente e ragionevole per raggiungere gli obiettivi green europei, che riconsideri il

contributo positivo derivante dall'evoluzione delle diverse tecnologie all'abbattimento delle emissioni di CO2 per non affidarsi esclusivamente all'elettrico puro. Le emissioni, infatti, vanno calcolate considerando il ciclo di vita della singola tecnologia e non solo la fase finale dello scarico dell'autoveicolo: un mix di tecnologie senza preclusioni ideologiche'.

Com-Fla-

AUTOMOTIVE

di **Andrea Alberizia**

1 Novembre 2022

«Produzione auto a rilento, mancano componenti e prezzi in crescita»

De Stefani Cosentino, presidente nazionale di Federauto, l'associazione delle concessionarie, spiega le ragioni del calo delle vendite. In Italia circolano 39 milioni di veicoli, per gran parte obsoleti e inquinanti



«Le proiezioni dicono che il mercato auto in Italia non riuscirà ad arrivare a 1,3 milioni di nuove immatricolazioni nel 2022. Vuol dire numeri da anni '60,

meno dell'anno del cigno nero che è stato il 2020 con il lockdown». Adolfo De Stefani Cosentino è titolare del salone Mercedes a Ravenna ma è anche presidente nazionale di Federauto, l'associazione che rappresenta le concessionarie in Italia. I numeri nel dettaglio, forniti dallo stesso De Stefani, sono questi: nel 2021 vendite 1,46 milioni di auto, 1,39 nel 2020 e 1,9 nel 2019.

Cosa incide sul calo delle vendite?

«Due aspetti importanti. Prima di tutto la mancanza di componentistica che ritarda la produzione delle auto. Non solo microchip. Un esempio: buona parte dei fasci elettrici che trovi stesi a chilometri in ogni auto veniva prodotta in Ucraina. Il secondo fattore è l'aumento del prezzo medio dei veicoli: oggi siamo a circa 24mila euro, il 16 per cento in più di un anno fa».

Mercato in crisi, ma prezzi in crescita? Come è possibile?

«Tre questioni. La prima: l'inflazione che vale per tutti. La seconda: l'aumento di dotazioni da installare sulle auto per le regolamentazioni di sicurezza. La terza: un motore elettrico costa il 27 per cento in più di uno a benzina. Anche se avessimo le forniture di componentistica in tempi accettabili, ci sarebbe comunque un aumento di prezzo».

In questo panorama com'è la situazione degli incentivi statali?

«L'Italia ha un parco veicoli circolante vecchissimo e quindi la parte di incentivi dedicati ai motori endotermici si sono esauriti in poco tempo. C'è ancora disponibilità per le vetture elettriche ma finisce per essere un aiuto a chi ne ha meno bisogno: parliamo di 38mila euro di media per un'auto solo elettrica e 50mila per una plug-in, spesso acquistate come seconde auto. Anche se l'incentivo può arrivare a ottomila euro, restano comunque veicoli inaccessibili per la fascia di popolazione che invece avrebbe più bisogno di cambiare l'auto perché ha motori obsoleti che inquinano molto».

Quali sono gli impatti ambientali dei veicoli sulle strade?

«In Italia abbiamo 39milioni di mezzi in circolazione di cui 22 milioni sono da Euro 4 in giù e addirittura 8 milioni hanno più di vent'anni. È su queste auto che bisogna agire se vogliamo abbassare le emissioni di CO2».

Come?

«Chi ha un'auto vecchia e non la cambia è soprattutto perché non può permettersi la spesa di un'auto nuova. Allora a questi automobilisti andrebbe messo a disposizione un usato comunque migliore di quello che hanno ma a prezzi abbordabili. Sono le vetture del popolo delle partite Iva che cambiano auto ogni 30- 36 mesi. Da anni spingiamo per aumentare le agevolazioni fiscali

per loro: in Italia le partite Iva sono il 35 per cento del mercato auto, in Germania il 60».

La mobilità elettrica sarà il campo di battaglia futuro tra produttori?

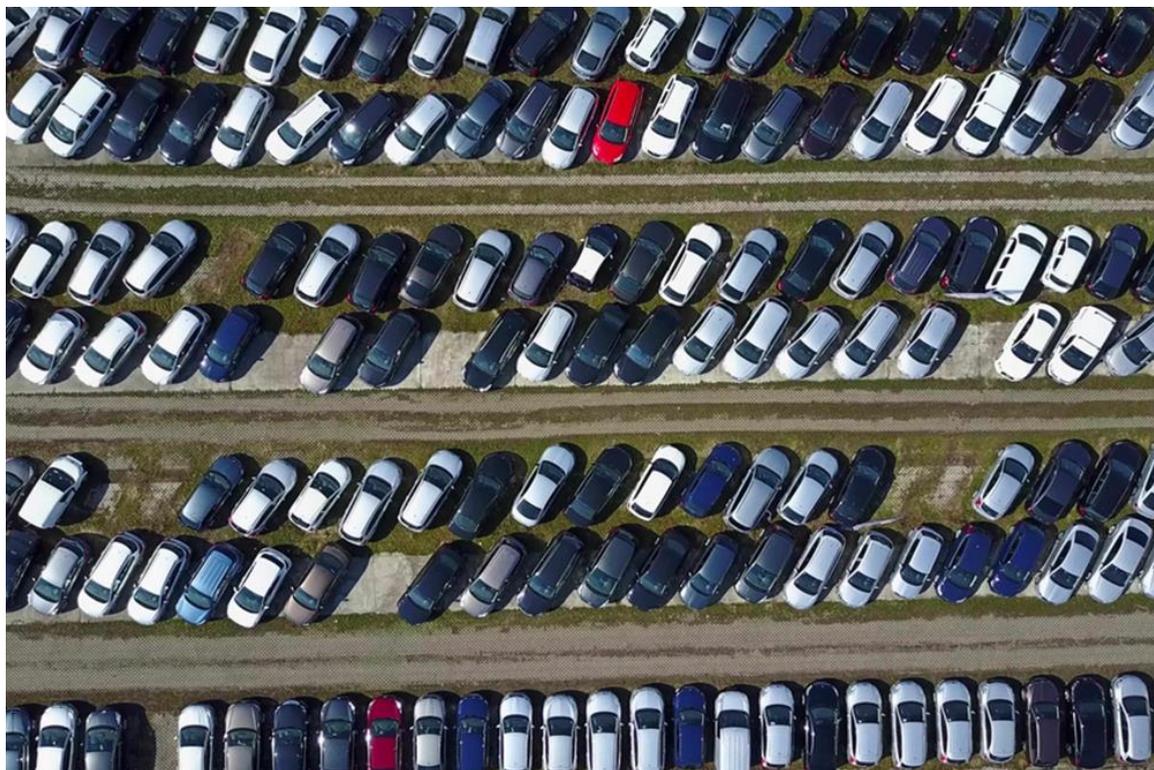
«Dovrebbe esserlo. Il primo scoglio da superare è il prezzo. Ma dobbiamo anche porci un'altra domanda. Con l'aumentare delle auto elettriche aumenterà la domanda di energia e il mercato dice che aumenterà il suo prezzo. Quanto costerà la ricarica di un'auto? Sarà davvero competitiva? Ai prezzi attuali dell'energia, una ricarica fast charge per 200 km costa come viaggiare a benzina. Dubito che al 2030 saremo passati tutti all'elettrico».

Nello scenario di crisi generale del settore che ha appena illustrato, com'è la situazione occupazionale?

«Il numero che spiega tutto è questo: nel 2008 c'erano 2.700 concessionarie in Italia, alla fine del 2021 erano 1.230, fra due anni saranno 800. Le case automobilistiche reputano troppo onerosa la rete distributiva».

C'è agitazione per una possibile modifica dei rapporti tra case e concessionarie?

«Alcune marche vorrebbero aggirare il regolamento europeo sulla distribuzione verticale trasformando i concessionari in agenti, ma non credo sia fattibile. Qualche marca è convinta che le auto si compreranno online, io non la penso così».



NOTIZIE 3 Novembre 2022

Mercato auto: a ottobre continua la crescita (+14,6%) ma la stima per il 2022 scende a 1,3 mln, pari al minimo storico

Il mercato dell'auto in Italia registra a ottobre una nuova crescita dopo quella di agosto e settembre, e con 115.827 immatricolazioni segna un incremento del 14,6% rispetto a ottobre 2021 che con 101.103 unità aveva archiviato un calo del 36%. Con il dato di ottobre, nei primi 10 mesi si arriva a 1.091.894 immatricolazioni, pari a 175.000 auto in meno dello stesso periodo 2021 e una caduta del -13,8%.

*“La fragilità dello scenario globale e il rischio di recessione tecnica nell'ultima parte dell'anno – prevede **Michele Crisci**, Presidente dell'UNRAE – dovrebbero impattare anche sul settore automobilistico, portandolo a chiudere il 2022 a circa 1.300.000 immatricolazioni, -*

10,8% sul 2021 e 158.000 unità in meno, un volume pari a quello di minimo storico che si registrò nel 2013 con 1.304.000 autovetture”.

Per quanto riguarda il prossimo anno invece, secondo Crisci, “la stagnazione economica e gli effetti della recessione tecnica in avvio di anno, andranno a deprimere i risultati del 2023 che dovrebbe rimanere su un volume sottotono da noi stimato in 1.400.000 unità, +7,7% sul 2022”. Dopo la conferma dello stop dal 2035 alla vendita di auto nuove a combustione interna, decisa in sede europea il 27 ottobre, per Michele Crisci “è necessario e urgente un piano puntuale su come affrontare la riconversione industriale nel nostro Paese”.

“Una riconversione – aggiunge – possibile solo a fronte di un mercato in buona salute e di stimoli per una diffusione accelerata delle vetture a zero emissioni, e questo avrà impatti benefici sulla componentistica italiana impiegata massicciamente da tutti i Costruttori, sia italiani che esteri. Siamo pertanto disponibili e pronti a collaborare con il nuovo Governo appena insediato portando la nostra esperienza per affrontare questo delicato processo di transizione, che richiede interventi prioritari incentrati su tre punti cardine”, che Crisci così enumera:

1. Un robusto stimolo al rinnovo di un parco circolante molto anziano e alla diffusione della mobilità a zero e bassissime emissioni. **2.** Infrastrutturazione accelerata in tutto il territorio nazionale di punti di ricarica pubblici e privati, con indicazione chiara di tempi, luoghi, tipologie di colonnine da installare e soggetti incaricati agli investimenti: su questo punto – sottolinea Michele Crisci – siamo ancora in attesa del provvedimento attuativo del DPCM 4 agosto 2022 sulla incentivazione delle infrastrutture di ricarica private, che inspiegabilmente non è stato ancora emanato e che, visti i tempi, non può più attendere, oltre a necessitare un robusto rifinanziamento per gli anni a venire. E’ altrettanto urgente pianificare e accelerare la diffusione di impianti per la distribuzione di idrogeno verde per i veicoli destinati al trasporto merci e persone. **3.** Revisione strutturale della fiscalità privata e aziendale. Il tutto con un chiaro orizzonte al 2026 e senza dimenticare le esigenze di equità sociale e coesione territoriale”.

“Il mercato auto è al terzo segno positivo consecutivo, espressione soprattutto del noleggio a lungo termine, considerando anche che da oggi sono possibili le prenotazioni degli ecobonus revisionati con il DPCM 4 agosto 2022 per gli acquisti di autovetture fino a 60 g/Km di CO2 effettuati dal 4 ottobre scorso, da parte di società di noleggio e persone fisiche con ISEE inferiore a 30.000 euro. In particolare, l’incremento degli importi per i cittadini rappresenta un segnale importante per garantire una maggiore accessibilità economica a veicoli il cui costo resta ancora molto elevato, ma la soglia reddituale appare troppo bassa per spingere quella fascia di clientela a sostituire su larga scala il proprio veicolo con uno elettrico o plug-in”, ha dichiarato **Adolfo De Stefani Cosentino**, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

“Inoltre, in uno scenario macroeconomico contraddistinto dalla persistente carenza di componenti e materie prime, inflazione da record, difficoltà logistiche e riduzione progressiva

del potere di acquisto in termini reali l'instabilità in cui versa il settore automotive, sia sul fronte della domanda che dal lato dell'offerta, deve richiamare l'attenzione del Governo a continuare l'azione di supporto al rinnovo del parco circolante obsoleto attraverso gli incentivi, lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica elettrica, la semplificazione dei processi di ricarica, la riconversione delle aziende a monte e a valle della filiera, in particolare dal punto di vista delle competenze e delle conoscenze del personale, e soprattutto all'apertura di un confronto sulla reale possibilità di aumentare la percentuale di detraibilità dell'Iva e deducibilità dei costi delle auto aziendali a beneficio anche dei clienti privati del mercato dell'usato che avrebbero l'opportunità di godere di veicoli green relativamente giovani a costi decisamente più bassi. Infine il rincaro esorbitante dei costi energetici, che continua a far lievitare in modo spaventoso le bollette elettriche, alimenta pericolosamente i timori sui margini operativi delle imprese e le tasche dei cittadini, mettendo a rischio un sano ed equilibrato sviluppo della mobilità elettrica, una transizione ecologica e sociale sostenibile e la competitività del Paese. In tale contesto, l'accordo europeo che bandisce la vendita di vetture e commerciali leggeri endotermici al 2035 lascia molti interrogativi, nonostante l'apertura verso i carburanti sintetici e la possibilità nel 2026 di verificare gli sviluppi tecnologici ai fini del raggiungimento degli obiettivi di azzeramento delle emissioni di CO2. Dal nostro punto di vista serve una certa elasticità politica, coerente e ragionevole per raggiungere gli obiettivi green europei, che riconsideri il contributo positivo derivante dall'evoluzione delle diverse tecnologie all'abbattimento delle emissioni di CO2 per non affidarsi esclusivamente all'elettrico puro. Le emissioni, infatti, vanno calcolate considerando il ciclo di vita della singola tecnologia e non solo la fase finale dello scarico dell'autoveicolo: un mix di tecnologie senza preclusioni ideologiche.”

L'analisi del mercato del mese evidenzia una crescita per tutti gli utilizzatori. I privati tornano in territorio positivo, segnando un leggero +1,1%, al 58,2% di quota nel mese (-7,6 p.p.) e al 59,1% nel cumulato. Anche le autoimmatricolazioni evidenziano una crescita, all'8,2% di share (8,5% nel cumulato). Il noleggio a lungo termine incrementa le immatricolazioni di oltre la metà e sale al 24,4% di quota sul totale mercato (+6,5 p.p.), grazie all'ottima performance di Top e Captive; nei 10 mesi la quota è del 21,9%. Anche il noleggio a breve termine segna un ottimo incremento, seppur rappresenta appena il 2,5% del totale mese (4,4% nel cumulato).

Buon andamento delle società che in ottobre salgono al 6,6% di quota (6,1% nei 10 mesi). Tra le alimentazioni, benzina e diesel segnano un ottimo andamento di crescita, con il motore a benzina che sale al 27,4% (+1,6 p.p. e 27,7% in gennaio-ottobre) e il diesel che si attesta al 18,7% (+0,6 p.p. e 20,1% nel cumulato). Anche il Gpl torna in aumento, all'8,8% di quota nel mese (+1,1 p.p. e 8,6% nei 10 mesi), mentre il metano scende vertiginosamente allo 0,4% del totale (0,9% nel cumualto). Sempre dinamiche le ibride che salgono al 36,3% delle preferenze (34,1% in gennaio-ottobre); con un 9,9% per le “full” hybrid e 26,4% per le “mild” hybrid. Le vetture plug-in recuperano, tornando al 5,2% di quota in ottobre (5,0% nel cumulato), mentre le BEV cedono quasi la metà dei volumi, scendendo al 3,1% (-3,8 p.p.), su quote di minimo storico (3,6% nei 10 mesi).

Anche in ottobre una crescita generalizzata caratterizza i segmenti, ad eccezione delle city car che perdono 1/4 delle immatricolazioni, fermandosi al 14,8% di share (-7,8 p.p. e 15,3% nel cumulato). Le utilitarie salgono al 39,2% (39,6% in gennaio-ottobre); il segmento C recupera quasi 2 punti, al 29,4%, in linea con il 29,6% del cumulato, il segmento D sale al 14,3%, l'E al 2% e l'alto di gamma rimane stabile allo 0,4%.

Fra le carrozzerie, nel mese i crossover confermano la leadership con il 44,2% delle preferenze (42,8% nel cumulato), al secondo posto le berline che scendono al 38,3% (40,1% nei 10 mesi). I fuoristrada rimangono sostanzialmente stabili al 10,6%, in linea con il cumulato. Dal punto di vista delle aree geografiche, il Nord Ovest conferma il primo posto, con il 31,9% di quota. Il Nord Est scende al 28,1%, il Centro è stabile al 23,9%, l'area meridionale scende al 10,8% e quella insulare al 5,2%.

Le emissioni medie di CO2 delle nuove immatricolazioni in ottobre crescono del 4,6% a 120,1 g/Km. In gennaio-ottobre le stesse sono pari a 118,8 g/Km (-1,4%). L'analisi delle immatricolazioni di ottobre per fascia di CO2 riflette l'andamento nel mese di auto BEV e PHEV: la fascia 0-20 g/Km rappresenta il 3,1% del mercato e la quota della 21-60 g/Km il 4,8%. La fascia 61-135 g/Km rappresenta il 65,6%, mentre la quota delle vetture da 136 a 190 g/Km si assesta al 22,5%, e quella della fascia oltre i 190 g/Km al 2,0%.

[I dati completi in PDF](#)



IL MERCATO ITALIANO DELLE AUTOVETTURE PER MARCA

Ottobre 2022

MARCA	ottobre		var. %	quote %		gennaio /ottobre		var. %	quote %	
	2022	2021		2022	2021	2022	2021		2022	2021
FIAT	13.377	17.123	-21,88	11,55	16,94	152.334	194.813	-21,81	13,95	15,38
VOLKSWAGEN	8.633	7.645	+12,92	7,45	7,56	86.218	109.810	-21,48	7,90	8,67
TOYOTA	9.032	5.794	+55,89	7,80	5,73	74.838	72.384	+3,39	6,85	5,71
FORD	6.611	4.505	+46,75	5,71	4,46	63.722	72.442	-12,04	5,84	5,72
PEUGEOT	5.118	4.439	+15,30	4,42	4,39	58.741	74.184	-20,82	5,38	5,86
DACIA	4.889	5.191	-5,82	4,22	5,13	55.242	50.702	+8,95	5,06	4,00
RENAULT	5.838	5.740	+1,71	5,04	5,68	49.232	63.956	-23,02	4,51	5,05
CITROEN	5.374	3.736	+43,84	4,64	3,70	48.688	57.581	-15,44	4,46	4,55
AUDI	5.438	2.986	+82,12	4,69	2,95	44.936	49.432	-9,10	4,12	3,90
JEEP	4.984	3.750	+32,91	4,30	3,71	42.228	55.608	-24,06	3,87	4,39
BMW	4.814	3.838	+25,43	4,16	3,80	38.977	44.619	-12,64	3,57	3,52
OPEL	3.435	2.497	+37,57	2,97	2,47	38.747	47.993	-19,27	3,55	3,79
MERCEDES	4.455	3.666	+21,52	3,85	3,63	37.478	41.339	-9,34	3,43	3,26
KIA	4.058	4.009	+1,22	3,50	3,97	35.115	37.938	-7,44	3,22	2,99
LANCIA	3.653	3.013	+21,24	3,15	2,98	34.770	38.262	-9,13	3,18	3,02
HYUNDAI	3.693	4.364	-15,38	3,19	4,32	33.713	38.784	-13,07	3,09	3,06
NISSAN	1.778	2.135	-16,72	1,54	2,11	21.462	23.195	-7,47	1,97	1,83
SKODA	1.835	868	+111,41	1,58	0,86	20.624	22.286	-7,46	1,89	1,76
DR MOTOR	2.695	908	+196,81	2,33	0,90	19.114	6.412	+198,10	1,75	0,51
SUZUKI	1.729	3.396	-49,09	1,49	3,36	17.182	35.338	-51,38	1,57	2,79
MINI	1.999	1.280	+56,17	1,73	1,27	13.656	14.843	-8,00	1,25	1,17
VOLVO	1.475	1.398	+5,51	1,27	1,38	11.546	16.522	-30,12	1,06	1,30
SEAT	838	975	-14,05	0,72	0,96	11.349	18.530	-38,75	1,04	1,46
ALFA ROMEO	1.642	758	+116,62	1,42	0,75	11.150	9.378	+18,90	1,02	0,74
CUPRA	1.028	618	+66,34	0,89	0,61	9.768	5.117	+90,89	0,89	0,40
MAZDA	797	1.217	-34,51	0,69	1,20	7.555	10.985	-31,22	0,69	0,87
LAND ROVER	728	864	-15,74	0,63	0,85	6.849	10.687	-35,91	0,63	0,84
HONDA	708	704	+0,57	0,61	0,70	6.650	5.542	+19,99	0,61	0,44
MG	1.482	140	-	1,28	0,14	5.534	418	-	0,51	0,03
PORSCHE	576	595	-3,19	0,50	0,59	5.401	4.709	+14,70	0,49	0,37
DS	470	401	+43,64	0,50	0,40	4.760	3.911	+21,71	0,44	0,31
TESLA	30	89	-66,29	0,03	0,09	3.926	4.973	-21,05	0,36	0,39
SMART	470	682	-31,09	0,41	0,67	3.859	5.778	-33,21	0,35	0,46
LINK & CO	930	211	+340,76	0,80	0,21	3.379	478	-	0,31	0,04
LEXUS	245	401	-38,90	0,21	0,40	2.677	3.914	-31,60	0,25	0,31
MASERATI	356	126	+182,54	0,31	0,12	2.142	1.379	+55,33	0,20	0,11
JAGUAR	177	189	-6,35	0,15	0,19	2.013	3.658	-44,97	0,18	0,29
MITSUBISHI	114	329	-65,35	0,10	0,33	1.962	3.558	-44,86	0,18	0,28
SUBARU	109	223	-51,12	0,09	0,22	1.389	1.931	-28,07	0,13	0,15
MAHINDRA	53	56	-5,36	0,05	0,06	705	758	-6,99	0,06	0,06
FERRARI	41	56	-26,79	0,04	0,06	591	527	+12,14	0,05	0,04
SSANGYONG	18	67	-73,13	0,02	0,07	340	725	-53,10	0,03	0,06
LAMBORGHINI	35	21	+66,67	0,03	0,02	294	273	+7,69	0,03	0,02
ASTON MARTIN	4	5	-20,00	0,00	0,00	46	43	+6,98	0,00	0,00
GREAT WALL	0	51	-	0,00	0,05	39	707	-94,48	0,00	0,06
ALTRE	63	44	+43,2	0,05	0,04	953	373	+155,5	0,09	0,03
TOTALE MERCATO	115.827	101.103	+14,6	100,00	100,00	1.091.894	1.266.795	-13,8	100,00	100,00

Note:

I dati rappresentano le risultanze dell'archivio nazionale dei veicoli al 31.10.2022

Federauto: il passaggio dei concessionari auto da distributori ad agenti.

Con l'approvazione della nuova normativa VBER e la volontà di alcuni costruttori di trasformare i contratti di concessione in agenzia, si modificherà fortemente il sistema distributivo delle auto in Italia. Ma questa trasformazione, che avrà effetti su tutta la filiera fino al consumatore finale, deve essere letta anche alla luce delle innovazioni introdotte dalla Legge 108/22, approvata ad agosto scorso, a disciplina dei contratti per la distribuzione di autoveicoli.

Per questo, Federauto ha voluto promuovere un approfondimento, in un incontro che ha visto la partecipazione dell'avv. Claudia Cattarin dello Studio legale Panetta & Associati e dell'avv. Rocco Santarelli dello Studio legale Carbonetti e poi un focus sui punti critici dell'eventuale applicazione del contratto di agenzia con il prof. Massimiliano Giorgi, docente di diritto tributario all'Università La Sapienza di Roma, e con il prof. Claudio Russo, docente di diritto delle assicurazioni e dei mercati finanziari all'Università La Sapienza di Roma.

Nel workshop è stato anzitutto affrontato l'impatto della Legge 108/22 che introduce significative norme contrattuali a favore dei concessionari d'auto.

L'avvocato Cattarin ha affrontato il tema di come l'articolo 7 quinquies della Legge 108/22 ha cercato di colmare alcuni spazi lasciati vuoti dal Regolamento Comunitario di esenzione 720/22 (VBER) in merito alla possibilità di indennizzo da parte del produttore degli investimenti effettuati dal distributore autorizzato nel caso di recesso.

L'avvocato Santarelli si è soffermato sul carattere imperativo della Legge 108/22, in quanto posta a tutela del contraente debole (il distributore) e sulle conseguenze, in termini di obbligo di indennizzo a carico dei costruttori o importatori che dovessero recedere dagli accordi verticali di distribuzione automobilistica già in precedenza stipulati ed in essere alla data di entrata in vigore della legge.

Sono state poi analizzate con il professor Giorgi le modifiche contrattuali relative al passaggio da concessionario ad agente, rilevando che questi cambiamenti configurerebbero un trasferimento di ramo d'azienda, con implicazioni di natura tributaria. Si è rimarcato poi che le modifiche contrattuali rischiano di determinare anche

il trasferimento di una lista clienti e questo potrebbe assumere autonoma rilevanza sotto il profilo fiscale.

Il professor Russo ha, infine, esaminato gli effetti della nuova normativa sulla funzione accessoria di finanziamento del veicolo, attualmente svolta dai concessionari auto. Nell'ipotesi di passaggio da concessionario ad agente, lo svolgimento dell'attività accessoria di agenzia, relativamente ai contratti di finanziamento, comporterebbe la violazione dell'articolo 128-quater del Testo Unico Bancario, e conseguentemente, l'applicazione di sanzioni amministrative e penali.

I concessionari in Italia

Le imprese concessionarie rappresentano un sistema a rete di rilevante importanza economica e sociale.

Si tratta di circa 1.200 imprese distribuite sul territorio nazionale che fatturano complessivamente 45 miliardi di euro tra vendita di autoveicoli e servizi (fatturato medio 37 mln di euro e redditività media dell'1,9%); occupano 100.000 persone (fra diretti ed indiretti), con un peso del fatturato sul PIL pari al 2,5% nel 2021.

Negli ultimi dieci anni il processo di concentrazione delle reti è stato sostenuto, tanto che oggi molti concessionari operano all'interno di grandi Gruppi, con un'unica proprietà e direzione di impresa.

Per i prossimi anni si prevede una ulteriore riduzione del numero dei concessionari, soprattutto considerando il passaggio al modello di agenzia da parte di alcune case automobilistiche e un'evoluzione sostanziale dell'attuale modello e ruolo del concessionario nell'ambito della distribuzione automobilistica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AUTOMOTIVE

di **Andrea Alberizia** 1 Novembre 2022

«Produzione auto a rilento, mancano componenti e prezzi in crescita»

De Stefani Cosentino, presidente nazionale di Federauto, l'associazione delle concessionarie, spiega le ragioni del calo delle vendite. In Italia circolano 39 milioni di veicoli, per gran parte obsoleti e inquinanti



«Le proiezioni dicono che il mercato auto in Italia non riuscirà ad arrivare a 1,3 milioni di nuove immatricolazioni nel 2022. Vuol dire numeri da anni '60, meno dell'anno del cigno nero che è stato il 2020 con il lockdown». Adolfo De Stefani Cosentino è titolare del salone Mercedes a Ravenna ma è

anche presidente nazionale di Federauto, l'associazione che rappresenta le concessionarie in Italia. I numeri nel dettaglio, forniti dallo stesso De Stefani, sono questi: nel 2021 vendite 1,46 milioni di auto, 1,39 nel 2020 e 1,9 nel 2019.

Cosa incide sul calo delle vendite?

«Due aspetti importanti. Prima di tutto la mancanza di componentistica che ritarda la produzione delle auto. Non solo microchip. Un esempio: buona parte dei fasci elettrici che trovi stesi a chilometri in ogni auto veniva prodotta in Ucraina. Il secondo fattore è l'aumento del prezzo medio dei veicoli: oggi siamo a circa 24mila euro, il 16 per cento in più di un anno fa».

Mercato in crisi, ma prezzi in crescita? Come è possibile?

«Tre questioni. La prima: l'inflazione che vale per tutti. La seconda: l'aumento di dotazioni da installare sulle auto per le regolamentazioni di sicurezza. La terza: un motore elettrico costa il 27 per cento in più di uno a benzina. Anche se avessimo le forniture di componentistica in tempi accettabili, ci sarebbe comunque un aumento di prezzo».

In questo panorama com'è la situazione degli incentivi statali?

«L'Italia ha un parco veicoli circolante vecchissimo e quindi la parte di incentivi dedicati ai motori endotermici si sono esauriti in poco tempo. C'è ancora disponibilità per le vetture elettriche ma finisce per essere un aiuto a chi ne ha meno bisogno: parliamo di 38mila euro di media per un'auto solo elettrica e 50mila per una plug-in, spesso acquistate come seconde auto. Anche se l'incentivo può arrivare a ottomila euro, restano comunque veicoli inaccessibili per la fascia di popolazione che invece avrebbe più bisogno di cambiare l'auto perché ha motori obsoleti che inquinano molto».

Quali sono gli impatti ambientali dei veicoli sulle strade?

«In Italia abbiamo 39milioni di mezzi in circolazione di cui 22 milioni sono da Euro 4 in giù e addirittura 8 milioni hanno più di vent'anni. È su queste auto che bisogna agire se vogliamo abbassare le emissioni di CO2».

Come?

«Chi ha un'auto vecchia e non la cambia è soprattutto perché non può permettersi la spesa di un'auto nuova. Allora a questi automobilisti andrebbe messo a disposizione un usato comunque migliore di quello che hanno ma a prezzi abbordabili. Sono le vetture del popolo delle partite Iva che cambiano auto ogni 30- 36 mesi. Da anni spingiamo per aumentare le agevolazioni fiscali per loro: in Italia le partite Iva sono il 35 per cento del mercato auto, in Germania il 60».

La mobilità elettrica sarà il campo di battaglia futuro tra produttori?

«Dovrebbe esserlo. Il primo scoglio da superare è il prezzo. Ma dobbiamo anche porci un'altra domanda. Con l'aumentare delle auto elettriche aumenterà la domanda di energia e il mercato dice che aumenterà il suo prezzo. Quanto costerà la ricarica di un'auto? Sarà davvero competitiva? Ai prezzi attuali dell'energia, una ricarica fast charge per 200 km costa come viaggiare a benzina. Dubito che al 2030 saremo passati tutti all'elettrico».

Nello scenario di crisi generale del settore che ha appena illustrato, com'è la situazione occupazionale?

«Il numero che spiega tutto è questo: nel 2008 c'erano 2.700 concessionarie in Italia, alla fine del 2021 erano 1.230, fra due anni saranno 800. Le case automobilistiche reputano troppo onerosa la rete distributiva».

C'è agitazione per una possibile modifica dei rapporti tra case e concessionarie?

«Alcune marche vorrebbero aggirare il regolamento europeo sulla distribuzione verticale trasformando i concessionari in agenti, ma non credo sia fattibile. Qualche marca è convinta che le auto si compreranno online, io non la penso così».

Immatricolazioni auto: +15% ad ottobre, recuperano le ICE



Le immatricolazioni auto in Italia recuperano: alimentazioni a benzina, diesel e GPL si rifanno sulle BEV in calo di oltre il 48%

3 novembre 2022 - 10:59

Secondo i dati diffusi dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, le **immatricolazioni auto ad ottobre sono 115.827**, il +14,6% rispetto allo stesso mese del 2021. Il bilancio dei primi dieci mesi dell'anno invece conserva una contrazione, del -13,8%, ovvero 1.091.894 contro 1.266.795 unità del 2021, con una perdita di volumi di quasi 175.000 pezzi (-32,8% sul pari periodo gennaio ottobre 2019). Se le **auto ICE a benzina, diesel e GPL** in particolare tornano a fare volumi di vendite importanti, le **auto elettriche subiscono una forte contrazione**.



FEDERAUTO: INCENTIVI AUTO INDISPENSABILI PER I PRIVATI

*“Il mercato auto è al terzo segno positivo consecutivo, espressione soprattutto del noleggio a lungo termine – ha dichiarato **Adolfo De Stefani Cosentino**, Presidente di **Federauto** – considerando anche che da oggi sono possibili le prenotazioni degli **ecobonus per auto fino a 60 g/Km di CO₂** effettuati dal 4 ottobre scorso, da parte di società di*

*noleggino e persone fisiche con ISEE inferiore a 30.000 euro. In particolare, l'incremento degli importi per i cittadini rappresenta un segnale importante per garantire una maggiore **accessibilità a veicoli il cui costo resta ancora molto elevato**, ma la soglia reddituale appare troppo bassa per spingere quella fascia di clientela a sostituire su larga scala il proprio veicolo con uno elettrico o plug-in".*

IMMATRICOLAZIONI AUTO NUOVE PER OLTRE 60% A SOCIETA' DI NOLEGGIO

Gli acquirenti **privati** di auto nuove hanno registrato **-1,3%** sullo stesso mese 2021, mentre nel periodo gennaio-ottobre la flessione è stata pari a **-18,5%** sul 2021, con una quota di mercato cumulata del **59,6%** (**-3,48 p.p.** sul 2021). Le **immatricolazioni auto a società** hanno totalizzato **+13,9%** nel mese, con un progressivo da inizio anno del **-16%**. Il **noleggino** si è attestato complessivamente a **+60,7%** nel mese e **+0,6%** da inizio anno (q.d.m. al **26,9%**).



IMMATRICOLAZIONI AUTO AD OTTOBRE: ELETTRICHE -48%

Sul fronte delle alimentazioni, le vetture benzina e diesel recuperano volumi importanti ad ottobre:

- auto nuove **benzina**, **+22,6%**;
- auto nuove **diesel**, **+21,3%**;
- **elettriche** pure subiscono una flessione del **-48,5%** (in quota **3,2%**) e perdono oltre **-25%** dei volumi rispetto al cumulato 2021 (**-27%** e quota annua al **3,6%**);
- **plug-in** recuperano nel mese **+23%** ma nel progressivo annuo il calo è del **-9,2%** (quota **5,6%**);
- **GPL** (**+30,3%** nel mese e **+5,3%** su base annua) si attesta all'**8,7%** di quota da inizio anno;
- **metano** continua nella rapida discesa (**-66,2%** mese e **-64,9%** nel consuntivo annuo) arrivando a rappresentare appena lo **0,9%** in dieci mesi.

Immatricolazioni auto: a ottobre +14,6%



Publicato il: 04/11/2022

Autore: Redazione GreenCity

Nel periodo gennaio-ottobre il calo è -13,8%. L'Europa approva il divieto di vendita di veicoli a combustione interna al 2035 mentre in Italia le BEV continuano a perdere volumi (-48,5%) e quota (-3,9 p.p.).

Secondo i dati diffusi dal CED del **Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili**, ottobre ha consuntivato 115.827 immatricolazioni di autovetture, il +14,6% rispetto al pari periodo 2021. Il bilancio dei primi dieci mesi dell'anno segna una contrazione del -13,8%, ovvero 1.091.894 contro 1.266.795 unità del 2021, con una perdita di volumi di quasi 175.000 pezzi (-32,8% sul pari periodo gennaio-ottobre 2019). «Il mercato auto è al terzo segno positivo consecutivo, espressione soprattutto del noleggio a lungo termine, considerando anche che da oggi sono possibili le prenotazioni degli ecobonus revisionati con il DPCM 4 agosto 2022 per gli acquisti di autovetture fino a 60 g/Km di CO2 effettuati dal 4 ottobre scorso, da parte di società di noleggio e persone fisiche con ISEE inferiore a 30.000 euro. In particolare, l'incremento degli importi per i cittadini rappresenta un segnale importante per garantire una maggiore accessibilità economica a veicoli il cui costo resta ancora molto elevato, ma la soglia reddituale appare troppo bassa per spingere quella fascia di clientela a sostituire su larga scala il proprio veicolo con uno elettrico o plug-in», **ha dichiarato Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.**

«Inoltre, in uno scenario macroeconomico contraddistinto dalla persistente carenza di

componenti e materie prime, inflazione da record, difficoltà logistiche e riduzione progressiva del potere di acquisto in termini reali – **prosegue De Stefani** – l’instabilità in cui versa il settore automotive, sia sul fronte della domanda che dal lato dell’offerta, deve richiamare l’attenzione del Governo a continuare l’azione di supporto al rinnovo del parco circolante obsoleto attraverso gli incentivi, lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica elettrica, la semplificazione dei processi di ricarica, la riconversione delle aziende a monte e a valle della filiera, in particolare dal punto di vista delle competenze e delle conoscenze del personale, e soprattutto all’apertura di un confronto sulla reale possibilità di aumentare la percentuale di detraibilità dell’Iva e deducibilità dei costi delle auto aziendali a beneficio anche dei clienti privati del mercato dell’usato che avrebbero l’opportunità di godere di veicoli green relativamente giovani a costi decisamente più bassi».

«Infine – **continua De Stefani** – il rincaro esorbitante dei costi energetici, che continua a far lievitare in modo spaventoso le bollette elettriche, alimenta pericolosamente i timori sui margini operativi delle imprese e le tasche dei cittadini, mettendo a rischio un sano ed equilibrato sviluppo della mobilità elettrica, una transizione ecologica e sociale sostenibile e la competitività del Paese. In tale contesto, l’accordo europeo che bandisce la vendita di vetture e commerciali leggeri endotermici al 2035 lascia molti interrogativi, nonostante l’apertura verso i carburanti sintetici e la possibilità nel 2026 di verificare gli sviluppi tecnologici ai fini del raggiungimento degli obiettivi di azzeramento delle emissioni di CO₂. Dal nostro punto di vista – **conclude De Stefani** – serve una certa elasticità politica, coerente e ragionevole per raggiungere gli obiettivi green europei, che riconsideri il contributo positivo derivante dall’evoluzione delle diverse tecnologie all’abbattimento delle emissioni di CO₂ per non affidarsi esclusivamente all’elettrico puro. Le emissioni, infatti, vanno calcolate considerando il ciclo di vita della singola tecnologia e non solo la fase finale dello scarico dell’autoveicolo: un mix di tecnologie senza preclusioni ideologiche».

Sul fronte delle alimentazioni, le vetture benzina e diesel recuperano volumi nel mese (pari a +22,6% e +21,3%) e una rappresentatività che da inizio 2022 si posiziona rispettivamente a 27,9% (-2,39 p.p. rispetto a gen-ott 2021) e 19,8% (-2,97 p.p. rispetto a gen-ott 2021). I **veicoli elettrici BEV soffrono una flessione sul mese del -48,5%** (quota 3,2%) e perdono oltre un quarto dei volumi rispetto al cumulato 2021 (-27% e quota annua al 3,6%); le plug-in recuperano nel mese +23% ma nel progressivo annuo il calo è del -9,2% (quota 5,6%). Il GPL (+30,3% nel mese e +5,3% su base annua) si attesta all’8,7% di quota da inizio anno, mentre il metano continua nella rapida discesa (-66,2% mese e -64,9% nel consuntivo annuo) arrivando a rappresentare appena lo 0,9% in dieci mesi.

Immatricolazioni auto: ad ottobre +14,6%, vetture elettriche -48,5%



Mentre l'Europa approva il divieto di vendita di veicoli a combustione interna, in Italia le auto 100% elettriche continuano a perdere quote di mercato.

I dati diffusi dal ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile fotografano un **mercato dell'auto** che per il terzo mese consecutivo mostra un **segno positivo**. Ad ottobre il consuntivo delle auto immatricolate nel nostro paese è pari a 115.827 esemplari, con un **incremento del +14,6%** rispetto allo stesso periodo del 2021.

Il bilancio 2022 da gennaio a ottobre mostra comunque una contrazione del -13,8% anno su anno con 1.091.894 autovetture immatricolate contro le 1.266.795 del 2021, ma il trend degli ultimi mesi lascia ben sperare gli addetti ai lavori per il futuro.

Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, ha dichiarato: «*In uno scenario macroeconomico contraddistinto dalla persistente carenza di componenti e materie prime, inflazione da record, difficoltà logistiche e riduzione progressiva del potere di acquisto in termini reali, l'instabilità in cui versa il settore automotive, sia sul fronte della domanda che dal lato dell'offerta, deve richiamare l'attenzione del Governo a continuare l'azione di supporto al rinnovo del parco circolante obsoleto attraverso gli incentivi, lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica elettrica, la semplificazione dei processi di ricarica e soprattutto all'apertura di un confronto sulla reale possibilità di aumentare la percentuale di detraibilità dell'Iva e deducibilità dei costi delle auto aziendali a beneficio anche dei clienti privati del mercato dell'usato*».

Sicuramente non sarà facile ritornare ai livelli pre-pandemia (rispetto al periodo gennaio-ottobre 2019 **il mercato è fermo al -32,8%**) considerando che il rincaro dei costi energetici

alimenta **timori sulla transizione ecologica**, frenando lo sviluppo della mobilità elettrica, e che l'accordo europeo che bandisce la vendita di vetture e veicoli commerciali a motore termico dal 2035 lascia ancora aperti molti interrogativi nonostante l'apertura ai carburanti sintetici.

Secondo **Michele Crisci, presidente di Unrae**: «*La fragilità dello scenario globale e il rischio di recessione tecnica nell'ultima parte dell'anno dovrebbero impattare anche sul settore automobilistico, portandolo a chiudere il 2022 a circa 1.300.000 immatricolazioni, un volume pari al minimo storico del 2013. La stagnazione economica e gli effetti della recessione tecnica andranno a deprimere anche i risultati del 2023 con un volume da noi stimato in 1.400.000 unità. È pertanto necessario e urgente un piano puntuale su come affrontare questo delicato processo di transizione, che richiede interventi prioritari*».

I punti cardine individuati da Unrae sono:

- **stimolo al rinnovo del parco circolante** e alla diffusione della mobilità a zero e bassissime emissioni;
- **accelerazione sulle infrastrutture** mediante punti di ricarica pubblici e privati ed emanazione del provvedimento attuativo del DPCM 4 agosto 2022 sulla incentivazione per impianti privati;
- diffusione d'**impianti per la distribuzione d'idrogeno** verde per i veicoli destinati al trasporto merci e persone;
- **revisione della fiscalità privata e aziendale**.

CANALI DI VENDITA AUTO: QUOTE DI MERCATO OTTOBRE 2022

Analizzando i canali di vendita di ottobre 2022 le immatricolazioni a società hanno totalizzato +13,9% rispetto al mese precedente con una quota di mercato pari al 13,5%. **Il noleggio ha registrato +60,7%** nel mese (quota di mercato 26,9%), flessione invece per il mercato privati che nonostante una quota di mercato pari al 59,6%, vede una flessione del -1,3% mese su mese (-18,5% rispetto allo stesso periodo del 2021).

ALIMENTAZIONI AUTO: MIX DI MERCATO OTTOBRE 2022

Sul fronte delle tipologie di alimentazione, le vetture benzina e diesel recuperano volumi raggiungendo rispettivamente quote del 27,9% e 19,8%. Sui **veicoli totalmente elettrici** (quota di mercato 3,2%) incide invece una **pesante flessione pari al -48,5%** e una perdita di oltre un quarto dei volumi rispetto al cumulato 2021. Le vetture ibride plug-in sono in recupero (+23% nel mese e quota del 5,6%), **ottime performance per le auto con alimentazione GPL** (+30,3% nel mese e +5,3% su base annua) mentre continua la discesa del metano, complice l'aumento dei prezzi alla pompa, con un consuntivo annuo del -64,9% e una rappresentazione dei volumi del mercato pari allo 0,9% in dieci mesi.

Federauto: nel periodo gennaio-ottobre calo di immatricolazioni del -13,8%

Secondo i dati diffusi dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ottobre ha consuntivato 115.827 immatricolazioni di autovetture, il +14,6% rispetto al pari periodo 2021. Il bilancio dei primi dieci mesi dell'anno segna una contrazione del -13,8%, ovvero 1.091.894 contro 1.266.795 unità del 2021, con una perdita di volumi di quasi 175.000 pezzi (-32,8% sul pari periodo gennaio-ottobre 2019).

«Il mercato auto è al terzo segno positivo consecutivo, espressione soprattutto del noleggio a lungo termine, considerando anche che da oggi sono possibili le prenotazioni degli ecobonus revisionati con il DPCM 4 agosto 2022 per gli acquisti di autovetture fino a 60 g/Km di CO2 effettuati dal 4 ottobre scorso, da parte di società di noleggio e persone fisiche con Isee inferiore a 30.000 euro. In particolare, l'incremento degli importi per i cittadini rappresenta un segnale importante per garantire una maggiore accessibilità economica a veicoli il cui costo resta ancora molto elevato, ma la soglia reddituale appare troppo bassa per spingere quella fascia di clientela a sostituire su larga scala il proprio veicolo con uno elettrico o plug-in», ha dichiarato Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

«Inoltre, in uno scenario macroeconomico contraddistinto dalla persistente carenza di componenti e materie prime, inflazione da record, difficoltà logistiche e riduzione progressiva del potere di acquisto in termini reali – prosegue De Stefani – l'instabilità in cui versa il settore automotive, sia sul fronte della domanda che dal lato dell'offerta, deve richiamare l'attenzione del Governo a continuare l'azione di supporto al rinnovo del parco circolante obsoleto attraverso gli incentivi, lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica elettrica, la semplificazione dei processi di ricarica, la riconversione delle aziende a monte e a valle della filiera, in particolare dal punto di vista delle competenze e delle conoscenze del personale, e soprattutto all'apertura di un confronto sulla reale possibilità di aumentare la percentuale di detraibilità dell'Iva e deducibilità dei costi delle auto aziendali a beneficio anche dei clienti privati del mercato dell'usato che avrebbero l'opportunità di godere di veicoli green relativamente giovani a costi decisamente più bassi».

«Infine – continua De Stefani – il rincaro esorbitante dei costi energetici, che continua a far lievitare in modo spaventoso le bollette elettriche, alimenta pericolosamente i timori sui margini operativi delle imprese e le tasche dei cittadini, mettendo a rischio un sano ed equilibrato sviluppo della mobilità elettrica, una transizione ecologica e sociale sostenibile e la competitività del Paese. In tale contesto, l'accordo europeo che bandisce la vendita di vetture e commerciali leggeri endotermici al 2035 lascia molti interrogativi, nonostante l'apertura verso i carburanti sintetici e la possibilità nel 2026 di verificare gli sviluppi tecnologici ai fini del raggiungimento degli obiettivi di azzeramento delle emissioni di CO2. Dal nostro punto di vista – conclude De Stefani – serve una certa elasticità politica, coerente e ragionevole per raggiungere gli obiettivi green europei, che riconsideri il contributo positivo derivante dall'evoluzione delle diverse tecnologie all'abbattimento delle emissioni di CO2 per non affidarsi esclusivamente all'elettrico puro. Le emissioni, infatti, vanno calcolate considerando il ciclo di vita della singola tecnologia e non solo la fase finale dello scarico dell'autoveicolo: un mix di tecnologie senza preclusioni ideologiche».

Analizzando il mercato sul lato dei canali di vendita, i privati hanno registrato -1,3% sullo stesso mese 2021 mentre nel periodo gennaio-ottobre la flessione è stata pari a -18,5% sul 2021, con una quota di mercato cumulata del 59,6% (-3,48 p.p. sul 2021). Le immatricolazioni a società hanno totalizzato +13,9% nel mese, con un progressivo da inizio anno circa del -16% (q.d.m. al 13,5%). Il noleggio si è attestato complessivamente a +60,7% nel mese e +0,6% da inizio anno (q.d.m. al 26,9%).

Sul fronte delle alimentazioni, le vetture benzina e diesel recuperano volumi nel mese (pari a +22,6% e +21,3%) e una rappresentatività che da inizio 2022 si posiziona rispettivamente a 27,9% (-2,39 p.p. rispetto a gen-ott 2021) e 19,8% (-2,97 p.p. rispetto a gen-ott 2021). I veicoli elettrici BEV soffrono una flessione sul mese del -48,5% (quota 3,2%) e perdono oltre un quarto dei volumi rispetto al cumulato 2021 (-27% e quota annua al 3,6%); le plug-in recuperano nel mese +23% ma nel progressivo annuo il calo è del -9,2% (quota 5,6%). Il GPL (+30,3% nel mese e +5,3% su base annua) si attesta all'8,7% di quota da inizio anno, mentre il metano continua nella rapida discesa (-66,2% mese e -64,9% nel consuntivo annuo) arrivando a rappresentare appena lo 0,9% in dieci mesi.

Negli ultimi tre giorni di ottobre è stato immatricolato il 37,1% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni sui dati Dataforce, hanno rappresentato circa l'8,1% dei volumi di vendita mensili, in crescita del +6,9% sui volumi dello stesso mese dello scorso anno.

Il futuro dei motori endotermici al centro dell'evento digitale Automotive Business Summit



venerdì 4 novembre 2022

Infrastrutture e innovazione digitale per la mobilità, evoluzione del settore delle flotte aziendali e nuova mobilità per la distribuzione merci dell'ultimo miglio. Sono questi i focus del **digital event Automotive Business Summit** organizzato da **Il Sole 24 Ore**, in programma il 15 novembre dalle ore 10.00 alle 16.30.

L'automotive vale il 20% del Pil e rappresenta 1,2 milioni di occupati tra produzione, filiera e servizi. Utilizzando un piano di incentivi strutturato, previsto per i prossimi 3 anni, gli aiuti per la riconversione, fino al 2030, più le risorse messe a disposizione dal PNRR per l'installazione delle **infrastrutture di ricarica**, i produttori di auto saranno accompagnati verso **il grande cambiamento della mobilità elettrica**. Tutti i player saranno coinvolti in **uno sforzo congiunto** per affrontare **la sfida della transizione green**: istituzioni, produttori di auto, aziende del settore energetico.

Sullo sfondo dello **scenario geopolitico** verrà analizzato **l'impatto sulla competizione globale** e sulle dinamiche di mercato, del **futuro per i motori endotermici** nelle strategie di avvicinamento al 2035, della **sostenibilità e transizione energetica** e dell'impatto sulla **filiera automotive nazionale**, di batterie, riciclo, circolarità.

Ne discutono: Marco Alù Saffi, Direttore Relazioni Esterne **Ford Italia**; Pierpaolo Antonioli, CEO Punch Torino e CTO **Punch Group**; Marko Bertogna, Professore Ordinario **Università di Modena e Reggio Emilia**; Silvia Bodoardo, Full Professor **Politecnico di Torino**; Andrea Campello, Ceo **XEV Trade**; Andrea Cardinali, Direttore Generale **UNRAE**; Gerardo Ciccone, Manufacturing, Automotive & Life Sciences Director **Capgemini**; Nicola De Mattia, CEO **Targa Telematics**; Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente **Federauto**; Davide Di Domenico, Managing Director and Senior Partner **BCG ed EMC (East Meditarrean Caspian)** System leader; Santo Ficili, Country Manager **Stellantis Italia**; Sergio Iorio, Ceo **Italmatch Chemicals Group**; Radek Jelinek, Presidente **Mercedes Italia**; Teodoro Lio, Consumer and Manufacturing **Industries Lead** per l'Italia e l'Europa Centrale Accenture; Fabrizio Longo, Brand Director Audi; Luigi Ksawery Luca', Ceo **Toyota Motor Italia**; Marco Santucci, CEO **Jaguar Land Rover Italia**; Paolo Scudieri, Presidente ANFIA; Luca Sra, President, Truck Business Unit, **Iveco Group**; Pier Paolo Tamma, Chief Digital Officer **Pirelli**; Alberto Viano, Presidente **Aniasa**; Riccardo Vitelli, Presidente **Top Thousand**.

Il Sole 24 Ore Automotive Business Summit: al via il 15 novembre

Il 15 novembre dalle 10.00 alle 16.30 si svolge l'Automotive Business Summit, un evento gratuito organizzato da Il Sole 24 Ore a cui partecipano numerosi esperti del settore

di Giulia Paganoni

24 ORE
EVENTI

**AUTOMOTIVE
BUSINESS**

SUMMIT
DIGITAL
EVENT
15
novembre
ore 10.00



Il settore automobilistico è importante per l'economia. Qui collaborano diversi player provenienti anche da altri settori. Un motore, l'automotive, che vale il 20% del Pil e rappresenta 1,2 milioni di occupati tra produzione, filiera e servizi. Utilizzando un piano di incentivi strutturato, previsto per i prossimi 3 anni, gli aiuti per la riconversione, fino al 2030, più le risorse messe a disposizione dal PNRR per l'installazione delle infrastrutture di ricarica, i produttori di auto saranno accompagnati verso il grande cambiamento della mobilità elettrica. Tutti i player saranno coinvolti in uno sforzo congiunto per affrontare la sfida della transizione green: istituzioni, produttori di auto, aziende del settore energetico. Ma quali saranno gli scenari più prossimi?

L'Automotive Business Summit: un evento digitale gratuito

Per rispondere a queste domande Il Sole 24 Ore ha organizzato il digital event Automotive Business Summit in programma il 15 novembre dalle ore 10.00 alle 16.30 per discutere dello scenario geopolitico e dell'impatto sulla competizione globale e sulle dinamiche di mercato, del futuro per i motori endotermici nelle strategie di avvicinamento al 2035, della sostenibilità e transizione energetica e dell'impatto sulla filiera automotive nazionale, di batterie, riciclo, circolarità. Tre i focus: infrastrutture e innovazione digitale per la mobilità, evoluzione del settore delle flotte aziendali, veicoli commerciali: una nuova mobilità per la distribuzione merci dell'ultimo miglio.

Presenza di numerosi esperti del settore

All'Automotive Business Summit organizzato da Il Sole 24 Ore saranno presenti numerosi esperti del settore. Tra questi ricordiamo Marco Alù Saffi, Direttore Relazioni Esterne Ford Italia; Pierpaolo Antonioli, Ceo Punch Torino e Cto Punch Group; Marko Bertogna, Professore Ordinario Università di Modena e Reggio Emilia; Silvia Bodoardo, Full Professor Politecnico di Torino; Andrea Campello, Ceo Xev Trade; Andrea Cardinali, Direttore Generale Unrae; Gerardo Ciccone, Manufacturing, Automotive & Life Sciences Director Capgemini; Nicola De Mattia, Ceo Targa Telematics; Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente Federauto; Davide Di Domenico, Managing Director and Senior Partner Bcg ed Emc (East Mediterranean Caspian) System leader; Santo Ficili, Country Manager Stellantis Italia; Sergio Iorio, Ceo Italmatch Chemicals Group; Radek Jelinek, Presidente Mercedes Italia; Teodoro Lio, Consumer and Manufacturing Industries Lead per l'Italia e l'Europa Centrale Accenture; Fabrizio Longo, Brand Director Audi; Luigi Ksawery Luca', Ceo Toyota Motor Italia; Marco Santucci, Ceo Jaguar Land Rover Italia; Paolo Scudieri, Presidente Anfia; Luca Sra, President, Truck Business Unit, Iveco Group; Pier Paolo Tamma, Chief Digital Officer Pirelli; Alberto Viano, Presidente Aniasa; Riccardo Vitelli, Presidente Top Thousand.

Ad aprire i lavori Fabio Tamburini, Direttore Il Sole 24 Ore e la moderazione sarà a cura di Mario Cianflone, Automotive Chief Editor Il Sole 24 Ore; Massimo De Donato, conduttore di Strade e motori su Radio 24; Filomena Greco, giornalista Il Sole 24 Ore. Le conclusioni dei lavori sono affidate a Pier Luigi Del Viscovo, Fondatore e Direttore Centro Studi Fleet&Mobility.

IL SOLE 24 ORE: IL 15 NOVEMBRE "AUTOMOTIVE BUSINESS SUMMIT"

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 11 nov - L'automotive vale il 20% del Pil e rappresenta 1,2 milioni di occupati tra produzione, filiera e servizi. Utilizzando un piano di incentivi strutturato, previsto per i prossimi 3 anni, gli aiuti per la riconversione, fino al 2030, piu' le risorse messe a disposizione dal PNRR per l'installazione delle infrastrutture di ricarica, i produttori di auto saranno accompagnati verso il grande cambiamento della mobilita' elettrica. Tutti i player saranno coinvolti in uno sforzo congiunto per affrontare la sfida della transizione green: istituzioni, produttori di auto, aziende del settore energetico. Ma quali saranno gli scenari piu' prossimi? Per rispondere a queste domande Il Sole 24 Ore ha organizzato il digital event Automotive Business Summit in programma il 15 novembre dalle ore 10.00 alle 16.30 per discutere dello scenario geopolitico e dell'impatto sulla competizione globale e sulle dinamiche di mercato, del futuro per i motori endotermici nelle strategie di avvicinamento al 2035, della sostenibilita' e transizione energetica e dell'impatto sulla filiera automotive nazionale, di batterie, riciclo, circolarita'. Tre i focus: infrastrutture e innovazione digitale per la mobilita', evoluzione del settore delle flotte aziendali, veicoli commerciali: una nuova mobilita' per la distribuzione merci dell'ultimo miglio.

Ne discutono: Marco Alu' Saffi, Direttore Relazioni Esterne Ford Italia; Pierpaolo Antonioli, CEO Punch Torino e CTO Punch Group; Marko Bertogna, Professore Ordinario Universita' di Modena e Reggio Emilia; Silvia Bodoardo, Full Professor Politecnico di Torino; Andrea Campello, Ceo XEV Trade; Andrea Cardinali, Direttore Generale UNRAE; Gerardo Ciccone, Manufacturing, Automotive & Life Sciences Director Capgemini; Nicola De Mattia, CEO Targa Telematics; Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente Federauto; Davide Di Domenico, Managing Director and Senior Partner BCG ed EMC (East Meditarrean Caspian) System leader; Santo Ficili, Country Manager Stellantis Italia; Sergio Iorio, Ceo Italmatch Chemicals Group; Radek Jelinek, Presidente Mercedes Italia; Teodoro Lio, Consumer and Manufacturing Industries Lead per l'Italia e l'Europa Centrale Accenture; Fabrizio Longo, Brand Director Audi; Luigi Ksawery Luca', Ceo Toyota Motor Italia; Marco Santucci, CEO Jaguar Land Rover Italia; Paolo Scudieri, Presidente ANFIA; Luca Sra, President, Truck Business Unit, Iveco Group; Pier Paolo Tamma, Chief Digital Officer Pirelli; Alberto Viano, Presidente Aniasa; Riccardo Vitelli, Presidente Top Thousand; Giacomo Vigna, Dirigente

Economia Circolare e Politiche per lo Sviluppo Ecosostenibile Ministero delle imprese e del made in Italy; Riccardo Vitelli, Presidente Osservatorio Top Thousand.

Apri i lavori Fabio Tamburini, Direttore Il Sole 24 Ore e la moderazione sarà a cura di Mario Cianflone, Automotive Chief Editor Il Sole 24 Ore; Massimo De Donato, conduttore di Strade e motori su Radio 24; Filomena Greco, giornalista Il Sole 24 Ore.

Le conclusioni dei lavori sono affidate a Pier Luigi Del Visco, Fondatore e Direttore Centro Studi Fleet&Mobility.

Per partecipare a AUTOMOTIVE BUSINESS SUMMIT in programma il 15 novembre è necessaria l'iscrizione online gratuita all'indirizzo: <https://ilsole24ore.com/automotive>
L'evento è realizzato in collaborazione con: Jaguar Land Rover, Stellantis, Toyota Motor Italia. Main partner: BCG; Official partner: Accenture, Capgemini, Italmatch Chemicals, Targa Telematics, XEV. Event Partner: Gruppo Unipol .

com-rmi

(RADIOCOR) 11-11-22 12:14:35 (0315) 5 NNNN

Transizione energetica, il settore auto alla ricerca di nuovi percorsi

di Simonluca Pini



Il futuro dell'auto. Un momento della discussione fra Marco Alù Saffi (Ford Italia) e Filomena Greco (Il Sole 24 Ore)

Il settore automotive sta affrontando la sua più importante rivoluzione dal boom economico a oggi. Dopo aver affrontato, senza esserne ancora uscita, la carenza di semiconduttori e il calo delle vendite iniziati entrambi con la pandemia di Covid 19, l'industria dell'auto è nel pieno di una "tempesta perfetta" causata dalla transizione verso una mobilità completamente elettrica entro il 2035 che ha portato le aziende cinesi in posizione di netto vantaggio verso i rivali europei e americani.

Questi e altri temi sono stati al centro dell'Automotive Business Summit, evento organizzato da Il Sole 24 Ore per dare una fotografia reale dello stato del settore e delle sfide in arrivo nei prossimi anni. Ad aprire la giornata di lavori, moderata da Mario Cianflone Automotive Chief Editor de Il Sole 24 Ore, Filomena Greco giornalista de Il 24 Ore e Massimo di Donato Giornalista Radio 24, è stato il direttore del Il Sole 24 Ore, Fabio Tamburini: «L'industria dell'auto è fondamentale per il manifatturiero. È un'industria cruciale per il sistema economico e se crolla la componentistica per l'auto, avremo problemi seri, anche di mantenimento dei livelli occupazionali». Seguendo l'ordine della giornata di lavori, Davide Di Domenico, Managing Director e Senior Partner BCG, ha sottolineato come gli obiettivi della transizione energetica non subiranno rallentamenti e come non sia corretto attuare una politica anticinese. Mario Cianflone ha invece affrontato con Santo Ficili, Country Manager Stellantis Italia, il tema della prontezza del sistema del mercato italiano nei confronti dell'auto elettrica: «Come Stellantis siamo al lavoro per offrire una gamma completamente elettrificata entro il 2030, senza dimenticarci dell'accessibilità al prodotto per tutte le fasce di mercato lavorando sulle tecnologie proposte e sfruttando al meglio gli incentivi statali fondamentali in questa fase di transizione». Con Pierpaolo Antonioli, ceo Punch Torino e cto Punch Group, Massimo De

Donato ha affrontato il tema del futuro dei motori endotermici e con Andrea Cardinali, Direttore Generale Unrae, l'importanza della neutralità tecnologica e dell'utilizzo di carburanti sintetici.

L'idrogeno è stato al centro dell'intervento di Luigi Ksawery Luca', ceo Toyota Motor Italia, che ha sottolineato come sia «complementare rispetto a elettrico a batteria. Il nostro approccio è multitecnologico, riteniamo che la differenziazione sia un elemento fondamentale».

Con Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente Federauto, Paolo Scudieri, Presidente Anfia, e Michele Ziosi di Iveco Group, e l'introduzione di Gerardo Ciccone di Capgemini, si è affrontato il tema dell'impatto sulla filiera automotive nazionale, causato da sostenibilità e transizione energetica, mentre Fabrizio Longo, brand director Audi, ha sottolineato come «l'evoluzione sostenibile di Audi è sostenuta dalla coerenza e costanza degli investimenti. Il gruppo ha stanziato 37 miliardi di euro nei prossimi 4 anni in ricerca e sviluppo, immobili e stabilimenti. Ad oggi siamo un unicum per quanto riguarda una gamma elettrica completamente carbon

Radek Jelinek, presidente e ceo di Mercedes Italia ha sottolineato come «la nostra strategia punta a rifocalizzare tutte le attività nel segmento del lusso, ma ciò non significa che abbandoniamo i segmenti A e B, che continueremo a presidiare, offrendo alla nostra clientela business un'offerta all'altezza delle aspettative».

Con Teodoro Lio di Accenture, Marko Bertogna, professore ordinario Università di Modena e Reggio Emilia, Andrea Campello, ceo Xev Trade, Pier Paolo Tamma, chief digital officer Pirelli, si è affrontato il tema cruciale del software e della sfida tra case automobilistiche e tech company, tra sistemi operativi sviluppati in house o forniti direttamente da Google & co. Una partita dove in mezzo c'è il cliente che poi, puntualmente, sceglie, l'integrazione più comoda con il proprio smartphone. Trattati anche i temi dello sviluppo software degli pneumatici e della guida autonoma, promessa ancora lontana.

Marco Santucci, ceo Jaguar Land Rover Italia, oltre all'elettrificazione ha posto l'attenzione sul tema ambientale, sottolineando come «l'estetica vada a pari passo con l'etica. Come Jrl stiamo reinterpretando il futuro del modern luxury, andando ad unire la mobilità a zero emissioni ad un design minimalista ed eco-compatibile».

Con Nicola De Mattia ceo Targa Telematics, Alberto Viano Presidente Aniasa e Riccardo Vitelli, Presidente Osservatorio Top Thousand, si è approfondito sull'evoluzione del settore delle flotte aziendali divise tra proprietà e varie forme di utilizzo.

Se nell'auto la transizione dovrà affrontare sfide molto complesse, secondo Marco Alù Saffi, direttore relazioni Esterne Ford Italia, «nei veicoli commerciali la transizione elettrica è più facile rispetto alle auto, perché il loro utilizzo è programmabile in maniera più prevedibile».

A chiudere la giornata di lavori l'intervento di Pier Luigi Del Viscovo, fondatore e direttore Centro studi Fleet&Mobility che ha sottolineato come «l'industria chiede di essere aiutata a uscire dall'angolo del full electric nel 2035. Ha capito che non tutti i clienti le vorranno, perché di fondo richiede una mobilità troppo programmata, alla Furio e Magda, mentre oggi la vita è sempre più on-the-spot, all'istante».



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

Truck



La rivista ufficiale
dell'autotrasporto

Associazioni e automotive chiedono un piano strategico per decarbonizzare l'autotrasporto

Scritto da Redazione Tir ■ 25 Novembre 2022



STAMPA

Adottare con urgenza un piano strategico per affrontare la decarbonizzazione del trasporto merci su gomma che sia ambizioso, realistico ed economicamente sostenibile dal sistema Paese.

È quanto chiedono le rappresentanze dell'autotrasporto e della filiera industriale e commerciale automotive, Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae in una lettera rivolta al Governo.

Nella missiva le associazioni sottolineano l'impegno delle imprese di autotrasporto e della filiera automotive per rendere sempre più competitivo e sostenibile il trasporto stradale delle merci, settore strategico nazionale, che conta però un parco circolante tra i più vecchi d'Europa, con veicoli industriali di oltre 14 anni di età media; un dato che preoccupa in termini di impatto ambientale, efficienza e sicurezza della circolazione.

Secondo Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae il fabbisogno per il sostegno agli investimenti ammonterebbe a circa 250 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023-2026. Risorse che, se accompagnate da un ripensamento complessivo degli strumenti attualmente in vigore, potrebbero essere uno stimolo alla competitività e alla sostenibilità d'esercizio delle imprese nazionali, in vista degli ambiziosi obiettivi climatici fissati dall'Europa per i prossimi anni.

Le associazioni hanno predisposto un documento interassociativo con il dettaglio delle proposte, che sono pronte a presentare ed esporre al Governo.



NOTIZIE PRODOTTI 25 Novembre 2022

Decarbonizzazione dell'autotrasporto: è urgente un piano strategico

Le rappresentanze dell'autotrasporto e della filiera industriale e commerciale automotive – ANFIA, ANITA, FEDERAUTO, UNATRAS e UNRAE – ritengono urgente l'adozione di un piano strategico per affrontare la decarbonizzazione del trasporto merci su gomma che sia ambizioso, realistico ed economicamente sostenibile dal sistema Paese.

In questi termini le Associazioni si sono rivolte al Governo, sottolineando l'impegno delle imprese di autotrasporto e della filiera automotive a voler rendere sempre più competitivo e sostenibile il trasporto stradale delle merci, fornendo una puntuale fotografia del settore, che conta un parco circolante tra i più vecchi d'Europa, con un'età media dei veicoli industriali pari ad oltre 14 anni d'età, dato che desta grave preoccupazione in termini di impatto ambientale, efficienza e sicurezza della circolazione.

ANFIA, ANITA, FEDERAUTO, UNATRAS e UNRAE hanno dunque identificato il fabbisogno relativo agli investimenti per il rinnovo del parco veicolare in ottica sostenibile nella cifra di 250 milioni di euro annui per il periodo 2023-2026, sostenendo come tali risorse, se accompagnate da un ripensamento complessivo degli strumenti attualmente in vigore, possano rappresentare uno stimolo alla competitività e alla sostenibilità d'esercizio delle imprese nazionali, in vista degli ambiziosi obiettivi climatici fissati dall'Europa per i prossimi anni.

Le Associazioni hanno predisposto un documento interassociativo con il dettaglio delle proposte, che sono pronte a presentare ed esporre al Governo.

Autotrasporto, associazioni unite per la decarbonizzazione

ANFIA, ANITA, FEDERAUTO, UNATRAS e UNRAE chiedono al Governo un piano da 250 milioni in tre anni per aggiornare il parco circolante

25 Novembre 2022 alle 16:31

Impegno sì, ma con regole chiare. Questo richiedono a gran voce le principali **associazioni del settore e della filiera del trasporto**, che hanno unito le forze per presentare al nuovo Governo una richiesta urgente di definizione di un piano strategico per la decarbonizzazione.

Le sigle firmatarie rappresentanti dei quattro comparti interessati sono ben cinque: **ANFIA (filiera produttiva), UNRAE (Case estere) ANITA e UNATRANS (operatori), FEDERAUTO (rivenditori)**. Insieme, hanno presentato una domanda e un documento riassuntivo con la fotografia della situazione e il prospetto degli interventi, e degli investimenti, necessari.

Un parco troppo vecchio

Il problema di fondo, che tutte le associazioni tornano a sottolineare in ogni occasione possibile, è l'eccessiva lentezza del ricambio nel parco circolante, da troppo tempo il più anziano d'Europa (**oltre 14 anni** la media dei veicoli per trasporto merci) con conseguenze dirette sul livello generale di emissioni e sulla sicurezza, due indici che stentano a migliorare rispetto agli altri mercati di riferimento.

PUBBLICITÀ

Il piano per la decarbonizzazione include, dunque, anche un riflesso positivo sulla [sicurezza sulle strade](#), che necessita allo stesso modo di veicoli più moderni in grado di rendere anche **i servizi più efficienti e competitivi**. Aggiungendo, quindi, un terzo elemento, quello produttivo ed economico.

Servono 250 milioni di euro per il prossimo triennio

La richiesta dei firmatari è quella di un piano di sostegno strutturato e a lungo termine che possa davvero invertire la tendenza, e con le coperture economiche adeguate che sono state stimate in **250 milioni di euro annui per il periodo 2023-2026**, accompagnati da un ripensamento complessivo degli strumenti attualmente in vigore. Il tutto per allinearsi alla crescita dei veicoli a basse emissioni che consentirebbe di allinearsi agli [obiettivi fissati dalla UE](#).

Come si legge nel comunicato congiunto, "Le Associazioni hanno predisposto un **documento interassociativo** con il dettaglio delle proposte, che sono pronte a presentare ed esporre al Governo".

Federauto: 'È urgente un piano strategico per decarbonizzare l'autotrasporto'

Le associazioni hanno predisposto un documento interassociativo da presentare al Governo

di [Alessio Salome](#) 25 Novembre, 2022



ANFIA, ANITA, Federauto, UNATRAS e UNRAE, le rappresentanze dell'autotrasporto e della filiera industriale e commerciale automotive, ritengono urgente l'adozione di un **piano strategico** per affrontare la **decarbonizzazione del trasporto merci su gomma** che sia ambizioso, realistico ed economicamente sostenibile da parte del Paese.

In questi termini, le associazioni si sono rivolte al governo, sottolineando l'impegno delle imprese di autotrasporto e della filiera automotive a voler rendere sempre più competitivo e sostenibile il trasporto stradale delle merci, fornendo una puntuale fotografia del settore.

Questo conta un parco circolante tra i più vecchi presenti in Europa. Basti pensare che **l'età media dei veicoli industriali supera i 14 anni**. Tale dato desta grave preoccupazione in termini di impatto ambientale, efficienza e sicurezza della circolazione.

Sono necessari 250 milioni di euro all'anno dal 2023 al 2026

ANFIA, ANITA, Federauto, UNATRAS e UNRAE hanno dunque identificato il fabbisogno relativo agli investimenti per rinnovare il parco veicolare in ottica sostenibile nella cifra di **250 milioni di euro all'anno nel periodo 2023-2026**.

Queste risorse, se accompagnate da un ripensamento complessivo degli strumenti attualmente in vigore, possono rappresentare uno stimolo alla competitività e alla sostenibilità di esercizio delle imprese nazionali, in vista degli ambiziosi obiettivi climatici fissati dall'Europa per i prossimi anni.

Le associazioni hanno dunque predisposto un **documento interassociativo** che riporta nel dettaglio le proposte che saranno presentate al Governo.

Un piano strategico per decarbonizzare l'autotrasporto: lo chiedono Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae



venerdì 25 novembre 2022

Adottare **un piano strategico per affrontare la decarbonizzazione del trasporto merci** su gomma che sia "ambizioso, realistico ed economicamente sostenibile dal sistema Paese". Lo chiedono le rappresentanze dell'autotrasporto e della filiera industriale e commerciale automotive **Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae**.

Le associazioni si sono rivolte al Governo, sottolineando **l'impegno delle imprese di autotrasporto e della filiera automotive** a voler rendere sempre più competitivo e sostenibile il trasporto stradale delle merci, fornendo una puntuale fotografia del settore, che conta **un parco circolante tra i più vecchi d'Europa**, con un'età media dei veicoli industriali pari ad oltre 14 anni d'età, dato che desta grave preoccupazione in termini di impatto ambientale, efficienza e sicurezza della circolazione.

Rinnovo del parco veicolare: necessari 250 milioni di euro annui per il periodo 2023-2026

Le sigle hanno dunque identificato **il fabbisogno relativo agli investimenti per il rinnovo del parco veicolare in ottica sostenibile nella cifra di 250 milioni** di euro annui per il periodo 2023-2026, sostenendo come tali risorse, se accompagnate da un ripensamento complessivo degli strumenti attualmente in vigore, possano rappresentare uno stimolo alla competitività e alla sostenibilità d'esercizio delle imprese nazionali, in vista degli ambiziosi obiettivi climatici fissati dall'Europa per i prossimi anni.

ANFIA, ANITA, FEDERAUTO, UNATRAS e UNRAE chiedono un piano strategico per decarbonizzare il trasporto

Le cinque associazioni, che hanno redatto un documento condiviso con il dettaglio delle proposte, hanno identificato il fabbisogno relativo agli investimenti per il rinnovo del parco veicolare in ottica sostenibile nella cifra di 250 milioni di euro annui per il periodo 2023-2026

11/25/2022 di Redazione



ANFIA, [ANITA](#), FEDERAUTO, [UNATRAS](#) e [UNRAE](#), in una nota congiunta diffusa oggi, 25 novembre, chiedono [al Governo](#) l'adozione di un piano strategico per decarbonizzare il trasporto su gomma. Un piano che, nelle intenzioni delle associazioni dell'autotrasporto e del mondo automotive coinvolte, dovrebbe essere "ambizioso, realistico ed economicamente sostenibile dal sistema Paese".

L'impegno delle imprese per decarbonizzare il trasporto su gomma

Le associazioni non hanno mancato di sottolineare **“l'impegno delle imprese di autotrasporto e della filiera automotive a voler rendere sempre più competitivo e sostenibile il trasporto stradale delle merci,** fornendo una puntuale fotografia del settore, che conta un parco circolante tra i più vecchi d'Europa, con un'età media dei veicoli industriali pari ad oltre 14 anni d'età, dato che desta grave preoccupazione in termini di impatto ambientale, efficienza e sicurezza della circolazione”.

ANFIA, ANITA, FEDERAUTO, UNATRAS e UNRAE, che hanno redatto un documento condiviso con il dettaglio delle proposte, hanno identificato **il fabbisogno relativo agli investimenti per il rinnovo del parco veicolare in ottica sostenibile nella cifra di 250 milioni di euro annui per il periodo 2023-2026,** sostenendo come tali risorse, se accompagnate da un ripensamento complessivo degli strumenti attualmente in vigore, possano rappresentare uno stimolo alla competitività e alla sostenibilità d'esercizio delle imprese nazionali, in vista degli ambiziosi obiettivi climatici fissati dall'Europa per i prossimi anni.

ANFIA, ANITA, FEDERAUTO, UNATRAS e UNRAE a fianco del Governo per un trasporto stradale delle merci sostenibile

in Attualità, Automotive 26 Novembre 2022

Presto sarà presentato al Governo, firmato dalle rappresentanze dell'autotrasporto e della filiera industriale e commerciale *automotive*, un piano articolato che illustra le strategie da adottare per rinnovare, in 3 anni, il nostro vetusto parco circolante – tra i più vecchi d'Europa – che conta un'età media dei veicoli industriali di oltre 14 anni



Puntare con decisione all'adozione di un piano efficace ambizioso, realistico ed economicamente sostenibile che renda «praticabile» la decarbonizzazione del trasporto merci su gomma. Questo le rappresentanze dell'autotrasporto e della filiera industriale e commerciale *automotive* – **ANFIA, ANITA, FEDERAUTO, UNATRAS e UNRAE** chiedono al **Governo**, sottolineando l'impegno delle imprese di autotrasporto e della filiera *automotive* a voler rendere sempre più competitivo e sostenibile il trasporto stradale delle merci, fornendo una puntuale fotografia del settore, che conta un parco circolante tra i più vecchi d'Europa, con un'età media dei veicoli industriali pari ad oltre 14 anni d'età. Un dato che si traduce in emergenza in termini di impatto ambientale, efficienza e sicurezza della circolazione.

Le rappresentanze del settore hanno dunque identificato il fabbisogno relativo agli investimenti per il rinnovo del parco veicolare in ottica sostenibile nella cifra di **250 milioni di euro annui per il periodo 2023-2026**, sostenendo come tali risorse, se accompagnate da un ripensamento complessivo degli strumenti attualmente in vigore, possano rappresentare uno stimolo alla competitività e alla sostenibilità d'esercizio delle imprese nazionali, in vista degli ambiziosi obiettivi climatici fissati dall'Europa per i prossimi anni.

Le Associazioni hanno predisposto un documento interassociativo con il dettaglio delle proposte, che sono pronte a presentare ed esporre al Governo.

L'autotrasporto chiede un piano urgente per la decarbonizzazione

Le associazioni Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae si sono rivolte al Governo affinché sia adottata una strategia sempre più competitiva e sostenibile il trasporto stradale delle merci, stimando in 250 milioni di euro annui, per il periodo 2023-2026, gli investimenti di cui l'intera filiera avrebbe bisogno per il rinnovo del parco veicolare

Di **Redazione** 25 Novembre 2022



Per avviare il processo di **transizione ecologica nel mondo dell'autotrasporto** serve un piano strategico e ambizioso, realistico e soprattutto economicamente sostenibile dal sistema Paese. E per attuarlo bisogna fare in fretta, considerando che il nostro **parco circolante** è tra i **più vecchi d'Europa**, con un'**età media** dei veicoli industriali pari ad **oltre 14 anni d'età**. Un dato che desta grave preoccupazione in termini di impatto ambientale, efficienza e sicurezza della circolazione.

Per questo motivo le rappresentanze dell'autotrasporto e della filiera industriale e commerciale automotive, **Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae**, hanno richiesto a gran voce al Governo l'adozione di un **piano urgente per affrontare la decarbonizzazione** del trasporto merci su gomma, rivolgendosi all'esecutivo con una **lettera congiunta** in cui viene sottolineato l'impegno delle imprese di autotrasporto e della filiera automotive a voler rendere sempre più competitivo e sostenibile il trasporto stradale delle merci.

Nello specifico, le associazioni hanno identificato il fabbisogno relativo agli investimenti per il rinnovo del parco veicolare in ottica sostenibile nella cifra di **250 milioni di euro annui per il periodo 2023-2026**, sostenendo come tali risorse, se accompagnate da un ripensamento complessivo degli strumenti attualmente in vigore, possano rappresentare uno stimolo alla competitività e alla sostenibilità d'esercizio delle imprese nazionali, in vista degli ambiziosi obiettivi climatici fissati dall'Europa per i prossimi anni.

ShipMag.

Autotrasporto, l'allarme: “Decarbonizzazione, è urgente un piano strategico”

25 novembre 2022 - Giancarlo Barlazzi



Il documento è stato firmato da Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae

Roma – Le rappresentanze dell'autotrasporto e della filiera industriale e commerciale automotive – ANFIA, ANITA, FEDERAUTO, UNATRAS e UNRAE – **ritengono urgente l'adozione di un piano strategico per affrontare la decarbonizzazione del trasporto merci su gomma** che sia ambizioso, realistico ed economicamente sostenibile dal sistema Paese.

“In questi termini le Associazioni si sono rivolte al Governo, sottolineando l'impegno delle imprese di autotrasporto e della filiera automotive a voler rendere sempre più competitivo e sostenibile il trasporto stradale delle merci, fornendo una puntuale fotografia del settore, che conta un parco circolante tra i più vecchi d'Europa, con un'età media dei veicoli industriali pari ad oltre 14 anni d'età, dato che desta grave preoccupazione in termini di impatto ambientale, efficienza e sicurezza della circolazione. ANFIA, ANITA, FEDERAUTO, UNATRAS e UNRAE hanno dunque identificato il fabbisogno relativo agli investimenti per il rinnovo del parco veicolare in ottica sostenibile nella cifra di 250 milioni di euro annui per il periodo 2023-2026, sostenendo come tali risorse, se accompagnate da un ripensamento complessivo degli strumenti attualmente in vigore, possano rappresentare uno stimolo alla competitività e alla sostenibilità d'esercizio delle imprese nazionali, in vista degli ambiziosi obiettivi climatici fissati dall'Europa per i prossimi anni. Le Associazioni hanno predisposto un documento interassociativo con il dettaglio delle proposte, che sono pronte a presentare ed esporre al Governo”, si legge nella nota stampa.



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

Radio e TV



Intervista del presidente Adolfo De Stefani Cosentino a RDS Motori – 3 novembre 2022

• 7 Novembre 2022

Il presidente De Stefani, nell'intervista a RDS Motori del 3 novembre scorso, spiega come migliorando la fiscalità delle auto aziendali si può alimentare il mercato dell'usato e quindi agevolare una certa fascia di clienti privati e accelerare lo svecchiamento del parco circolante più vecchio ed inquinante.



Adolfo De Stefani Cosentino ad “Automotive Business Summit”- Il Sole 24 Ore – 15 novembre 2022

• 16 Novembre 2022

Intervento del presidente De Stefani ad “Automotive Business Summit”, l'evento organizzato da Il Sole 24 Ore a Milano lo scorso 15 novembre.

AUTOMOTIVE BUSINESS SUMMIT

15 novembre 2022

Programma

Moderano:

Mario Cianflone, Automotive Chief Editor Il Sole 24 Ore

Massimo De Donato, Giornalista Radio 24

Filomena Greco, Giornalista Il Sole 24 Ore

10.00 Apertura dei lavori

Fabio Tamburini, Direttore Il Sole 24 Ore

10.05 **Lo scenario geopolitico e l'impatto sulla competizione globale e sulle dinamiche di mercato**

- *Accorciamento catena di fornitura, caro energia, aumento prezzo materie prime e logistica*
- *elettrificazione e digitalizzazione, i fattori della competizione tra vecchio continente e Cina (mercato europeo versus asiatico)*
- *una trasformazione industriale e di mercato*

Moderata: **Filomena Greco**, Giornalista Il Sole 24 Ore

Davide Di Domenico, Managing Director and Senior Partner, BCG ed EMC (East Mediterranean Caspian) System leader

10.15 Keynote speech: **Santo Ficili**, Country Manager Stellantis Italia

Moderata: **Mario Cianflone**, Automotive Chief Editor Il Sole 24 Ore

10.30 **C'è un futuro per i motori endotermici? Strategie di avvicinamento al 2035**

Il contributo alla decarbonizzazione dei combustibili rinnovabili e a basso contenuto carbonico

Moderata: **Massimo De Donato**, Giornalista Radio 24

Partecipano:

Pierpaolo Antonioli, CEO Punch Torino e CTO Punch Group

Andrea Cardinali, Direttore Generale UNRAE

10.50 Keynote speech: **Luigi Ksawery Luca'**, Ceo Toyota Motor Italia

Moderata: **Mario Cianflone**, Automotive Chief Editor Il Sole 24 Ore

11.05 **Sostenibilità e transizione energetica: l'impatto sulla filiera automotive nazionale**

Salvaguardare e valorizzare la filiera e l'indotto e guidarla verso la riconversione, formare le nuove professionalità

Moderata: **Filomena Greco**, Giornalista Il Sole 24 Ore

Introduce: **Gerardo Ciccone**, Manufacturing, Automotive & Life Sciences Director Capgemini

Partecipano:

Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente Federauto

Paolo Scudieri, Presidente ANFIA

Michele Ziosi, Senior Vice President Institutional Relations & Sustainability Iveco Group

11.45 Keynote speech: **Fabrizio Longo**, Brand Director Audi
*Modera: **Mario Cianflone**, Automotive Chief Editor Il Sole 24 Ore*

12.00 **Batterie, riciclo, circolarità**

Quali batterie dobbiamo fare, come sta evolvendo la ricerca applicata? Possiamo fare la differenza sul tema della circolarità, può generare nuovo impatto occupazionale?

*Modera: **Filomena Greco**, Giornalista Il Sole 24 Ore*

Partecipano:

Silvia Bodoardo, Full Professor Politecnico di Torino

Sergio Iorio, Ceo Italmatch Chemicals Group

Simone Vellucci, Direttore Generale Unità di missione sul PNRR Ministero delle imprese e del Made in Italy

Giacomo Vigna, Dirigente Economia Circolare e Politiche per lo Sviluppo Ecosostenibile Ministero delle imprese e del Made in Italy

12.40 Chiusura della mattina

14.00 Keynote speech: **Radek Jelinek**, Presidente Mercedes Italia
*Modera: **Massimo De Donato**, Giornalista Radio 24*

14.15 **FOCUS INFRASTRUTTURE E INNOVAZIONE DIGITALE**

Viaggiare sulle autostrade dei dati: l'innovazione per la mobilità del futuro

(tecnologie digitali, A.I. IOT, connettività 5G, sicurezza, gestione dei guasti, guida assistita; evoluzione degli pneumatici)

*Modera: **Mario Cianflone**, Automotive Chief Editor Il Sole 24 Ore*

Introduce:

Teodoro Lio, Consumer and Manufacturing Industries Lead per l'Italia e l'Europa Centrale
Accenture

Partecipano:

Marko Bertogna, Professore Ordinario Università di Modena e Reggio Emilia

Andrea Campello, Ceo XEV Trade

Pier Paolo Tamma, Chief Digital Officer Pirelli

14.55 Keynote speech: **Marco Santucci**, CEO Jaguar Land Rover Italia
*Modera: **Massimo De Donato**, Giornalista Radio 24*

15.10 **FOCUS FLOTTE AZIENDALI**

Possesso o proprietà? Rent, sharing & co: l'evoluzione del settore

(Le flotte aziendali tra transizione energetica e servizi innovativi: l'evoluzione del noleggio auto)

*Modera: **Massimo De Donato**, Giornalista Radio 24*

Partecipano:

Nicola De Mattia, CEO Targa Telematics

Alberto Viano, Presidente Aniasa

Riccardo Vitelli, Presidente Osservatorio Top Thousand

15.40 **Veicoli commerciali: una nuova mobilità per la distribuzione merci dell'ultimo miglio**

Moderata: **Filomena Greco**, Giornalista Il Sole 24 Ore

Marco Alù Saffi, Direttore Relazioni Esterne Ford Italia

15.50 **Conclusioni**

Mario Cianflone, Automotive Chief Editor Il Sole 24 Ore

Pier Luigi Del Viscovo, Fondatore e Direttore Centro Studi Fleet&Mobility

16.00 Chiusura dei lavori