



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Dicembre 2022



Sommario Rassegna Stampa

Indice

Cartaceo	2
Web	26
Truck	40

In arrivo mix di fondi per made in Italy, garanzie, Pmi in Borsa

Il pacchetto per le imprese. Le coperture sul credito rifinanziate con 800 milioni. Ai contratti di sviluppo 4 miliardi spalmati in 15 anni

Carmine Fotina

ROMA

Un collage di rifinanziamenti e proroghe, con poche piccole novità. La legge di bilancio, per quanto riguarda le politiche industriali, va in continuità con le misure approntate dai precedenti governi lasciando però irrisolte le incertezze sul futuro del piano Transizione 4.0 che, in attesa di capire come andrà il negoziato con la Commissione europea sul riutilizzo delle risorse del Pnrr non spese, arriva al 2023 con il credito d'imposta per gli investimenti in digitalizzazione ad aliquote dimezzate.

Il principale rifinanziamento, seppure spalmato su un arco temporale molto lungo, fino al 2037, riguarda i contratti di sviluppo con 3,2 miliardi per i programmi di sviluppo industriale e 800 milioni per quelli in ambito turistico. Vengono prorogati fino al 31 dicembre 2023 l'operatività speciale del Fondo di garanzia Pmi, con 800 milioni per il 2023, e il credito d'imposta per le spese di consulenza relative alla quotazione delle Pmi con l'importo massimo che viene innalzato da 200mila a 500mila euro.

Si passa poi al Fondo green new deal, con 565 milioni da destinare alla copertura delle garanzie concesse da Sace per la realizzazione dei progetti sostenibili.

Il ministero delle Imprese e del made in Italy (Mimit) gestirà un nuovo Fondo per il potenziamento delle politiche industriali di sostegno alle filiere produttive del made in Italy. Si tratta di 5 milioni per il 2023 e 95 milioni per il 2024. Sarà un successivo decreto attuativo del Mimit, con il concerto del Mef e degli Affari esteri, a definire i settori di intervento, anche se la relazione illu-

strativa già parla di tessile, alimentare, arredamento, automazione. Il fondo servirà ad alimentare le misure di un disegno di legge delega per la promozione, la valorizzazione e la tutela del made in Italy che sarà collegato alla legge di bilancio.

Novità anche per il commercio, con l'aumento della deducibilità degli ammortamenti dei costi dei fabbricati utilizzati per l'esercizio dell'attività di impresa da ipermercati, discount e una serie di punti vendita del commercio al dettaglio indicati dalla norma con i rispettivi codici Ateco. La manovra ha inoltre incorporato la creazione di una Fondazione per la progettazione e lo sviluppo dei microchip e l'assegnazione di 1,5 milioni al Fondo per il supporto alle vetrerie di Murano. E ancora: 1,5 milioni per il 2023 e 2 milioni a decorrere dal 2024 per lo sviluppo di cooperative costituite dai lavoratori per il recupero di aziende in crisi e 3 milioni per il 2023 e 5 milioni a decorrere dal 2024 per il Fondo destinato alle piccole e medie imprese creative istituito con la legge 178 del 2020.

Altri interventi, in predicato di entrare nella legge di bilancio, hanno invece trovato spazio nel decreto milleproroghe approvato dal consiglio dei ministri il 21 dicembre. È il caso del prolungamento del termine per consegnare i beni strumentali per la digitalizzazione sui quali scattano i crediti d'imposta del piano Transizione 4.0. L'incentivo, con le aliquote vigenti al 2022, varrà per beni consegnati fino al 31 dicembre 2023 (anziché fino al 30 giugno) a patto di aver versato un acconto pari almeno al 20% entro il 31 dicembre 2022. La proroga non riguarda invece i crediti di imposta per i beni strumentali tradizionali, tra i quali rientrano anche i veicoli commerciali. Le associazioni

Anav, Anfia, Anita, **Federauto** e Unatras parlano di «profondo sconcerto» per la mancata proroga, soprattutto in considerazione dei ritardi delle consegne dovute alla carenza di componenti intermedi come i chip.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Per il credito d'imposta riservato alle aziende che si quotano il massimale sale a 500mila euro



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

100 milioni

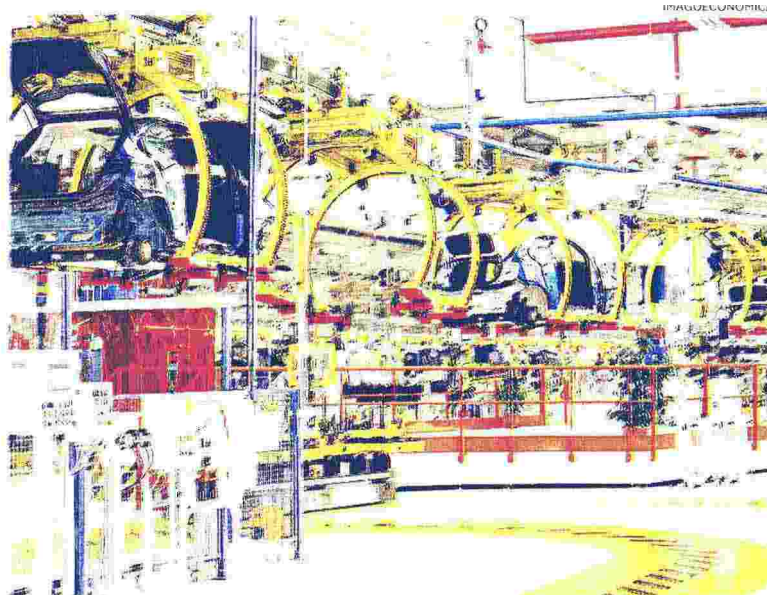
TESSILE E LE 3-A DEL MADE IN ITALY

Al fondo per la tutela dei settori del made in Italy 5 milioni per il 2023 e 95 milioni per il 2024. Focus su tessile, alimentare, arredamento, automazione



VEICOLI COMMERCIALI

Le associazioni dei produttori protestano per la mancata proroga del termine di consegna dei beni strumentali tradizionali oggetto di incentivo



Rifinanziamenti e proroghe. Per le politiche industriali la legge di bilancio conferma misure di precedenti governi

Il gruppo Stellantis sale dell'1,5%

L'auto cresce pure a novembre, ma il 2023 resta cupo

■ Il mercato dell'auto continua a crescere anche a novembre, coi dati del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che riferiscono di 119.853 immatricolazioni nel mese (+14,7% sul novembre 2021). Il consuntivo dei primi 11 mesi dell'anno tocca così quota 1.211.769 immatricolazioni, riducendo la contrazione rispetto allo stesso periodo dell'anno passato, ma con ancora un calo del 31,8% rispetto al 2019, cioè all'ultimo anno pre-Covid. Ma per ora le associazioni di categoria restano alla finestra e continuano a vedere difficoltà all'orizzonte nel breve termine.

«L'inversione di tendenza è legata all'attenuarsi della difficoltà di fornitura di microchip e di altri componenti essenziali per la produzione di auto» spiegano dal Centro Studi Promotor, col presidente, Gian Primo Quagliano, che precisa: «Un raggio di sole ha bucato la cappa di nubi che ristagna da inizio 2020 sul mercato dell'auto, ma perché ritorni il sereno serve un impegno concreto dei produttori per contenere prezzi e il governo deve ripensare la politica degli incentivi». Sulla stessa lunghezza d'onda il presidente di Federauto, Adolfo De Stefani Cosentino:

«I fattori di instabilità e incertezza legati alle *supply chain*, all'inflazione e ai costi energetici non sono ancora superati e si prolungheranno probabilmente per tutto il 2023, su cui, tra l'altro, spira il rischio di recessione e di ulteriore indebolimento della domanda». Analizzando i numeri, Stellantis - a novembre - ha immatricolato 36.892 auto (+1,5% sul 2021) raggiungendo una quota di mercato del 30,9%. Negli 11 mesi il gruppo si conferma al primo posto nelle vendite dei veicoli Lev, quelli a basse emissioni con la spina.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

LA CRISI SONO PIÙ DI 10MILA LE VETTURE INVENDUTE RISPETTO AL 2021, CON UN CALO DELLE NUOVE IMMATRICOLAZIONI DI OLTRE IL 20%

Crolla il mercato dell'auto in Puglia e in Basilicata

GIANPAOLO BALSAMO

● In Puglia e Basilicata sono più di 10mila le autovetture rimaste invendute rispetto al 2021, con un crollo delle nuove immatricolazioni di oltre il 20% (tra il 21% della Basilicata e il 25% della Puglia).

Sono numeri che fanno avere una precisa cognizione delle reali dimensioni della crisi che sta attraversando il settore dell'automotive, quelli diffusi dal Ced del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla **Federauto**, la Federazione Italiana dei Concessionari Auto che lanciano un grido d'allarme dopo l'ennesimo calo di fatturato di quest'anno registrato sia per le auto nuove, sia per le auto usate, che per il postvendita. Un decremento che, a livello nazionale, vale complessivamente 14 miliardi di euro solo per il mondo della distribuzione auto, mentre è pari a quasi 2,5 miliardi di euro di minori introiti fiscali per lo Stato.

Certo, a novembre, secondo il MIT, le immatricolazioni di autovetture hanno registrato una crescita del +14,7% rispetto al pari periodo 2021 (119.853 contro 104.519), mentre nel progressivo annuo i volumi segnano una flessione del -11,6%, ovvero 1.211.769 contro 1.371.315 unità del 2021. Il calo è del -31,7% rispetto all'anno pre-pandemia, con un disavanzo di oltre 560mila pezzi a livello nazionale.

In Puglia, lo scorso mese di novembre, sono state immatricolate 3.184 autovetture, 527 in Basilicata.

«In realtà il segno positivo registrato nell'ultimo mese non deve illuderci» esordisce **Francesco Maldarizzi**, Cavaliere del Lavoro, Presidente della Maldarizzi Automotive SpA e membro esecutivo del Direttivo di **Fede-**

rauto, l'associazione di categoria che rappresenta circa 1.400 imprese con quasi 50 miliardi di fatturato e oltre 120mila addetti.

Insomma, come si suole dire, non è una rondine a far primavera. Anzi, è ancora inverno, buio e rigido, per l'automotive, un settore industriale strategico sotto diversi punti di vista. Il mondo dell'auto, infatti, influenza anche il settore del commercio, della distribuzione di carburanti ed il settore assicurativo. Ci troviamo di fronte, quindi, ad un comparto chiave per l'economia nazionale. Solo nell'anno 2021, infatti, il mercato dell'auto ha generato un fatturato di 337 miliardi di euro in Italia. Questo dato si traduce in un peso davvero rilevante del Pil nazionale. Da non sottovalutare anche l'impatto sui livelli occupazionali.

«Il nostro settore è davvero uno degli assi portanti del Paese ed è quello che sta subendo maggiormente questa crisi infinita - spiega il Cav. Lav. Maldarizzi -. L'ultimo anno di vero mercato è stato il 2019. Anche i primi mesi del 2020 pre-Covid, infatti, abbiamo registrato un calo di vendite pari al -7%».

«Con la crisi del 2008 il nostro settore ha già subito un taglio fortissimo passando da circa 3000 a 1200-1300 concessionari in Italia. Difficile dire cosa succederà da qui al 2026 - continua il Consigliere barese di **Federauto** - considerate le variabili Covid, la mancanza di microchip che prosegue, la guerra in Ucraina, l'innalzamento dei tassi finanziari ed il caro-energia».

Secondo i dati diffusi dall'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (Anfia) e pubblicati dalla Banca d'Italia nel consueto report annuale «Economie regionali», nei primi nove mesi del 2022 in Puglia sono state immatricolate circa 27mila autovetture nuove, di cui il 78%

acquistate da privati, un numero inferiore del 27,6% rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente: la flessione è stata maggiore di quella registrata a livello nazionale (-16,3 %).

«Le auto con motore endotermico rimangono quelle più richieste e vendute, poi ci sono quelle ibride, ma la richiesta di veicoli elettrici è ancora bassa. Ciò è dovuto principalmente alla quasi totale assenza di un piano energetico ed infrastrutturale», ci conferma il Presidente di Maldarizzi Automotive SpA. D'altra parte, anche a livello europeo, l'Italia è il fanalino di coda nelle vendite di auto elettriche.

Il calo delle immatricolazioni è attribuibile anche alle strozzature dal lato dell'offerta, dovute ai problemi di approvvigionamento di componenti da parte dei costruttori di auto. Comprare un'automobile nuova è diventato un vero e proprio percorso ad ostacoli. Tempi di attesa da 6 a 12 mesi, listini aumentati, optional non disponibili a causa della mancanza di semiconduttori.

«È vero, la pandemia aveva bloccato la produzione dei microprocessori che, è risaputo, provengono soprattutto dall'Asia e sono indispensabili per le nostre auto. La guerra in Ucraina - prosegue Maldarizzi - ha rallentato ulteriormente questo processo di approvvigionamento. E, purtroppo, dovranno trascorrere almeno altri tre anni prima che Europa ed America possano finalmente competere con il mondo asiatico nella produzione di microchip».

Anche puntare sull'usato, meglio ancora se recente o poco chilometrato, è diventato difficile. Il mercato delle vetture di seconda mano è anch'esso in grande difficoltà a causa della scarsa disponibilità di prodotto e, quindi,

della crescita dei prezzi. Possiamo quindi affermare che se fino a qualche anno fa il mercato dell'usato era foriero di «buoni affari» per l'automobilista, oggi è tutto più complesso e costoso.

«Per tre anni non abbiamo immesso sul mercato circa 1,5 milioni di veicoli nuovi. Considerato che la percentuale di permuta dell'usato è di circa il 70-80%, in proporzione sono venute meno al mercato quasi un milione di vetture. Quindi, il prodotto usato in circolazione è invecchiato, quello disponibile costa molto di più e le km 0 o le vendite semestrali sono praticamente introvabili».

L'industria dell'automotive, insomma, si trova nel bel mezzo di una tempesta perfetta. «Sono anni che chiediamo ai governi di attuare interventi mirati che tutelino la filiera produttiva ed introducano incentivi di lunga durata, al fine di consentire ai percettori dei redditi più bassi di poter cambiare la vecchia auto. Il rinnovamento del parco auto avrebbe effetti benefici sia sulla riduzione dell'inquinamento, sia sulla sicurezza stradale. È fondamentale, inoltre, avere una politica fiscale dell'automobile uguale a quella degli altri paesi europei, già sollecitata al mondo politico da alcuni anni».

«La prospettiva di mercato del prossimo anno sarà pressoché uguale a quella del 2022, forse con qualche lieve miglioramento. Ma - chiarisce il Cavaliere del Lavoro Francesco Maldarizzi - è difficile parlare di prospettive positive con due problematiche fondamentali che incombono: l'assenza di prodotto e la situazione economica generale del Paese. Alle difficoltà già descritte si aggiunge anche l'aumento dei tassi di interesse e dei costi generali che rende più oneroso, nei prossimi mesi, l'acquisto dell'auto con finanziamento».

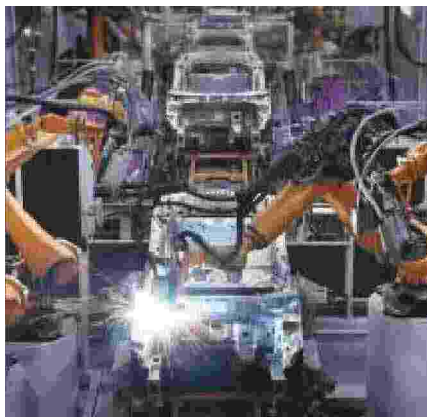


VEICOLI In calo il fatturato
2022 sia per le auto nuove sia
per le auto usate

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



La posizione

Dalla filiera industriale una richiesta perentoria

Le rappresentanze dell'autotrasporto e della filiera industriale e commerciale automotive - ANFIA, ANITA, FEDERAUTO, UNATRAS e UNRAE - ritengono con un comunicato piuttosto 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.

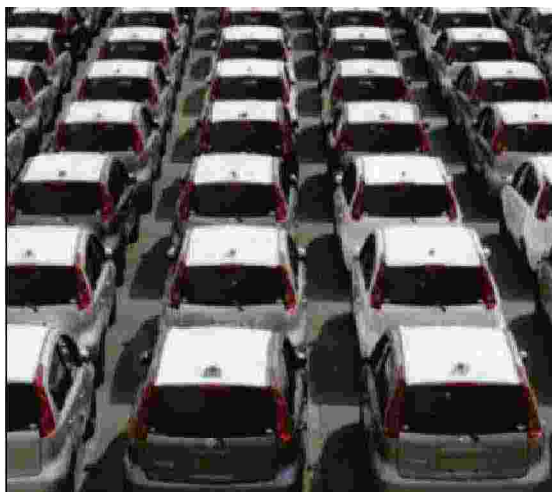
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

Mercato auto: sale ma non recupera

ROMA A novembre il mercato auto italiano ha replicato la crescita a doppia cifra di ottobre, chiudendo il mese con 119.853 immatricolazioni, in aumento del 14,7% rispetto alle 104.519 unità di novembre 2021. Tuttavia nei primi 11 mesi del 2022 i volumi complessivi si sono attestati a 1.211.769, contro 1.371.314 mezzi registrati a gennaio-novembre 2021, con una flessione dell'11,6%. Le preoccupazioni rimangono, esterne da tutte le associazioni del settore: "I fattori di instabilità e incertezza legati alle supply chain, all'inflazione e ai costi energetici non sono ancora superati e si prolungheranno probabilmente per tutto il 2023, su cui tra l'altro pesa il rischio di recessione e di ulteriore indebolimento della domanda", ha dichiarato Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di **Federauto**.





IL MONDO DEI TRASPORTI



MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO - FONDATA E DIRETTA DA PAOLO ALTIERI

Fraikin Italia continua a crescere e guarda alle sfide del futuro

GARIBOLDI: NOLEGGIO, LA SOLUZIONE VINCENTE

Il numero uno della filiale italiana dell'azienda di noleggio con headquarter a Parigi scatta la fotografia di un mercato sempre più ricettivo nei confronti di uno strumento che si sta rivelando preziosissimo nelle mani di piccole e grandi flotte. Perché realizza un grande obiettivo, quello di andare incontro a clienti sempre più affamati di flessibilità e di costi fissi per mettere su strada i veicoli esattamente quando ne hanno bisogno.

Cristina Altieri da pagina 20 ►


SPECIALE ECOMONDO La Fiera di Rimini dell'economia circolare fa il tutto esaurito

SPECIALE MOBILITÀ Con Iveco Bus Flixbus protagonista del boom del trasporto pubblico

ESPOSITO La fiducia è tutto
Barillari da pag. 8

DECARBONIZZAZIONE
Adesso è urgente un piano strategico

di Paolo Altieri

Infia, Anita, Federato, Unatras e Unrae si sono rivolte al Governo per sottolineare l'urgenza di adottare un piano strategico ed economicamente sostenibile per la decarbonizzazione del trasporto merci su gomma. Le associazioni hanno denunciato al contempo un circolo 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. Gli investimenti necessari per il rinnovo del parco sono stati individuati nella cifra di 250 milioni di euro annui per il periodo 2023-2026: 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. Sta ora alla sensibilità e alla responsabilità dei nostri politici ai vari livelli prendere finalmente atto della necessità di affrontare seriamente i problemi non più differibili dell'autotrasporto merci nazionale su gomma, pena la perdita di ogni competitività.

TOSCANDIA Il dealer di Calenzano e Officine Catta aprono la nuova sede di Olbia
Il Grifone plana in Sardegna per servirla meglio

C. Altieri da pag. 4

Con la massima cura per un territorio delicato come quello del Golfo di Olbia, Toscardia inaugura il suo nuovo avamposto sardo, realizzato nel rispetto di ogni criterio possibile e immaginabile di efficienza e sostenibilità. Un'iniziativa centrale anche nelle strategie



di Casa madre, come testimoniato dalla presenza, oltre che dei titolari del Gruppo toscano al gran completo, anche di una folta rappresentanza del management Scania. A fianco della concessionaria apre i battenti anche la nuova sede di Officine Catta, quella che è già stato definito uno dei punti di assistenza più moderni al mondo.

LAMBERET In crescita la domanda per gli allestimenti isotermitici francesi
Mantella: "Chiudiamo bene l'anno, pronti per il 23"

P. Altieri da pag. 16

Un mercato vitale, quello degli allestimenti a temperatura controllata, che Lamberet ha presidiato per tutto l'anno, riuscendo a fornire il suo prodotto persino nei momenti di maggior scarsità, rispettando non solo i programmi di consegna, ma offrendo ri-



sposte concrete alle preoccupazioni dei clienti. "Abbiamo solo bisogno di poter contare sulla regolarità della produzione - ci ha spiegato Sandro Mantella, Amministratore Delegato della filiale italiana - e il 2023 potrebbe rivelarsi ancor più gratificante di quanto già lascino intuire i primi mesi del calendario.

GRUPPO CECCARELLI
Espansione logistica
Rossi a pag. 18

Inaugurato il nuovo centro logistico nel Carnia Industrial Park di Tolmezzo. Ce ne parla Matteo Pegoraro, Responsabile Divisione Logistica.

EUROMASTER
Mission "possible" per le gru
C. Altieri a pag. 38

È entrata nel network di proprietà del Gruppo Michelin la genovese Vernazza Autogru, specialista nel sollevamento.

ALTIMANI
Partnership con Chiarvesio
Rossi a pag. 40

Un'azienda in continua evoluzione, la Chiarvesio, che oggi rilancia, accogliendo tra i suoi strumenti di lavoro le sponde Altimani Lift.


UNRAE
Mastagni al trainato
C. Altieri a pag. 44

PALLETWAYS
Intervista al CEO Peres
C. Altieri a pag. 42

VOITH TURBO ITALIA
Quarant'anni di successi
Caspani a pag. 51

ALLEGATO INSERTO SUL MONDO DEI VEICOLI COMMERCIALI

ECONOMIA

Auto, le vendite rallentano e le consegne si allungano

Alessandrini a pagina 5



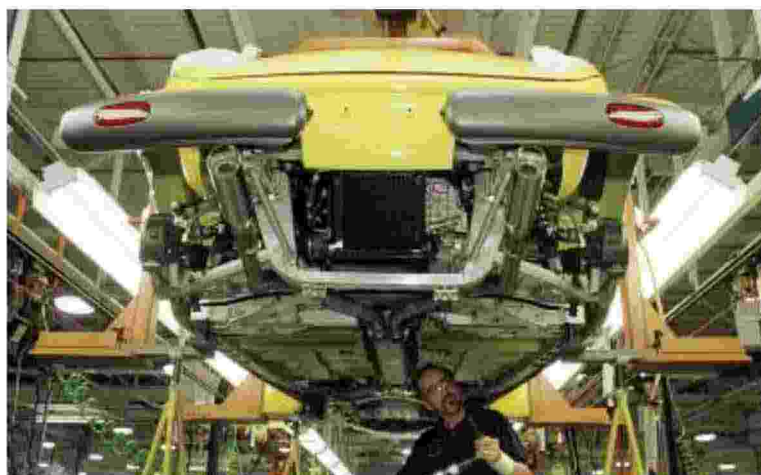
Il mercato delle auto rallenta ancora

Vendite complessive in calo rispetto al 2021 nonostante il dato positivo di ottobre. Restano i forti ritardi nelle consegne

La catena di montaggio di un'industria automobilistica
(foto di repertorio)

di **Andrea Alessandrini**

Ritardi cronicizzati nella consegna dei veicoli, caro costi energetici che inchioda il mercato sempre di nicchia dell'elettrico e il boom delle vendite di ottobre che non sovverte il trend di un anno in scuro-chiaro per il mercato delle auto. Anche nel nostro territorio il trend delle concessionarie (1.230 nel Paese destinate nei prossimi due, tre anni a scendere ad 800) è attraversato da queste tendenze. Che caleranno ancora sensibilmente i punti vendita e gli showroom emerge da un'indagine di **Federauto**, federazione nazionale dei rivenditori, dalla quale di converso risulta però che i concessionari continuano ad avere un ruolo prioritario nella fase di vendita delle automobili, nonostante la nascita di piattaforme digitali e l'intenzione dei costruttori di rivolgersi direttamente ai consumatori con nuovi modelli di distribuzione. Per i beni di valore e di lunga du-



rata, come l'automobile, evidentemente l'intermediazione del professionista continua a offrire affidabilità, riconoscibilità e garanzia di sostegno. Quanto alle vendite, in ottobre si è registrata una nuova crescita dopo quella di agosto e settembre (+14,6% rispetto a ottobre 2021, che aveva archiviato un calo del 36%). Ma pur con l'ottimo dato di ottobre nei primi dieci mesi 2022 si arriva a

1.091.894 immatricolazioni, pari a 175.000 auto in meno dello stesso periodo 2021 e una caduta delle vendite del -13,8%. Quanto alle motorizzazioni, benzina e diesel segnano una crescita e anche il Gpl torna in auge, mentre il metano scende vertiginosamente e l'elettrico frena forte. **Ma il 2022** del settore auto è contrassegnato ancora dai tempi di consegna lunghissimi per

le auto nuove, come confermano tristemente i concessionari cesenati. «È un problema persistente a mette in luce Giovanni Fiammenghi di Moreno Motor-Company e Moreno Toyota, che ha la casa madre a Faenza ma si è stanziato, oltre che a Cesena, in altre città romagnole e a Bologna: «-: perdurano ritardi dai quattro ai dieci mesi nelle consegne e ciò ha spinto quest'anno ancor più il cliente ad orientarsi all'acquisto di auto usate garantite, un mercato che noi curiamo da sempre. Per quanto riguarda il nostro gruppo registriamo una flessione dell'8%

LE TENDENZE

Il caro energia penalizza l'elettrico, vendite a picco per i veicoli a metano

nelle immatricolazioni, più alto che nelle vendite, ma abbiamo 1.350 contratti da perfezionare, a causa dei ritardi.

«Per le alimentazioni a prosegua Fiammenghi - calano le vendite del diesel e complice il caro energia anche quello delle auto elettriche, che in questo contesto sfavorevole hanno perduto attrattività e convenienza».

Luca Magnani della concessionaria Opel, conferma le linee tendenziali di un anno non semplice: «Vendite stazionarie rispetto al 2012: tira la carretta il gpl, tiene il diesel, si è fermato l'elettrico. I ritardi nelle consegne purtroppo persistono, anche l'altro nostro marchio a gamma Dr/Evo lo avverte in modo leggero». In tempi duri l'unione fa ancor più la forza: si è costituito a Cesena **Federauto** presso Confcommercio, con presidente Mauro Ferri, concessionario territoriale Ford. Era presente il presidente nazionale **Federauto** Adolfo De Stefanis.



De Stefani (Federauto): “Sostituire la competizione con la cooperazione”

Di rigore, a fine anno, l'intervista con il Presidente di Federauto, Adolfo De Stefani Cosentino. Tra gli argomenti, il tema associativo (“La nostra nuova sfida è far crescere nei Concessionari la consapevolezza di abbandonare l’era della competizione individuale e sostituirla con la cooperazione”); quello dell’Agenzia (“Penso che nessuno di noi sia disposto ad accettare operazioni trasformistiche”); quello della Legge 108 (“Fiero del risultato, ma ci vuole tempo e pazienza per l’iter legislativo”). (A pagina 8)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

De Stefani (Federauto): “La nuova sfida tra Dealer è sostituire la competizione con la cooperazione”

D'obbligo a fine anno l'intervista al Presidente di **Federauto**, il bolognese trapiantato a Ravenna Adolfo De Stefani Cosentino, Dottore Commercialista, settantenne dinamico Dealer Mercedes e Renault.

De Stefani, come chiude il 2022 la sua gente, possiamo fare una valutazione?

“Possiamo dire luci e ombre. Luci perché, nonostante il mercato non esprima numeri d'immatricolato elevati, i bilanci dei Dealer chiudono in media decisamente bene; del resto, in una crisi di offerta, come quella che stiamo attraversando, il minor fatturato dovrebbe portare maggiori margini. Le ombre rappresentano il futuro modello di distribuzione e la probabile ulteriore riduzione del numero dei Concessionari. Molte *national sales company* hanno già operato in questa direzione e altre lo faranno”.

E l'Associazione dei Dealer, come chiude l'anno, successi e nodi irrisolti?

“**Federauto** chiude un anno intenso perché impegnata su vari fronti (incentivi, regolamento europeo sulle distribuzioni verticali, nuova legislazione italiana sulla distribuzione automobilistica), ma anche di soddisfazione perché i risultati sono venuti. **Federauto** sta dimostrando che le sue potenzialità sono un valore aggiunto per i Dealer. Abbiamo uno staff che svolge una mole di attività importante e che ha sempre profuso un grande impegno; siamo coadiuvati da un pool di professionisti di alto livello e, non posso dimenticare, da Concessionari che accompagnano la nostra attività con impegno. La nostra nuova sfida è far crescere nei Concessionari la consapevolezza di abbandonare, nei rapporti fra noi, l'era della competizione individuale e sostituirla con la cooperazione. Dobbiamo acquisire la coscienza propria di una comunità di imprenditori con una rilevanza economico sociale nazionale e nella dimensione territoriale con cui ognuno di noi si rapporta”.

Elettrico, cosa ne pensa **Federauto?**

“Siamo l'ultimo anello della catena distributiva e vendiamo ciò che la Casa costruttrice propone al mercato anche sottostando alle scelte del Legislatore. L'opinione di **Federauto** è stata esplicita in tutte le sedi e la sintetizzo con una affermazione forte: la transizione energetica è una grossa bugia, perché l'accelerazione impressa non è sostenibile, per i produttori, per il mercato, per le infrastrutture e per la produzione di energia elettrica solo con fonti rinnovabili. Il mercato non può sopportare costi troppo alti per l'acquisto di auto elettriche e vediamo ancora molto lontano il giorno in cui le vetture, i commerciali e gli industriali non endotermici costeranno meno delle autovetture

a combustione interna. La paura è che le auto elettriche a prezzo basso siano solo di fabbricazione cinese, questo porterebbe all'esplosione di una crisi enorme sul settore automotive europeo. E su questa previsione mi sembra che comincino ad allinearsi molti analisti e autorevoli esponenti dell'industria automotive”.

Vendite on line, come andrà a finire?

“Ritengo che l'acquisto di un bene durevole come l'auto-vettura sia ancora lontano dall'acquisto on line anche se per piccoli numeri qualche produttore ci sta provando. Qualche mese fa **Federauto**, con la collaborazione di Format, ha condotto un sondaggio e il dato tendenziale emerso è stato proprio questo. Sottolineo che nel portfolio di attività condotte da **Federauto**, abbiamo anche questo filone che riteniamo molto importante per lo sviluppo delle nostre politiche. Un altro aspetto è quello del *dual pricing*: non vorremo che qualche produttore offrisse il prodotto on line a un prezzo inferiore e proponesse al Concessionario di convincere il cliente, una volta che abbia concluso il contratto secondo i metodi tradizionali di persona, ad andare a casa ed effettuare l'ordine della vettura on line. Questo farebbe dire ai costruttori che le vendite on line stanno decollando. Si tratterebbe di una inaccettabile mistificazione!”

Le vendite a noleggiatori, vi eravate dati molto da fare anche in Corte europea?

“Sì, la nostra battaglia non era contro il noleggio e i noleggiatori, ma sulla dipartita della scontistica che veniva praticata alla rete, rispetto ai noleggiatori del lungo termine; la consideriamo ‘concorrenza sleale’. La pandemia ha cambiato tutto, ora l'ordine non è più ‘non possiamo fermare le fabbriche e quindi dobbiamo vendere a ogni costo’, ma: ‘è stupido vendere sotto costo’. Le Case hanno anche compreso che vendere al Nlt significa perdere il contatto con l'utilizzatore dell'auto e hanno quindi costituito delle società captive specializzate nel Nlt, permettendo alla rete di poter offrire al cliente anche questo prodotto”.

Non ultimo il famigerato passaggio ad Agenzia, quale è lo stato dell'arte?



Adolfo De Stefani Cosentino,
Presidente
Federauto

“Un altro obiettivo che i costruttori di autoveicoli è quello della riduzione del costo della distribuzione e quindi se si potesse annullare la concorrenza interbrand si eviterebbe di perdere redditività. Alcune Case (poche) hanno individuato nel passaggio da contratto di concessione a contratto d'agenzia la panacea di tutti i mali. Il regolamento 720/22 prevede questa ipotesi nella forma dell'agente genuino. A nostro avviso, il contratto d'agenzia mal si addice alla vendita di autovetture. L'ipotesi di un ‘agente genuino’ pare un esercizio molto difficile a meno che non si ricorra alla figura del commissionario. Credo sia uno sviluppo complesso su cui non c'è ancora la parola fine”.

Su questo giornale, nel corso dell'anno, abbiamo raccolto pareri dei Dealer contrastanti sull'Agenzia, come se lo spiega?

“Credo che la posizione debba misurarsi non su ipotesi astratte, ma su contenuti contrattuali effettivi e sulla valutazione delle conseguenze economiche di certe scelte dei costruttori sulla nostra gestione. Penso che nessuno di noi sia disposto ad accettare operazioni trasformistiche”.

Ci sono anche buone notizie, come la legge 108 dello scorso agosto, una cosa senza precedenti in Europa.

“Sì, la legge 108 rappresenta il riconoscimento di uno stato giuridico del Concessionario (o Agente, o Commissionario); riconosce che nel contratto con la Casa costruttrice il Dealer, per quanto grande possa essere, rappresenta la parte debole. Era il segreto di Pulcinella, ma fino a oggi non esisteva una legge che affermasse questo. Sono fiero di questo risultato anche se non me vanto in quanto devo dire grazie a tutti i colleghi, i consulenti e lo staff di **Federauto** che hanno seguito con dedizione, tempo e pazienza l'iter legislativo; è un successo di **Federauto**, ma per merito loro”.

Obiettivi associativi e iniziative 2023?

“Oltre a proseguire nel rapporto con le istituzioni e costruire, come stiamo facendo, una relazione con il nuovo Governo, dobbiamo rafforzare la rappresentatività della nostra comunità, sostenere le associazioni di marca in particolare per il rinnovo dei contratti e affrontare alcune mine di carattere fiscale che coinvolgono molte reti distributive. Da ultimo, iniziare a prepararci per trovare il nuovo presidente di **Federauto**!”

Un augurio ecumenico al mondo della distribuzione auto?

“Ritengo che i Concessionari ancora in esercizio abbiano dato prova di sapersi adattare ai mutamenti del mercato e alle difficoltà; non abbiamo più le pantofole ai piedi come tanti anni fa e ho la certezza che sapremo essere resilienti. Questo per il lavoro, per il resto auguro a tutti i colleghi e a tutte le loro famiglie salute e serenità”.

Il nuovo comitato direttivo di AECDR: Giuseppe Marotta entra nel board

L'assemblea generale dell'Alleanza dei concessionari e riparatori di veicoli europei (AECDR, Alliance of European Car Dealers and Repairers), tenutasi a Bruxelles il 24 novembre, ha eletto all'unanimità il nuovo presidente e ha nominato i membri del comitato direttivo,

madre di Torino. Fondatore e amministratore di Qamion.com, il marketplace diventato riferimento in Italia per la compravendita di veicoli industriali e commerciali usati, Marotta ha iniziato la sua carriera proprio a Bruxelles, occupandosi di relazioni istituzionali europee presso diverse organizzazioni (Ufficio di Confindustria presso l'UE, CECRA, MaaS Alliance). Ha poi intrapreso un percorso di innovazione nel business della vendita e dei servizi legati al truck in Italia, sostenuto dalla lungimiranza e dalla fiducia di alcuni imprenditori italiani leader del settore, fino alla fondazione nel 2021 di Qamion.com. Insieme a lui, sono stati nominati anche il nuovo presidente Gerardo Pérez Giménez (Dealer spagnolo, e già presidente di Faconauto - Spagna), Andrea

Cappella (Presidente di Autocentri Balduina, nonché vice-presidente di Federauto Italia), Manuel Sánchez Moreno (Dealer spagnolo, nonché vice-presidente di Faconauto - Spagna) Marc Voß (Segretario dell'associazione europea dei dealer Peugeot Citroen, e rappresentante della ZDK - Germania), Peter Byrdal (Segretario dell'associazione europea dei dealer Volvo - Danimarca). Nel commentare la nuova nomina, Giuseppe Marotta ha sottolineato il particolare momento storico e il ruolo dei trasporti verso una mobilità più pulita: "Sono onorato di assumere questo incarico di responsabilità per un settore così importante come quello della distribuzione automotive - ha dichiarato - in un periodo



GIUSEPPE MAROTTA ENTRA NEL COMITATO DIRETTIVO DI AECDR.

di transizione fondamentale come quello che stiamo vivendo in questi anni. I dealer, e più particolarmente i dealer truck e veicoli commerciali, che sono stato chiamato a rappresentare all'interno di questo comitato direttivo, hanno un ruolo fondamentale da giocare in questa transizione, e sarà mia premura valorizzare questo elemento all'interno del dibattito UE".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



in un percorso che punta a rafforzare l'immagine e l'attività operativa dell'associazione. Tra i nuovi membri del board spicca la nomina di Giuseppe Marotta, già segretario generale dell'associazione europea dei concessionari Iveco (GACIE), nel cui ruolo si occupa della gestione dei rapporti tra i concessionari Iveco di tutta Europa e la casa



108951

MERCATO



Rimbalo di fine anno per autocarri e trainati

UN OTTOBRE ANCORA IN FORTE CRESCITA FA BEN SPERARE PER UNA CHIUSURA DELL'ANNO IN LINEA CON IL 2021. MOLTO BENE AUTOCARRI (+23,7%) E TRAINATI (+24,2%), MENTRE IL RIALZO È PIÙ CONTENUTO PER GLI AUTOBUS (+1,7%).

A cura della redazione su dati Anfia

Inaspettatamente, il comparto dei veicoli industriali continua il suo trend positivo e anche ad ottobre fa segnare una crescita a doppia cifra, un risultato di buon auspicio per una chiusura d'anno in linea con i risultati del 2021.

Tutto bene, quindi? Fino a un certo punto.

L'incertezza prevale, dettata soprattutto dalla mancanza di una "pianificazione di ampio respiro che accompagni il settore dell'autotrasporto nel processo di transizione" come ha dichiarato Luca Sra, delegato Anfia per il trasporto merci, commentando gli ultimi dati diffusi dall'associazione.

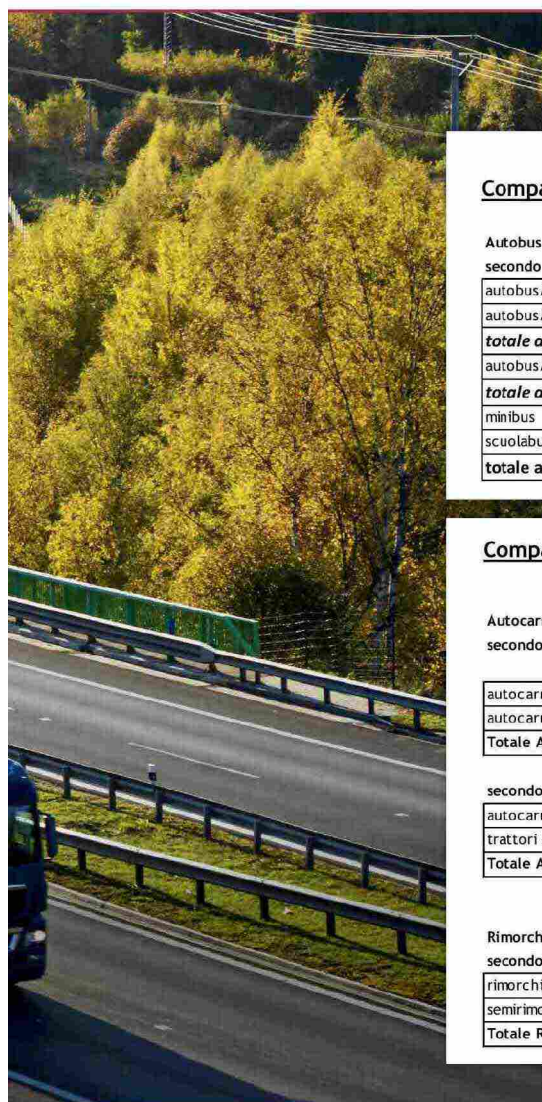
OTTOBRE SU; IL 2022 TIENE BENE

Secondo i dati di Anfia, a ottobre il mercato dei veicoli industriali e de-

gli autobus si è mantenuto positivo, con significativi incrementi a doppia cifra per autocarri e veicoli trainati, mentre gli autobus riportano un rialzo più contenuto.

Analizzando nel dettaglio il mercato di ottobre 2022, nel decimo mese dell'anno sono stati rilasciati 1.877 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+23,7% rispetto ad ottobre 2021) e 1.141 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (+24,2%), suddivisi in 122 rimorchi (+34,1%) e 1.019 semirimorchi (+23,1%).

Nei primi dieci mesi del 2022 si contano 20.670 libretti di circolazione di nuovi autocarri, lo 0,6% in più rispetto ai primi dieci mesi del 2021, e 14.199 libretti di circolazione di



Comparto Trasporto Passeggeri



Autobus con ptt >3500 kg
secondo il tipo

	Ottobre 2022	Ottobre 2021	var. %	gen-ott 2022	gen-ott 2021	var. %
autobus/midibus urbani	39	69	-43,5	656	921	-28,8
autobus/midibus interurbani	69	17	305,9	787	660	19,2
totale autobus adibiti al TPL	108	86	25,6	1.443	1.581	-8,7
autobus/midibus turistici	21	11	90,9	327	297	10,1
totale autobus specifici	129	97	33,0	1.770	1.878	-5,8
minibus	6	37	-83,8	308	429	-28,2
scuolabus	48	46	4,3	472	487	-3,1
totale autobus con ptt >3500 kg	183	180	1,7	2.550	2.794	-8,7

Comparto Trasporto Merci



Autocarri con ptt >3500 kg
secondo le classi di peso

	Ottobre 2022	Ottobre 2021	var. %	gen-ott 2022	gen-ott 2021	var. %
autocarri medi >3500<16000 kg	219	232	-5,6	3.104	3.449	-10,0
autocarri pesanti >=16000 kg	1.658	1.285	29,0	17.566	17.106	2,7
Totale Autocarri con ptt >3500 kg	1.877	1.517	23,7	20.670	20.555	0,6

secondo il tipo

	Ottobre 2022	Ottobre 2021	var. %	gen-ott 2022	gen-ott 2021	var. %
autocarri rigidi	805	788	2,2	9.640	10.427	-7,5
trattori stradali	1.072	729	47,1	11.030	10.128	8,9
Totale Autocarri con ptt >3500 kg	1.877	1.517	23,7	20.670	20.555	0,6

Rimorchi e semirimorchi con ptt >3500 kg
secondo il tipo

	Ottobre 2022	Ottobre 2021	var. %	gen-ott 2022	gen-ott 2021	var. %
rimorchi	122	91	34,1	1.134	1.165	-2,7
semirimorchi	1.019	828	23,1	13.065	11.276	15,9
Totale R & S ptt >3500 kg	1.141	919	24,2	14.199	12.441	14,1

nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (+14,1% rispetto a gennaio-ottobre 2021), così ripartiti: 1.134 rimorchi (-2,7%) e 13.065 semirimorchi (+15,9%).

La crescita non è solo ascrivibile alle buone performance dei costruttori nazionali, ma riguarda anche le case estere. Come evidenzia Anfia, le marche estere totalizzano 8.618 libretti di circolazione nei primi dieci mesi del 2022 (+21,6%); variazione positiva (+4,3%) anche per le marche nazionali, con 5.581 libretti.

I PESANTI TRAINANO. I LEGGERI ARRANCANO

Come siamo stati abituati a osservare negli ultimi mesi, non tutti i comparti registrano crescite sostenute. Analizzando il mercato degli auto-

carri per classi di peso, i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate proseguono il trend negativo e registrano la flessione più marcata (-40,3%), seguiti dai veicoli sopra le 8 e fino a 11,5 tonnellate (-30,8%), dai veicoli sopra le 6 e fino a 8 tonnellate (-18,4%), dal segmento sopra le 11,5 e fino a 12 t (-13%) e dal segmento sopra le 12 e sotto le 16 tonnellate (-10,9%).

Mantengono una variazione positiva, invece, i veicoli sopra le 5 e fino a 6 tonnellate (+48,3%) e i veicoli pesanti da 16 tonnellate in su (+2,7%). Gli autocarri rigidi risultano in calo del 7,5% a gennaio-ottobre, mentre i trattori stradali chiudono a +8,9%. Nello stesso periodo, prosegue il trend discendente dei veicoli da cantiere (-3,4%), mentre

i veicoli stradali recuperano a +1% (erano in calo del 57,7% a gennaio-settembre).

UN MERCATO FEDELE AL DIESEL

Analizzando il mercato per alimentazione, a gennaio-ottobre 2022 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta del 3,7% (era del 5,9% a gennaio-ottobre 2021), per un totale di 760 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano appena lo 0,1% del totale (era lo 0,2% nei primi dieci mesi del 2021).

SERVONO MISURE DI SOSTEGNO

"In un contesto come quello attuale, caratterizzato da forti fenomeni inflattivi e da una perdurante carenza di materie prime e semilavo-

"L'obiettivo è la sostenibilità e non l'affermazione di una tecnologia": le proposte di Federauto Trucks

"Il dibattito che si è acceso nelle ultime settimane, sia a livello nazionale sia europeo, riguardo l'elettificazione dei veicoli commerciali leggeri e pesanti, come soluzione mono-tecnologica per sostenere i programmi europei per la decarbonizzazione dei trasporti, merita alcuni chiarimenti per evitare che la discussione sia basata solo su opinioni, orientamenti e «interessi privati» che nulla hanno a che vedere con la sostenibilità ambientale e il bene della collettività. Sono questi, infatti, e non l'affermazione di una

tecnologia, gli obiettivi da raggiungere". Lo ha dichiarato il vicepresidente di Federauto con delega Trucks&Van, Massimo Artusi, intervenendo nel dibattito in corso sulle prospettive dei veicoli commerciali elettrici (BEV) indicati da molti come una panacea per la transizione ecologica del trasporto merci e della logistica.

Premesse alla base delle proposte

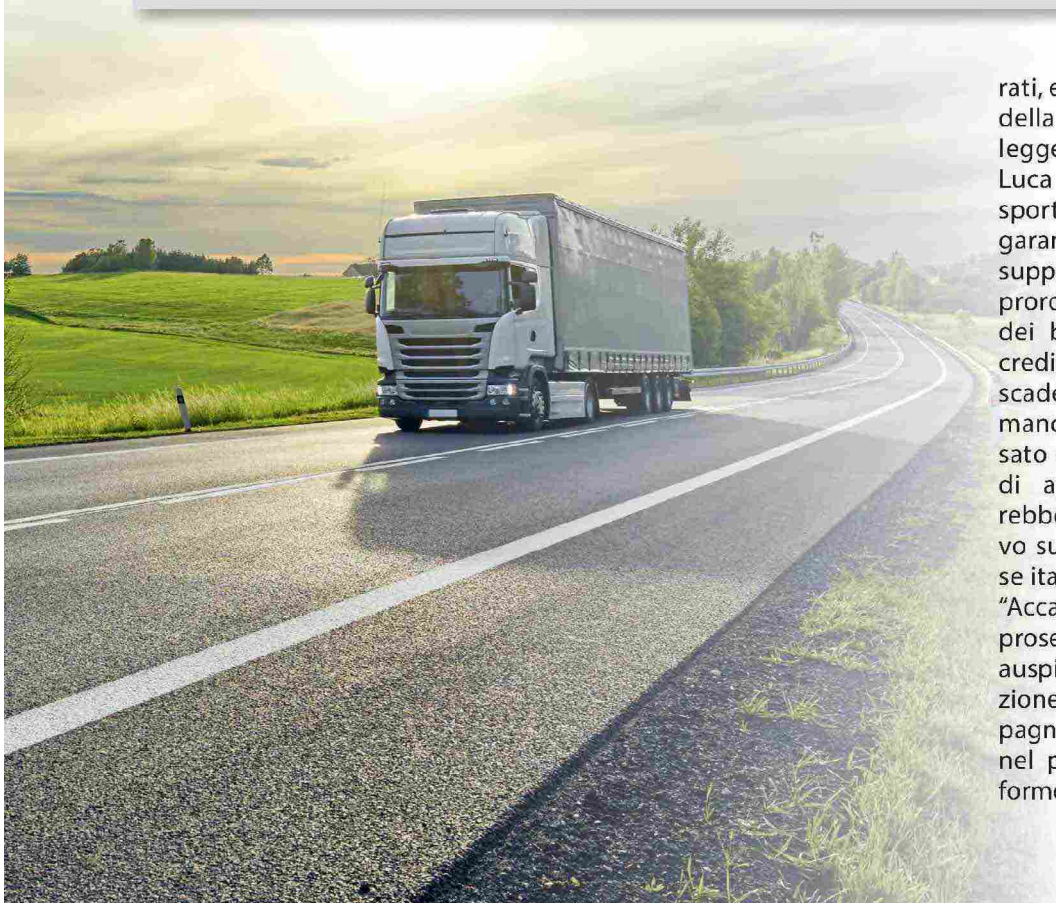
Federauto Trucks ha elaborato e divulgato a livello istituzionale un documento di proposte per il settore della logistica

italiana, con l'indicazione di soluzioni pragmatiche e coerenti che includono, per citarne alcune, le misure necessarie al rinnovo del parco, alla diffusione dell'energia rinnovabile e le azioni per rendere più competitivo il settore. Il documento parte da alcune premesse. La prima è che l'autotrasporto, inteso come trasporto professionale di merci in conto terzi, impatta tra il 3% e il 4% sulle emissioni complessive di CO₂ generate dal Paese e a tali emissioni corrispondono una pluralità di missioni, tanto che si parla di settore "difficile da abbattere".

La seconda premessa è che quando si parla di energia elettrica per l'autotrazione, è essenziale partire dal fatto che, se si vogliono raggiungere le emissioni zero di CO₂, l'energia elettrica impiegata deve essere prodotta alla fonte a emissioni zero. La terza premessa consiste nella necessità di valutare l'impatto ambientale dell'autotrazione (di quella elettrica come di tutte le altre, per garantire la massima neutralità), considerando l'intero ciclo di vita del prodotto attraverso l'uso del LCA (Life Cycle Assessment). Le conseguenze negative

rati, e in vista dell'imminente avvio della discussione sulla prossima legge di bilancio – ha commenta Luca Sra, delegato Anfia per il trasporto merci – si rende necessario garantire adeguate politiche di supporto alla domanda, tra cui la proroga dei termini di consegna dei beni strumentali oggetto di credito d'imposta, attualmente in scadenza il 31 dicembre 2022. Un mancato accesso all'incentivo causato da ritardi nelle filiere globali di approvvigionamento rischierebbe di avere un effetto depressivo sugli investimenti delle imprese italiane".

"Accanto a misure contingenti – ha proseguito Luca Sra – si rende poi auspicabile adottare una pianificazione di ampio respiro che accompagni il settore dell'autotrasporto nel processo di transizione verso forme di mobilità sostenibili. Rite-

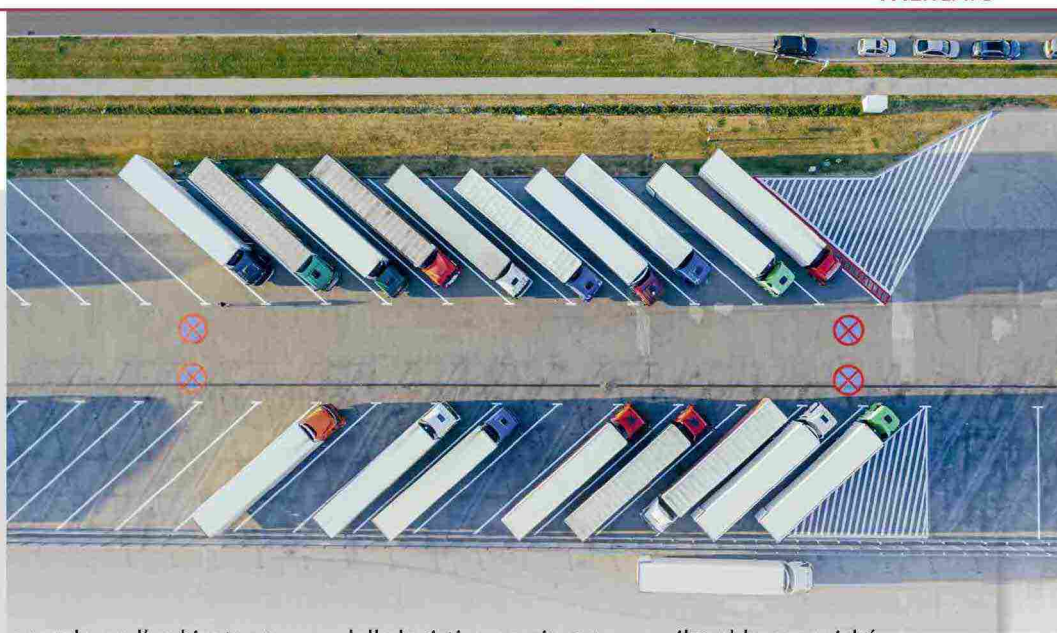


76
NVI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

MERCATO



per l'ambiente non derivano solo dall'uso del prodotto e dai combustibili fossili, ma anche dalla realizzazione del prodotto e degli equipaggiamenti e/o accessori, dal loro smaltimento, così come dalla vita utile che possiamo dare a ciò che utilizziamo.

Come ultima premessa è necessario concentrare l'attenzione sui climalteranti (in pratica solo le emissioni di CO₂) ma senza dimenticare le emissioni inquinanti, come il particolato, gli ossidi di azoto, il biossido di zolfo, il benzene, gli idrocarburi policiclici aromatici, dannosi

non solo per l'ambiente ma anche per le persone.

Elettificazione: lo stato attuale

Secondo **Federauto** Trucks sul piano delle emissioni la tecnologia full electric è una soluzione che può dare un contributo per la sostenibilità ambientale

della logistica, specie per le missioni di breve raggio, ma significativo solamente in termini di riduzione della concentrazione di ossidi e polveri sottili nelle tratte e aree di maggior traffico. Si tratta quindi di una scelta in grado di decarbonizzare il comparto solo in parte, finendo anzi per nascondere

il problema anziché eliminarlo. **Federauto**, mantenendo un approccio tecnologicamente neutrale ed orientato prioritariamente al raggiungimento dei target di decarbonizzazione, vuole essere al servizio delle Istituzioni, delle imprese e della collettività.

77
NVI

niamo importante provvedere a una riforma del sistema attuale di incentivi per il rinnovo del parco circolante sia in termini di quantità del contributo – come fatto ad esempio in Germania con un incentivo in percentuale sul differenziale tra veicoli a zero emissioni e veicoli tradizionali – sia includendo nel perimetro della misura forme alternative all'acquisto, come il noleggio a lungo termine”.

AUTOBUS: IN ATTESA DEI FONDI PNRR

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg ha totalizzato ad ottobre 183 nuove unità, con un incremento dell'1,7% rispetto a ottobre 2021. Nel decimo mese dell'anno, tutti i segmenti hanno registrato una variazione positiva, ad eccezione dei minibus, che hanno chiuso in pesante calo a

-83,8%: +90,9% per gli autobus e midibus turistici, +25,6% per gli autobus adibiti al TPL e +4,3% per gli scuolabus.

Nei primi dieci mesi del 2022, i libretti di autobus rilasciati sono stati 2.550 (-8,7% rispetto a gennaio-ottobre 2021). Tre comparti su quattro riportano una flessione: i minibus (-28,2%), gli autobus adibiti al TPL (-8,7%) e gli scuolabus (-3,1%), mentre si mantengono ancora positivi gli autobus e midibus turistici (+10,1%).

Un dato interessante viene dall'analisi dei dati sulle alimentazioni. la quota di mercato degli autobus alimentati gas è salita al 17,4% nel periodo gennaio-ottobre 2022 (contro il 6,8% di gennaio-ottobre 2021), mentre gli elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano solo il 6,3% (9,2% nei primi dieci mesi del 2021).

“Analizzando gli ultimi dati disponibili, si vede un leggero incremento delle immatricolazioni nell'ambito dell'intero comparto TPL (urbani e interurbani) per il mese di ottobre 2022 sullo stesso mese del 2021, anche se il dato aggregato gennaio-ottobre 2022 sul pari periodo 2021 fa segnare un -8% – ha commentato Fabio Magnoni, presidente della Sezione Autobus di Anfia. Se si considera il solo comparto degli autobus urbani, il delta tra il cumulato 2022 e il cumulato 2021 è del -29%”.

“Di fronte a questi dati – ha proseguito il presidente Magnoni – non possiamo far altro che attendere la distribuzione dei fondi PNRR per dare il 'vero' via alle gare pubbliche per i mezzi per trasporto pubblico e al ricambio delle flotte, che si vedrà nel 2023 e 2024”.

TRASPORTI AL CENTRO

La scelta di riportare il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla vecchia denominazione è un segnale dell'importanza che si vuole attribuire al settore. Il Governo ha deciso che le risorse destinate a compensare gli aumenti sul gasolio andranno solo alle imprese con sede in Italia

Con i primi provvedimenti del Governo Meloni sono arrivate anche alcune novità per il settore dei trasporti e della logistica. A partire dal nome del Ministero guidato da **Matteo Salvini** che recupera la vecchia denominazione di Infrastrutture e Trasporti; un chiaro segnale di come i trasporti vengano considerati centrali per l'economia e lo sviluppo del Paese. Segnale al quale si sono già aggiunti interventi concreti, come la decisione di assegnare le risorse destinate a ristorare gli incrementi registrati sul gasolio solo alle imprese aventi sede in Italia. L'art. 7 del Decreto Legge Aiuti Quater, infatti, specifica che gli 85 milioni di euro previsti dal D.L. Aiuti ter e destinati al

settore dell'autotrasporto devono essere erogati esclusivamente alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia. Una modifica sostanziale rispetto a quanto stabilito dal D.L. Aiuti Ter che invece prevedeva l'accesso ai finanziamenti anche alle imprese straniere di altri Paesi membri dell'Ue. E anche nella Legge di Stabilità 2023, che dovrà essere approvata dal Parlamento entro il 31 dicembre di quest'anno, sono previsti contributi a favore del settore. Nella bozza bollinata al vaglio delle Camere è infatti presente l'art. 85 che autorizza una "spesa di 200 milioni per l'anno 2023 per un contributo utile a mitigare gli effetti del rincaro del gasolio impiegato in

veicoli di categoria Euro 5 o superiore per le imprese, con sede legale o stabile organizzazione in Italia, che esercitano l'attività di trasporto". Modalità e termini per l'erogazione del contributo saranno però decisi da un successivo decreto del MIT, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, entro il 31 marzo 2023. La Manovra inoltre riconosce alle imprese non gasivore - in cui rientrano anche le imprese di autotrasporto - un contributo straordinario sotto forma di credito di imposta pari al 45% della spesa sostenuta per l'acquisto del gas naturale consumato nel primo trimestre del 2023 per usi energetici diversi da quelli termoelettrici, qualora il prezzo di riferimento del gas subisca un incremento superiore al 30% del corrispondente prezzo dello stesso trimestre 2019 (vedi anche art. a pag. 45 per il contributo d'imposta previsto per quest'anno).

TIR

Dalla Finanziaria sono stati invece tolti 50 milioni di euro aggiuntivi destinati a Marebonus e Ferrobonus (la Finanziaria 2021 aveva già stanziato 22 milioni per Ferrobonus e 21,5 per Marebonus per il 2023), anche se Salvini si è detto fiducioso per questo ulteriore finanziamento.

“Al momento non c'è partita corrente e purtroppo sia

Marebonus che Ferrobonus ne fanno parte - ha

spiegato a Tir il

Viceministro **Edoardo**

Rixi -. Stiamo però

cercando di trovare

delle soluzioni

anche perché in un

momento di forte

cantierizzazione

come quello che ci

aspetta queste misure ci

consentirebbero di alleviare

la morsa del traffico che rischia di paralizzare alcuni nodi cruciali del Paese”.

Ma il Ministro Salvini ha anche assunto posizioni nette su un'altra tematica cara all'autotrasporto, ovvero l'annosa questione del corridoio del Brennero che nei prossimi giorni sarà affrontata a Bruxelles, durante il Consiglio dei Trasporti Ue (vedi art. a pag. 8-9).

I temi di cui discutere dunque sono molti, altri dovranno essere affrontati prossimamente. Come ad esempio la questione della decarbonizzazione del settore. Le rappresentanze dell'autotrasporto e della filiera industriale e commerciale automotive, Anfia, Anita, **Federauto**, Unatras e Unrae hanno inviato una lettera al Governo in cui chiedono un

piano strategico per affrontare la decarbonizzazione del trasporto merci su gomma che sia “ambizioso, realistico ed economicamente sostenibile dal sistema Paese”. Secondo le associazioni il settore avrebbe bisogno di investimenti per circa 250 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023-2026 per riuscire a rinnovare il parco circolante, che è tra i più vecchi d'Europa.



Galeazzo Bignami



Tullio Ferrante



Edoardo Rixi

DUE VICEMINISTRI E UN SOTTOSEGRETARIO PER IL MIT

Due Viceministri, **Edoardo Rixi** e **Galeazzo Bignami**, e un sottosegretario, **Tullio Ferrante**, affiancano il Ministro **Matteo Salvini** al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Rixi, genovese, classe 1974 e laurea in Economia e Commercio, è al suo secondo incarico da Viceministro alle Infrastrutture, ruolo che ha ricoperto sotto il primo Governo Conte, dal 1° ottobre 2018 al 30 maggio 2019. Già deputato con la Lega Nord nel 2010, è stato anche consigliere regionale in Liguria dove ha ricoperto l'incarico di assessore allo Sviluppo economico con delega anche a Porti e Logistica. Nel 2019 è stato nominato responsabile nazionale Trasporti e Infrastrutture della Lega.

Bignami, bolognese, laureato in Giurisprudenza, svolge la professione di avvocato. Alle ultime elezioni è stato eletto alla Camera dei deputati fra le file di Fratelli d'Italia. Già consigliere regionale in Emilia-Romagna nel 2010, è stato eletto alla Camera anche nel 2018 ed è stato membro della Commissione speciale per l'esame degli atti urgenti presentati dal Governo e, successivamente, della Commissione Finanze.

Ferrante, classe 1989, originario di San Giorgio a Cremano, è laureato in Giurisprudenza e svolge la professione di avvocato. È iscritto a Forza Italia dal 2004 ed è stato eletto lo scorso 25 settembre alla Camera dei Deputati nella coalizione di centro-destra.



CHI SI OCCUPA DEI TRASPORTI?
Nella foto grande, il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Matteo Salvini, che di tutto parla meno che dei problemi del settore. Ma li conosce? Forse lo farà il viceministro Edoardo Rixi che attende (sembra) la delega. A lato, Anna Vita Manigrasso, presidente di Assotir, che esulta per la vittoria al Tar contro il Comitato dell'Albo.

8 NOVEMBRE

Unatras scrive a Salvini: si deve in tempi brevi «avviare il confronto e trovare le soluzioni che le imprese italiane aspettano».

10 NOVEMBRE

Il Tar del Lazio annulla il decreto di ricostituzione del Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori.

17 NOVEMBRE

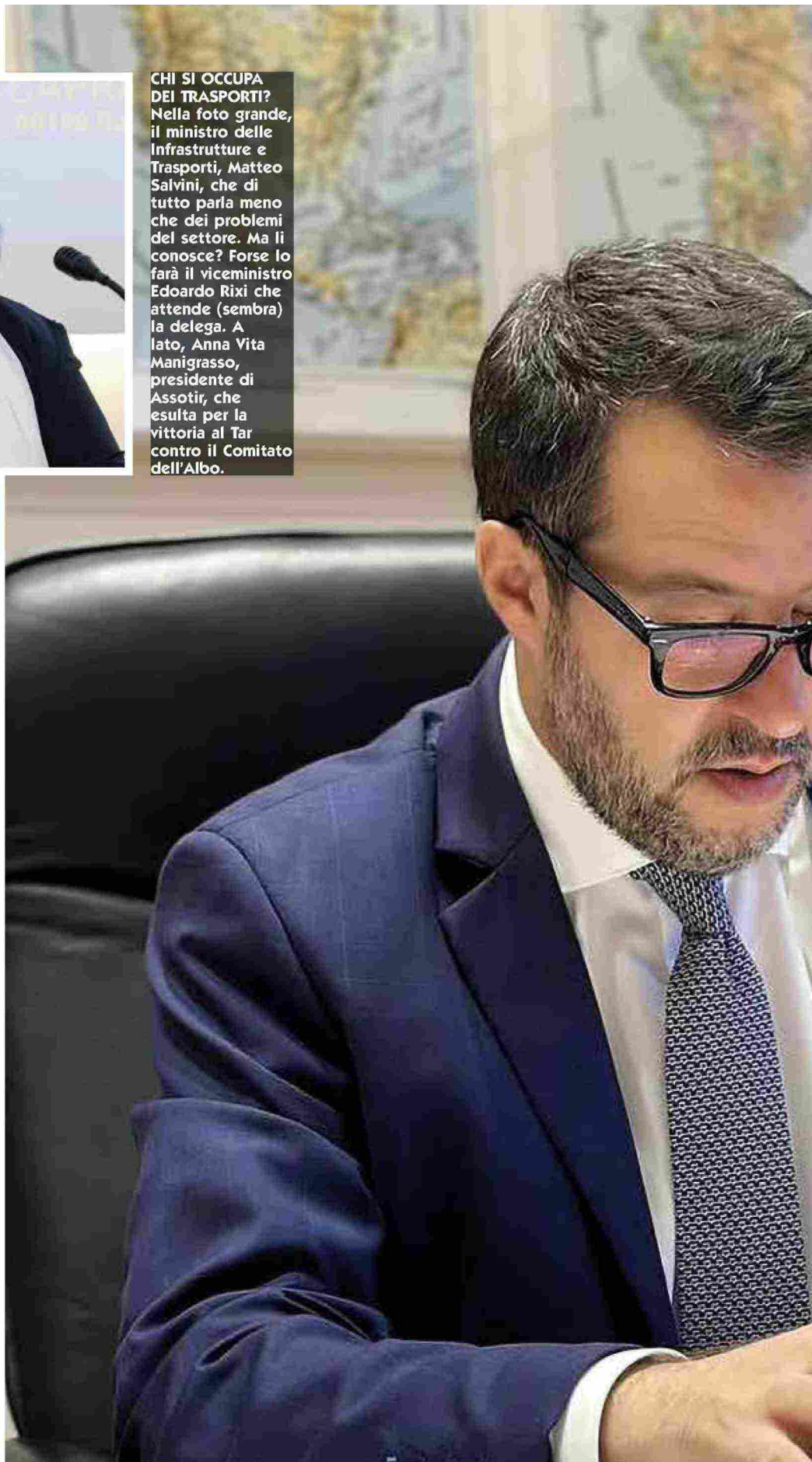
Anita, Fai e Fedit, insieme a Confindustria, presentano il ricorso alla Corte di giustizia Ue contro la Commissione europea sulle limitazioni ai mezzi pesanti imposte dal Tirolo.

22 NOVEMBRE

Il presidente di Contrasporto Confcommercio, Paolo Uggè, lancia l'appello: nel 2021 sono morti due camionisti ogni tre giorni (più 44 per cento rispetto al 2020).

23 NOVEMBRE

Anita, Anfia, **Federauto** e Unrae chiedono un miliardo di euro dal 2023 al 2026 per svecchiare il parco circolante e decarbonizzare così il trasporto merci in Italia.



Caro Salvini ti scrivo

C'È POSTA PER MATTEO

Luna di miele già finita. Il settore vuole risposte, e subito. Per la decarbonizzazione dei trasporti chiesto un miliardo di euro in quattro anni. E c'è il ricorso alla Corte di giustizia Ue per il Brennero

È ora di passare ai fatti. Le associazioni prendono carta e penna e scrivono al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (non più delle Mobilità sostenibili) nonché vicepremier, Matteo Salvini, per chiedere azioni rapide e efficaci a beneficio delle imprese in gravi difficoltà. La prima missiva è di Unatras, e pur

cortese nei toni è già piena di sostanza. Mentre, al momento di scrivere, ancora si attende di conoscere il nome del sottosegretario o viceministro che seguirà direttamente il settore, probabilmente il viceministro Edoardo Rixi che lo aveva già fatto nel governo gialloverde, e a cui Salvini ha già affidato le deleghe su porti e mare.

Serve un miliardo di euro in quattro anni per ridurre la vetustà del parco circolante

Anita, Anflia, Federauto, Unrae

ASSOTIR VINCE AL TAR. ANNULLATO IL COMITATO DELL'ALBO

Annullato dal Tar del Lazio il decreto dello scorso anno di ricostituzione del Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori. È stato dunque accolto il ricorso presentato da Assotir.

Il nuovo Comitato si era riunito per la prima volta un anno fa e sa-

rebbe dovuto rimanere in carica fino al 2025. «La Magistratura ha messo la parola fine alla scandalosa vicenda della ricostituzione del Comitato centrale per l'Albo voluta dal precedente esecutivo», ha dichiarato la presidente di Assotir, Anna Vita Manigrasso. «La sen-

tenza conferma la validità della nostra battaglia, fatta in solitudine, a livello associativo ma, con il fondamentale sostegno dei trasportatori». «Ci aspettiamo dal nuovo governo segnali di netta discontinuità. Per i vari soggetti responsabili di questo disastro, si tratta di una

lezione da tenere a mente», ha osservato il segretario generale di Assotir, Claudio Donati, «Certamente, questa vicenda, oltre ad essere motivo di soddisfazione, dà nuovo slancio ad Assotir nel portare avanti le istanze di maggiore impegno, a iniziare dalle

quattro regole per riformare il settore (costi minimi obbligatori, disciplina della subvezione, tempi di pagamento e riconoscimento effettivo del tempo impiegato al carico/scarico delle merci), oltre alle questioni emergenziali, tra cui, in primis, il caro-gasolio».



La richiesta unanime è di agire presto e bene a tutela delle aziende. Ma la partita si preannuncia complicata, visto che con la manovra economica si è capito che il governo Meloni è molto attento alla spesa e incline, per mano del ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti, a un certo rigore.

Quattro richieste di Unatras

«L'emergenza energetica e l'aumento dei costi continua penalizza pesantemente le imprese; è urgente che venga prodotto dall'Agenzia delle entrate il codice tributo per l'utilizzo delle risorse stanziato per compensare l'aumento del costo del carburante, come previsto dal decreto Aiuti del 17 maggio 2022», scrive il presidente di Unatras Amedeo

Genedani, «Nel decreto Aiuti ter è stato introdotto un fondo per il sostegno al settore, con dotazione di 85 milioni di euro. Al momento, senza i criteri di ripartizione, non c'è la fruibilità delle risorse; sarebbe auspicabile l'adeguata modifica legislativa nel più breve tempo possibile. Inoltre, altre questioni vanno risolte: il pagamento del contributo all'Art, non dovuto, a nostro parere, da parte di un settore che è completamente liberalizzato; le regole per l'accesso al mercato, che per effetto del discutibile recepimento del regolamento comunitario sta producendo effetti distortivi e incoerenti

con le politiche di incentivazione dei mezzi sostenibili; il pagamento atteso dalle imprese da alcuni anni, relativo agli incentivi sugli investimenti per l'acquisto di mezzi più rispettosi dell'ambiente e per la formazione professionale».

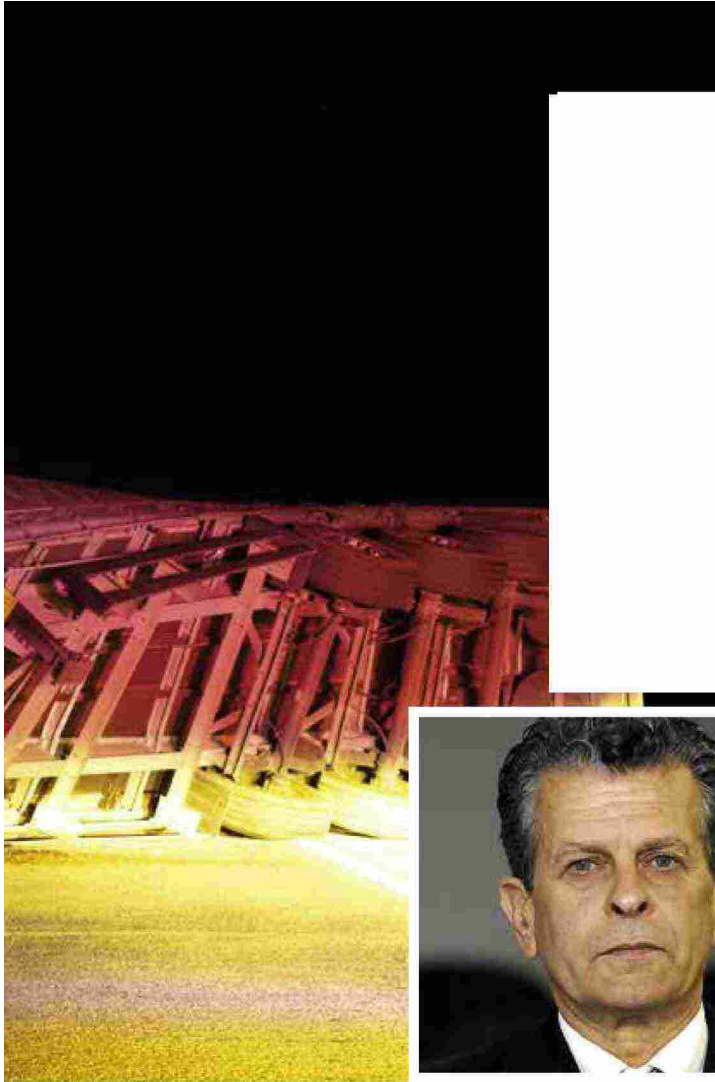
Poco dopo, al ministro Salvini è arrivata un'altra lettera. Questa volta a Unatras si sono aggiunte di Anita, Anfia,

Federauto e Unrae. Il tema è quello, cruciale, della decarbonizzazione dei trasporti: facile a dirsi, un po' meno a farsi.

In questo caso, la missiva contiene una precisa richiesta in termini di risorse: un miliardo di euro, 250 milioni l'anno dal 2023 al

Dopo il Brennero arrivano le ipotizzate chiusure al Bianco di tre mesi all'anno per 18 anni

Paolo Uggè



CI SONO 85 MILIONI FERMI
È la denuncia di Amedeo Genedani, presidente di Unatras (foto). Mancano i criteri di ripartizione per erogarli alle imprese. Nella foto grande, un incidente. Quelli mortali per gli autisti dei tir sono in aumento.

2026. Cosa ne dirà Giorgetti? «È necessaria e urgente l'adozione di un piano strategico per affrontare la decarbonizzazione del trasporto merci su gomma che sia ambizioso, realistico e economicamente sostenibile dal sistema paese», scrivono le associazioni a Salvini.

Serve un miliardo in quattro anni

«A oggi il parco circolante ha oltre 14 anni di età media (in Francia 12 anni e in Germania 9,4) ed è uno dei meno moderni in Europa per impatto ecologico, efficienza e sicurezza. Per ridurlo di qualche anno la vetustà, a sostegno degli investimenti servirebbero circa 250 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023-2026». Ma c'è anche un'altra grana

sulla scrivania del ministro Salvini. È l'eterna questione del Brennero, che con l'aggiunta dei lavori al Monte Bianco rischia di strozzare il flusso delle merci italiane.

«Dopo il Brennero, arrivano le ipotizzate chiusure del traforo del Bianco, tre mesi all'anno per 18 anni», afferma il presidente di Fai Confratsporto, Paolo Uggè, «Come si può pensare che il nostro Pil torni a salire? Come si può sperare di essere competitivi in Europa?». Uggè ha poi rivolto un appello al ministro: «Il tema va affrontato rapidamente a livello comunitario perché, con i valichi al 'ralenti', le imprese non sa-

ranno in grado di programmare la consegna delle merci». Poi, c'è il ricorso presentato da Anita, Fai, Fedit e Confindustria alla Corte di giustizia Ue contro la Commissione europea sulle limitazioni ai tir imposte dal Tirolo. E ci si chiede: perché solo la Fai e non tutta Unatras?

Per chi ha presentato il ricorso, comunque, da troppo tempo il Land Tirolo applica indisturbato divieti che generano extra costi per le imprese italiane, minando la competitività della nostra economia. Il 70 per cento dell'export italiano passa attraverso le Alpi e la maggior parte transita dal Brennero,

lungo il Corridoio Scan-Med, uno degli assi portanti della rete transeuropea.

«Da anni denunciavamo l'inaccettabile situazione causata dai divieti di circolazione imposti dal Tirolo», dichiara il presidente di Anita, Thomas Baumgartner, «In assenza di interventi decisivi delle istituzioni europee, abbiamo deciso l'azione legale per porre fine alla reiterata violazione dei principi di libera circolazione delle merci e di equa concorrenza nell'Ue».

Responsabilità Ue sul Brennero

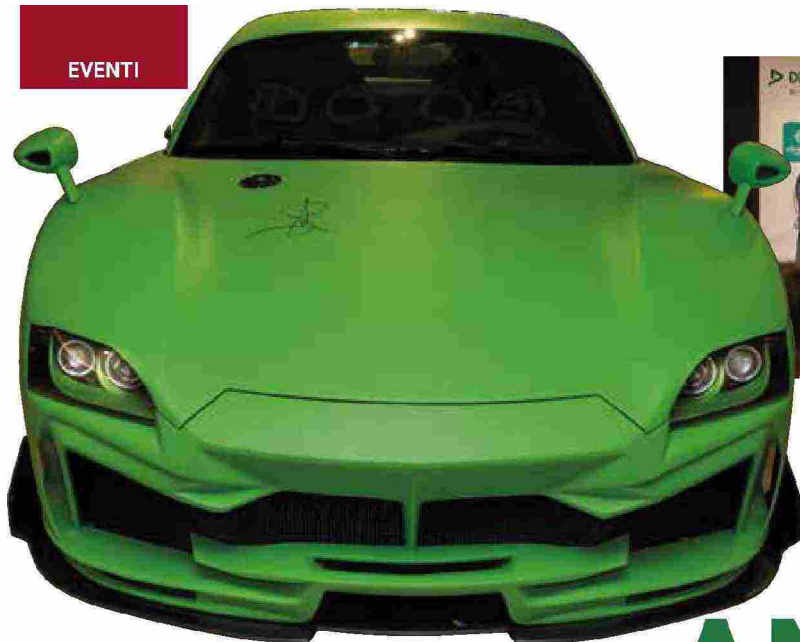
«Le azioni inadeguate della Commissione Ue nei confronti del Tirolo austriaco, per contrastare la politica pseudo ambientalista perseguita ai danni del nostro Paese, ci ha costretti a richiedere l'intervento della Corte di giustizia», gli ha fatto eco Uggè, «Auspichiamo che la Corte accerti le responsabilità di chi ha evitato di aprire la procedura d'infrazione verso l'Austria per violazione delle norme del trattato Ue sulla concorrenza e sulla libera circolazione delle merci». Gli ostacoli sulla strada del ministro Salvini, insomma, non mancano, in Italia così come in Europa.

Riccardo Venturi

In assenza di interventi decisivi al Brennero abbiamo avviato l'azione legale alla Corte

Thomas Baumgartner

EVENTI



#FORUMAUTOMOTIVE

TEMPI ANOMALY

Li vive il mercato dell'auto, attraversato dai moti rivoluzionari innescati dalla transizione green. Saprà e vorrà adeguarsi per non soccombere?

di Roberta Carati

Il biglietto da visita di #FORUMAutoMotive in edizione autunnale è Anomalya, spettacolare supercar costruita nelle officine di Sly Garage Factory a Capannori, verde solo nel colore; sotto il cofano ruggisce un 6 cilindri 3.2 aspirato (circa 350 Cv) che assicura, per dirla con le parole di Sly Soldano, "un'esperienza di guida senza filtri né bugie"; eppure, è sempre il suo creatore a ribadire che "l'endotermico non è morto, l'endotermico può evolvere". Ne sono convinti i tanti ospiti che si succedono sul palco nei tre talk show che affrontano da diverse angolature il

tema del green. "La tecnologia", esordisce l'ideatore dell'evento, Pierluigi Bonora, "ha inciso tantissimo su sicurezza e riduzione delle emissioni. Peccato però che in questa evoluzione si sia inserita l'ideologia martellante contro le motorizzazioni endotermiche. Ci vuole più razionalità, il green non deve diventare un business".

Guardano avanti le start up della mobilità. Gabriele Ferrieri (ANGI) sottolinea l'importanza di "sostenere le giovani generazioni, vista anche la fuga di cervelli aumentata del 40%", e racconta di eventi che "passano dalla cybersicurezza al problema energetico fino all'introduzione in Italia del metaverso"; Hazim Nada (AEHRA) anticipa il lancio di "due veicoli elettrici, simil Suv e berlina, per i quali è stata utile l'esperienza Aero Gravity"; si spinge più lontano Ludovico Campana (TUC.technology) con l'auto 'LEGO'

Alla CRI il DEKRA Road Safety Award

"La Croce Rossa Italiana si è distinta nella sicurezza stradale grazie al servizio di ambulanze, di primo soccorso e di formazione".

Questa la motivazione che è valsa alla CRI, nella figura del presidente Francesco Rocca, il Premio Internazionale 'DEKRA Road Safety Award 2022'.

"L'educazione alla sicurezza stradale e alla prevenzione dei comportamenti a rischio è una priorità per la Croce Rossa Italiana", ha dichiarato Rocca, sottolineando che dal 2020 al 2021 gli incidenti stradali

sono aumentati del 30 per cento, con una crescita di circa il 20 per cento del numero delle vittime. "Guidare in sicurezza è fondamentale per il nostro lavoro, perché i mezzi su strada ci consentono di raggiungere luoghi inaccessibili. Quindi, grazie per la sensibilità che avete mostrato nei nostri confronti".

Il DEKRA Road Safety Award è stato assegnato nelle precedenti edizioni al rettore del Politecnico di Milano Ferruccio Resta, al presidente di Brembo Alberto Bombassei, al prefetto Roberto Sgalla, al sindaco Marco Bucci nel suo ruolo di Commissario straordinario per la ricostruzione del ponte di Genova.





e la possibilità di "configurarla in base alle esigenze"; concretissimi, invece, i "120mila euro, metà in soldi veri e metà in servizi, che diamo alle start up per l'accelerazione", spiega Eugenio Razelli (Motor Valley Accelerator).

Parlano di ricarica Alberto Stecca (Silla Industries), che pensa "all'auto come accumulatore per le case e a sistemi di accumulo separati", Costantino Fassino (Free2move eSolutions), che assicura come "dalla nostra app si può visualizzare il 90% delle colonnine in tutta Europa", Marco Oliver Rossi (Atlante), per cui la rete è "fast e ultra-fast".

Mamma i cinesi!

La seconda tavola rotonda titola provocatoriamente 'Cinesi pronti all'invasione'. Non abbocca Dino Brancale (AVL): "Il problema non è la Cina, il problema è l'Europa. Dov'è la competitività industriale?"; non è d'accordo nemmeno Michele Crisci (Volvo) dal momento che "in questi 12 anni dall'acquisto dei cinesi di Geely, Volvo è rinata e non è mai stata svedese come oggi"; quanto ad Andrea Bartolomeo (MG Motor Italy) "se giri con una MG la provenienza cinese viene oscurata da qualità e design"; per Marco Saltalamacchia (Gruppo Koelliker) "la Cina è nazionalista, punta su se stessa"; e Federico Daffi (Eurasia Motor Company), "assodato che l'elettrico arriverà", si mette dalla parte dei "consumatori che chiedono auto a un prezzo accessibile". L'ultimo talk show guarda alle aziende automotive alle prese con la riconversione all'elettrico e le bollette impazzite. Tra Gianmarco Giorda (Anfia), per il quale "la scelta monotecnologica è scellerata", e Corrado La Forgia (Federmeccanica), convinto della necessità che "la transizione va scelta in maniera unitaria", si alza la voce concorde dei sindacati: Rocco Palombella (Uilm) osserva che "la necessità di ridurre la CO₂ viene perseguita come fosse una moda", Edi Lazzi (Fiom) che "questo tsunami va cavalcato" e che "bisogna creare posti di lavoro", Ferdinando Uliano (Fim) che "bisogna prevedere ammortizzatori sociali che aiutino i lavoratori che saranno vittime della transizione".

Il 24 e 25 ottobre a Milano evento focalizzato sulla transizione green, lo sviluppo dell'innovazione made in Italy, l'invasione dei brand cinesi e i rischi connessi alla svolta elettrica.

www.flottefinanzaweb.it

Tempesta perfetta? No, perpetua

EVENTI



Quella che sta attraversando il mondo automotive è una tempesta che da perfetta è diventata perpetua e richiede, come spiega Pierluigi Bonora introducendo la prima giornata di #FORUM, "il superamento dell'approccio strumentale alla transizione ecologica. La svolta elettrica è stata decisa senza consultare il mercato e da più parti sembrano emergere dei ripensamenti". In collegamento telefonico, il ministro dell'Ambiente Pichetto ribadisce che "sulla neutralità tecnologica la posizione del Governo è di continuità rispetto all'Esecutivo Draghi".

La domanda di un cambio di passo arriva dagli esponenti della filiera: "Le motorizzazioni endotermiche più recenti", chiarisce Claudio Spinaci (UNEM), "hanno raggiunto già oggi gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento". "L'Europa va a due velocità", riflette Simonpaolo Buongiardino (Federmotorizzazione), "si possono ancora mettere in discussione i tempi della transizione". "Stante l'attuale mix di produzione di energia nel nostro Paese", rileva Andrea Arzà (Federchimica-Assogasliquidi), "affidarsi alla sola tecnologia elettrica è una scelta ideologica e tutt'altro che a zero emissioni". "Dal Governo", dice la sua Michele Crisci (Unrae), "mi aspetto una pianificazione rivolta al futuro per le fonti energetiche". "Chiediamo che questa transizione venga fatta tenendo conto della realtà e dell'industria nazionale", aggiunge Adolfo De Stefani Cosentino (Federauto): "Il Governo deve avere un approccio di lungo periodo; cambiare in continuazione le regole del quadro di riferimento", ammonisce Alberto Viano (Aniasa), "blocca gli investimenti". "Il tema centrale per il Governo sarà svecchiare il parco circolante, più inquinante ma anche", puntualizza Roberto Scarabel (AsConAuto), "più pericoloso e meno sicuro". "La presenza nel Governo di persone maggiormente coinvolte sui temi dell'impresa e del settore automotive", sono le parole ottimistiche di Marco Stella (Anfia), "creano premesse positive per proseguire un dialogo che consenta di gestire al meglio gli anni a venire". "Dobbiamo trasformare i problemi in opportunità", esorta Francesco Naso (Motus-E); "un'opportunità può arrivare dall'usato ex noleggiato immesso sul mercato a costi decisamente più abbordabili".



novembre 2022 - Flotte & Finanza - 23



FEDERAUTO
Federazione Italiana Concessionari Auto

Web

AUTO ITALIA: FEDERAUTO, VERSO POCO PIU' DI 1,3 MLN VENDITE IN 2022

Timore ulteriore indebolimento domanda in 2023 (Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 01 dic - Il mercato dell'auto in novembre "segna il quarto segno positivo consecutivo, per effetto soprattutto di un confronto con novembre 2021 che era stato davvero depresso nei volumi e della recente inclusione del noleggio tra i beneficiari degli ecobonus statali. Tuttavia, i fattori di instabilità e di incertezza legati alle supply chain, all'inflazione e ai costi energetici non sono ancora superati e si prolungheranno probabilmente per tutto il 2023, su cui tra l'altro spira il rischio di recessione e di ulteriore indebolimento della domanda". Lo ha detto Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la federazione dei concessionari auto, commentando i dati sulle immatricolazioni di novembre (+14,7% a 119.853 unità, ma -11,63% il progressivo annuo). Comunque, segnala Federauto, il calo è del -31,7% rispetto all'anno pre-pandemia, con un disavanzo di oltre 560.000 pezzi.

"L'anno in corso si appresta a chiudere con volumi di vendita poco sopra 1,3 milioni di autovetture, dunque con un'ulteriore frenata del mercato rispetto al 2021 e in particolare della domanda dei privati, lasciando irrisolti diversi nodi strategici per la transizione ecologica.

Restano, infatti, ancora nel cassetto dei decreti inattuati i contributi per gli investimenti in infrastrutture di ricarica elettrica di imprese, professionisti e utenti privati", ha detto ancora De Stefani, che ritiene che "l'introduzione di un credito di imposta esteso fino a tutto il 2030 per l'installazione di infrastrutture di ricarica elettrica ultraveloce da parte degli operatori di vendita e assistenza degli autoveicoli, insieme allo snellimento delle pratiche per l'implementazione dei punti di ricarica, possa migliorarne la fruibilità e contribuire al raggiungimento degli obiettivi fissati dalla strategia europea per una mobilità sostenibile". Federauto ricorda che prossimi giorni tornerà a riunirsi il tavolo automotive presso il ministero delle Imprese e del Made in Italy: "Si tratta di un passo importante con il quale riprendere il dialogo istituzionale sui temi cari al settore automotive, partendo il 5 dicembre dagli investimenti produttivi in Italia e solo successivamente sugli aspetti del mercato", ha detto De Stefani.

Ars

(RADIOCOR) 01-12-22 18:32:21 (0596) 5 NNNN



IL MERCATO DELL'AUTO CONTINUA A CRESCERE, MA IL FUTURO NON È ROSEO...

Quarto rialzo consecutivo: a novembre aumento delle immatricolazioni del 14,67% a 119.853 unità, rispetto alle 104.519 unità di novembre 2021. **Unrae e Federauto: "Troppe incognite legate all'inflazione e ai costi energetici".**



Quarto mese consecutivo in rialzo per il mercato dell'auto, secondo i dati diffusi dal CED del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili a **novembre c'è stato un aumento delle immatricolazioni del 14,67% a 119.853 unità, rispetto alle 104.519 unità di novembre 2021**. Resta negativo ma con una riduzione della contrazione, il consuntivo dei primi 11 mesi che registra una flessione dell'11,63% a 1.211.769 unità, rispetto a 1.371.315 unità dello stesso periodo dello scorso anno. I trasferimenti di proprietà sono stati 415.438 a fronte di 290.382 passaggi registrati a novembre 2021, con un aumento del 43,07%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 535.291, ha interessato per il 22,39% vetture nuove e per il 77,61% vetture usate.



Unrae: "Servono interventi urgenti"

Secondo **Michele Crisci**, presidente dell'Unrae, *"i grandi ed epocali cambiamenti che stanno interessando il mondo della mobilità, con l'evoluzione dell'industria dell'auto e la transizione verso una mobilità sostenibile, richiedono una*

urgente riflessione su come affrontare la riconversione industriale nel nostro Paese".

"Al nuovo esecutivo - ha sottolineato Crisci - chiederemo interventi urgenti su tre punti cardine: uno stimolo robusto ed efficace 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 indicazione chiara di tempi, luoghi, tipologie di colonnine da installare e soggetti incaricati agli investimenti; infine, revisione strutturale della fiscalità privata e aziendale sull'auto".

Federauto: "Rischio recessione nel 2023"

Commentando i dati del mercato di novembre, **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto, ha sottolineato che *"nonostante il quarto rialzo consecutivo del mercato auto i fattori di instabilità e di incertezza legati alle supply chain, all'inflazione e ai costi energetici non sono ancora superati e si prolungheranno probabilmente per tutto il 2023, su cui tra l'altro spira il rischio di recessione e di ulteriore indebolimento della domanda".* *"Ritengo - ha aggiunto Cosentino - che l'introduzione di un credito di imposta esteso fino a tutto il 2030 per l'installazione di infrastrutture di ricarica elettrica ultraveloce da parte degli operatori di vendita e assistenza degli autoveicoli, insieme allo snellimento delle pratiche per l'implementazione dei punti di ricarica, possa migliorarne la fruibilità e contribuire al raggiungimento degli obiettivi fissati dalla strategia europea per una mobilità sostenibile".*

"Nei prossimi giorni tornerà a riunirsi il Tavolo automotive presso il Mimit (Ministero delle Imprese e del Made in Italy). "Si tratta di un passo importante con il quale riprendere il dialogo istituzionale sui temi cari al settore automotive, partendo il 5 dicembre dagli investimenti produttivi in Italia e solo successivamente sugli aspetti del mercato. Fondamentale, per noi, resta la prospettiva di revisione della fiscalità sull'auto aziendale", ha concluso De De Stefani.

In Europa inversione tendenza: +14% a ottobre

Il mercato automobilistico in Europa registra nel mese di ottobre il terzo dato positivo consecutivo dopo i tredici negativi. Le auto vendute in Europa, Paesi Efta e Regno Unito sono state 910.75, il 14,1% in più dello stesso mese del 2021. Il totale da inizio anno è 9.181.660, in calo del 7,8% sull'analogo periodo dell'anno scorso, con un deficit di circa 780.000 veicoli. Tutti i Paesi contribuiscono alla crescita dell'ultimo mese, tre dei quattro principali con incrementi a doppia cifra: la Germania (+16.8%), l'Italia (+14.6%) e la Spagna (+11.7%). Più modesta la crescita del mercato francese (+5.5%).

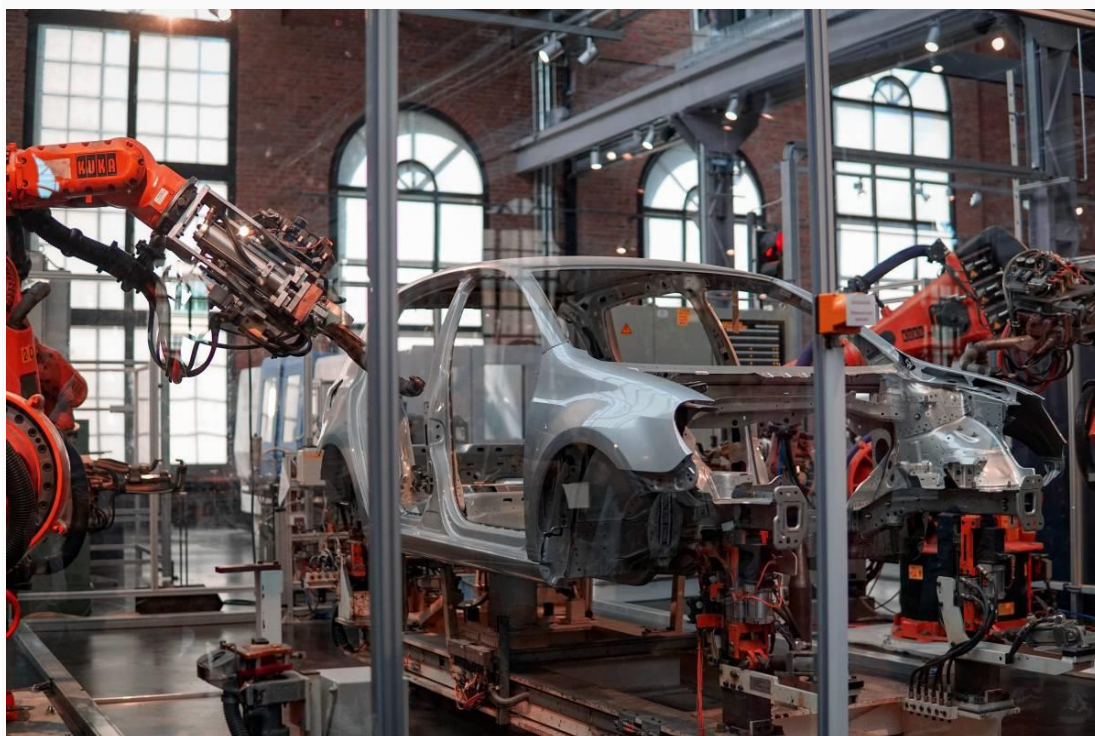
"La posizione non lusinghiera fra i cinque grandi mercati d'Europa, mostra come l'automotive in Italia necessiti con urgenza di una chiara e coordinata strategia verso la transizione sostenibile da parte delle istituzioni centrali e locali". Così il **direttore generale dell'Unrae, Andrea Cardinali**, secondo il quale *"per favorire la decarbonizzazione, in linea con il principio di neutralità tecnologica, è necessaria in primo luogo una concreta politica per le infrastrutture pubbliche e private, sia per la ricarica elettrica che per il rifornimento di idrogeno. prevedendo fondi e sgravi fiscali sostanziosi, un dettagliato programma temporale di sviluppo, una capillarità adeguata ed omogenea su tutto il territorio italiano".*

Inoltre, *"occorrono misure mirate a mantenere e potenziare gli incentivi all'acquisto di autovetture per il rinnovo del parco circolante fino al 2026 a favore di privati e aziende in ragione delle fasce di emissioni di CO2, prevedendo un contributo anche per i redditi meno elevati. E occorre anche rivedere l'impianto fiscale per l'auto aziendale in uso promiscuo, attraverso una revisione della detraibilità Iva e della deducibilità dei costi, basando anch'esse sulle emissioni di CO2".*

Automotive, rischio recessione nel 2023: ecco quali sono i timori

2 Dicembre 2022 - 07:47

Nonostante alcuni timidi segnali positivi, il presidente di Federauto crede che il 2023 non sia l'anno giusto per la ripresa completa del mercato auto: ecco alcuni numeri e le prospettive



Nonostante i primi timidi segnali positivi per il 2023, la strada verso una completa guarigione del **mercato dell'auto** è ancora lunga. Novembre 2022 si è chiuso con il segno più rispetto allo stesso mese dell'anno precedente grazie anche agli ecobonus dello stato ma a causa di numerosi fattori di instabilità e incertezza, il prossimo anno è a "*rischio di recessione e di ulteriore indebolimento della domanda*".

I numeri del 2022

L'affermazione è stata fatta dal presidente di [Federauto](#), **Adolfo De Stefani**, dopo aver visto i dati del mese appena passato: le immatricolazioni hanno segnato un +14,7% (119.853 unità), ma il progressivo annuo è sempre in passivo dell'11,63% con un calo

addirittura del 31,7% rispetto all'anno che ha preceduto la pandemia con un disavanzo superiore a 560mila pezzi. Il 2022 si dovrebbe chiudere con circa 1,3 milioni di vetture vendute ma si tratta di *"un'ulteriore frenata del mercato rispetto al 2021 e in particolare della domanda dei privati, lasciando irrisolti diversi nodi strategici per la transizione ecologica"*, si legge sul [comunicato](#) della Federazione.

La strategia fino al 2030

Il suggerimento di De Stefani è introdurre un **credito di imposta** esteso fino al 2030 che possa agevolare e permettere l'installazione di infrastrutture di ricarica elettrica ultraveloce *"da parte degli operatori di vendita e assistenza degli autoveicoli, insieme allo snellimento delle pratiche per l'implementazione dei punti di ricarica"*, per poter raggiungere gli obiettivi Ue e migliorare la fruibilità del mercato in maniera sostenibile. Si riunirà nei prossimi giorni anche il Tavolo automotive al Mimit (Ministero delle Imprese e del Made in Italy).

Come va l'elettrico

In linea con le auto tradizionali, anche le **elettriche** hanno subito drastici cali a novembre con una diminuzione delle immatricolazioni del 26,1% e una conseguente riduzione della quota dal 4,4% dei primi undici mesi del 2021 al 3,7% dello stesso periodo del 2022. Le vetture **plug-in** fanno segnare un +20,6% ma nei mesi gennaio-novembre calano del 6,7%. Le vetture a **Gpl** balzano al +37% a novembre segnando l'11,3% del mercato e l'8,9% da inizio 2022; le vetture a **metano** calano a picco (-78,6% a novembre e -65,8% nel consuntivo annuo). Benzina e diesel presentano dei balzi del +14,8% e +13,8% pur con un calo delle rispettivamente del 18,1% e del 22,6%.

De Stefani ha poi concluso che la riunione dei prossimi giorni *"è passo importante con il quale riprendere il dialogo istituzionale sui temi cari al settore automotive, partendo il 5 dicembre dagli investimenti produttivi in Italia e solo successivamente sugli aspetti del mercato"*.

Federauto: immatricolazioni auto novembre +14,7%



A novembre, secondo i dati diffusi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le immatricolazioni di autovetture hanno registrato una crescita del +14,7% rispetto al pari periodo 2021 (119.853 contro 104.519), mentre nel progressivo annuo i volumi segnano una flessione del -11,6%, ovvero 1.211.769 contro 1.371.315 unità del 2021. Il calo è del -31,7% rispetto all'anno pre-pandemia, con un disavanzo di oltre 560.000 pezzi.

«Il mercato dell'auto segna il quarto segno positivo consecutivo, per effetto soprattutto di un confronto con novembre 2021 che era stato davvero depresso nei volumi e della recente inclusione del noleggio tra i beneficiari degli ecobonus statali. Tuttavia, i fattori di instabilità e di incertezza legati alle supply chain, all'inflazione e ai costi energetici non sono ancora superati e si prolungheranno probabilmente per tutto il 2023, su cui tra l'altro spira il rischio di recessione e di ulteriore indebolimento della domanda», dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

«L'anno in corso si appresta a chiudere con volumi di vendita poco sopra 1 milione e 300mila autovetture, dunque con un'ulteriore frenata del mercato rispetto al 2021 e in particolare della domanda dei privati, lasciando irrisolti diversi nodi strategici per la transizione ecologica. Restano, infatti, ancora nel cassetto dei decreti inattuati i contributi per gli investimenti in infrastrutture di ricarica elettrica di imprese, professionisti (90 milioni previsti dal DM 25 agosto 2021) e di utenti privati (40 milioni stanziati dal DPCM 4 agosto 2022), i quali, invece, rappresentano tasselli centrali per una ampia diffusione dei veicoli elettrici, soprattutto in vista dello stringente limite temporale alle vendite dei veicoli endotermici, fissato dall'Europa al 2035. Limite – aggiunge De Stefani – che auspico venga ricalibrato in funzione della neutralità tecnologica all'abbattimento della CO₂, in quanto gli utilizzatori privati saranno certamente i primi ad essere incisi da questo cambiamento forzato».

«Inoltre, ritengo che l'introduzione di un credito di imposta esteso fino a tutto il 2030 per l'installazione di infrastrutture di ricarica elettrica ultraveloce da parte degli operatori di vendita e assistenza degli autoveicoli, insieme allo snellimento delle pratiche per l'implementazione dei punti di ricarica, possa migliorarne la fruibilità e contribuire al raggiungimento degli obiettivi fissati dalla strategia europea per una mobilità sostenibile».

«Nei prossimi giorni tornerà a riunirsi il Tavolo automotive presso il Mimit (Ministero delle imprese e del made in Italy). Si tratta di un passo importante con il quale riprendere il dialogo istituzionale sui temi cari al settore automotive, partendo il 5 dicembre dagli investimenti produttivi in Italia e solo successivamente sugli aspetti del mercato. Fondamentale, per noi, resta la prospettiva di revisione della fiscalità sull'auto aziendale, con la detraibilità totale dell'Iva per chi acquista auto a bassissime emissioni di anidride carbonica: l'auspicio è che il nuovo Governo possa finalmente mettere mano su questo rilevante dossier al fine di accelerare la sostituzione del parco circolante più vecchio, inquinante e insicuro. È evidente come senza una strategia politica a tutto tondo e tecnologie maggiormente competitive in grado di creare valore ai vari livelli della filiera, il salto verso la completa elettrificazione a zero emissioni al 2035 non sarà privo di incognite», conclude De Stefani.

Analizzando con maggior dettaglio il mercato, i privati si mantengono agli stessi livelli di novembre 2021 mentre da inizio anno l'arretramento è del -17,1% (quota mese 56,7%, ossia -8,38 p.p.) e al 59,4% da inizio anno (quota anno 59,4%). Il canale delle società evidenzia un lieve incremento del +3,9% nel mese (quota 13%), negli undici mesi invece flessione è del -14,4% (quota 13,4%). Il noleggio spinto dagli incentivi fa registrare complessivamente un consistente incremento (+69,2%), arrivando ad una quota di mercato sul mese del 30,3% (27,2% nel cumulato).

Sul lato delle alimentazioni, le immatricolazioni di auto elettriche hanno subito a novembre un decremento del -26,1% con una riduzione della quota dal 4,4% degli undici mesi 2021 al 3,7% dello stesso periodo del 2022. Le plug-in sono in territorio positivo nel mese (+20,6%) mentre nel periodo gennaio-novembre la diminuzione è del -6,7% (quota 5,7%). Le vetture a Gpl ottengono +37% a novembre, rappresentando l'11,3% del mercato e l'8,9% da inizio 2022; le vetture a metano sono inesorabilmente in picchiata (-78,6% mese e -65,8% nel consuntivo annuo) e valgono appena lo 0,8% del mercato 2022. Benzina e diesel crescono rispettivamente del +14,8% e +13,8%, con una quota di mercato del 27,2% e 18%; negli undici mesi 2022, le immatricolazioni di autovetture a benzina si sono ridotte del -18,1% (q.d.m. 27,9%) e quelle del diesel del -22,6% (q.d.m. 19,6%).

DL Milleproroghe, salta l'estensione dei termini di consegna dei beni strumentali. Protestano le associazioni

"Purtroppo, il grido d'allarme congiunto con i clienti non ha sortito effetti e oggi le imprese di trasporto rischiano di veder pregiudicato l'accesso ad una delle principali misure di sostegno agli investimenti degli ultimi anni, che, tra l'altro, non sarà più operativa nel 2023", scrivono ANAV, ANFIA, ANITA, Federauto e UNATRAS.

12/22/2022 di Redazione



Nessuna previsione, nel DL Milleproroghe appena approvato dal Consiglio dei Ministri, di estensione dei termini di consegna dei beni strumentali tradizionali, tra cui rientrano i veicoli utilizzati dalle imprese che effettuano servizi di trasporto. Per questo motivo, si alza la voce di protesta delle associazioni, nello specifico [ANAV, ANFIA, ANITA, Federauto e UNATRAS](#), che hanno diffuso oggi una nota congiunta.

Cosa manca, secondo le associazioni, nel DL Milleproroghe

“Il rischio che il settore automotive, a causa delle ben note problematiche di rallentamento su tutte le principali catene di approvvigionamento, shortage di chip, materie prime e semilavorati, potesse non riuscire a rispettare le scadenze previste dalla Legge di Bilancio 2021 era stato con largo anticipo comunicato al Governo, con **la richiesta di concessione di 6 mesi di proroga che nulla avrebbero impattato sui bilanci dello Stato**”, si legge nella nota. “Purtroppo, il grido d’allarme congiunto con i clienti non ha sortito effetti e oggi le imprese di trasporto rischiano di veder pregiudicato l’accesso ad una delle principali misure di sostegno agli investimenti degli ultimi anni, che, tra l’altro, non sarà più operativa nel 2023”.

“Al fine di tutelare gli investimenti fatti dalle imprese italiane negli scorsi due anni con non poche difficoltà, l’auspicio è che, oltre al rinnovo del credito d’imposta riservato alle imprese del Mezzogiorno previsto dal DDL Bilancio 2023 in via d’approvazione in questi giorni, **si proceda in sede di conversione parlamentare del DL Milleproroghe ad estendere di sei mesi i termini di consegna dei beni oggetto del credito d’imposta in scadenza il 31 dicembre 2022**”.

Mancata proroga dei termini di consegna di beni strumentali tradizionali: l'appello al Governo di associazioni e filiera a ripensarci

Comunicato congiunto di Anav, Anfia, Anita, Federauto e Unatras



di Gaetano Scavuzzo 22 Dicembre, 2022

Beni strumentali



In merito alla **mancata previsione**, nel testo del decreto legge Milleproroghe appena approvato dal Consigli dei Ministri, **dell'estensione dei termini di consegna dei beni strumentali tradizionali**, tra cui rientrano i veicoli utilizzati dalla imprese che effettuano servizi di trasporto, si alza la protesta delle associazioni di rappresentanza delle imprese italiane di trasporto merci e passeggeri e della filiera industriale e commerciale automotive apprendono la notizia con “profondo sconcerto”.

Rischio di pregiudicare l'accesso al sostegno per tante imprese

La richiesta di concessione di sei mesi di proroga, a impatto zero sulle finanze dello Stato, avanzata con largo anticipo al Governo da parte delle associazioni di categoria e della filiera automotive non ha sortito gli effetti sperati. Oggi, viene sottolineato nella nota congiunta ANAV-ANFIA-ANITA-FEDERAUTO-UNATRAS, “le imprese di trasporto rischiano di veder pregiudicato l'accesso ad una delle principali misure di sostegno agli investimenti degli ultimi anni, che, tra l'altro, non sarà più operativa nel 2023”.

L'auspicio di associazioni e filiera

Associazioni e filiera si auspicano che, oltre al rinnovo del credito d'imposta riservato alle imprese del Mezzogiorno previsto dal DDL Bilancio 2023 in via d'approvazione in questi giorni, si proceda in sede di conversione parlamentare del decreto legge Milleproroghe ad **estendere di sei mesi i termini di consegna dei beni oggetto del credito d'imposta in scadenza il 31 dicembre 2022**, ed in particolare ai: beni strumentali materiali tradizionali e innovativi ordinati nel 2021 e per cui è stato versato un acconto del 20% (dal 31/12/2022 al 30/06/2023); beni strumentali materiali tradizionali e innovativi ordinati nel 2022 e per cui non è stato versato acconto (dal 31/12/2022 al 30/06/2023); beni strumentali materiali tradizionali ordinati nel 2022 e per cui è stato versato un acconto del 20% (dal 30/06/2023 al 31/12/2023).

DL Milleproroghe: l'allarme di Federauto per la mancata estensione dei termini di consegna di beni strumentali

- 22 Dicembre 2022



(PRIMAPRESS) - ROMA – Il decreto Milleproroghe appena approvato lascia fuori le imprese dell'automotive. In una nota Federauto denuncia l'allarme delle imprese italiane di trasporto merci e passeggeri e della filiera industriale e commerciale del mancato inserimento nel testo del DL Milleproroghe appena approvato dal Consiglio dei Ministri, della estensione dei termini di consegna dei beni strumentali tradizionali, tra cui rientrano i veicoli utilizzati dalle imprese che effettuano servizi di trasporto.

"Il rischio - si legge nel comunicato - è che il settore automotive, a causa delle ben note problematiche di rallentamento su tutte le principali catene di approvvigionamento, *shortage di chip*, materie prime e semilavorati, potesse non riuscire a rispettare le scadenze previste dalla Legge di Bilancio 2021 era stato con largo anticipo comunicato al Governo, con la richiesta di concessione di 6 mesi di proroga che nulla avrebbero impattato sui bilanci dello Stato. Purtroppo - conclude la nota - il grido d'allarme congiunto con i clienti non ha sortito effetti e oggi le imprese di trasporto rischiano di veder pregiudicato l'accesso ad una delle principali misure di sostegno agli investimenti degli ultimi anni, che, tra l'altro, non sarà più operativa nel 2023. - (PRIMAPRESS)



FEDERAUTO
Federazione Italiana Concessionari Auto

Truck

Federauto Trucks: Artusi, obiettivo è sostenibilità e non affermazione di una tecnologia

(FERPRESS) – Roma, 7 DIC – “Il dibattito che si è acceso nelle ultime settimane, sia a livello nazionale che europeo, riguardo l’elettrificazione dei veicoli commerciali leggeri e pesanti, come soluzione mono-tecnologica per sostenere i programmi europei per la decarbonizzazione dei trasporti, merita alcuni chiarimenti per evitare che la discussione sia basata solo su opinioni, orientamenti e «interessi privati» che nulla hanno a che vedere con la sostenibilità ambientale e il bene della collettività. Sono questi, infatti, e non l’affermazione di una tecnologia, gli obiettivi da raggiungere”.

Lo ha dichiarato il vicepresidente di Federauto con delega Trucks&Van, Massimo Artusi, intervenendo nel dibattito in corso sulle prospettive dei veicoli commerciali elettrici (BEV) indicati da molti come una panacea per la transizione ecologica del trasporto merci e della logistica.

Federauto Trucks ha elaborato e divulgato a livello istituzionale un documento di proposte per il settore della logistica italiana, con l’indicazione di soluzioni pragmatiche e coerenti che includono, per citarne alcune, le misure necessarie al rinnovo del parco, alla diffusione dell’energia rinnovabile e le azioni per rendere più competitivo il settore.

Il documento parte da alcune premesse. La prima è che l’autotrasporto, inteso come trasporto professionale di merci in conto terzi, impatta tra il 3% e il 4% sulle emissioni complessive di CO2 generate dal Paese e a tali emissioni corrispondono una pluralità di missioni, tanto che si parla di settore «difficile da abbattere».

La seconda premessa è che quando si parla di energia elettrica per l’autotrazione, è essenziale partire dal fatto che, se si vogliono raggiungere le emissioni zero di CO2, l’energia elettrica impiegata deve essere prodotta alla fonte a emissioni zero. Non ha alcun effetto benefico produrre

energia elettrica per i veicoli usando combustibili fossili, poiché così facendo non si eliminano le emissioni di climalteranti e inquinanti, ma se ne trasferisce altrove la produzione.

La terza premessa consiste nella necessità di valutare l'impatto ambientale dell'autotrazione (di quella elettrica come di tutte le altre, per garantire la massima neutralità), considerando l'intero ciclo di vita del prodotto attraverso l'uso del LCA (Life Cycle Assessment). Le conseguenze negative per l'ambiente non derivano solo dall'uso del prodotto e dai combustibili fossili, ma anche dalla realizzazione del prodotto e degli equipaggiamenti e/o accessori, dal loro smaltimento (ad esempio le batterie, l'estrazione dei materiali occorrenti e l'impatto per lo smaltimento sono invasivi per l'ambiente e costosi in termini energetici), così come dalla vita utile che possiamo dare a ciò che utilizziamo.

Come ultima premessa è necessario concentrare l'attenzione sui climalteranti (in pratica solo le emissioni di CO₂) ma senza dimenticare le emissioni inquinanti, come il particolato, gli ossidi di azoto, il biossido di zolfo, il benzene, gli idrocarburi policiclici aromatici, dannosi non solo per l'ambiente ma anche per le persone.

Allo stato attuale, quindi, sul piano delle emissioni la tecnologia full electric è una soluzione che può dare un contributo per la sostenibilità ambientale della logistica, specie per le missioni di breve raggio, ma significativo solamente in termini di riduzione della concentrazione di ossidi e polveri sottili nelle tratte e aree di maggior traffico. Si tratta quindi di una scelta in grado di decarbonizzare il comparto solo in parte, finendo anzi per nascondere il problema anziché eliminarlo.

L'operatività delle flotte che svolgono logistica di lungo raggio – anche di tipo intermodale – richiede autonomia di esercizio, tempi di rifornimento e volumi di carico non compatibili con le alimentazioni full electric, stante l'attuale stato di sviluppo delle batterie e la difficoltà di approvvigionamento di elettricità (il tema dell'autonomia di produzione di energia elettrica rinnovabile dovrebbe essere una priorità per il nostro Paese) ancor prima dell'assenza di strutture di ricarica.

Anche se ancora non è stato sufficientemente evidenziato, soprattutto per il medio e il lungo raggio, la tecnologia elettrica non è tuttora pronta e i costi operativi restano troppo elevati. Diversamente da quanto sostenuto da alcuni studi di parte, non è possibile compensare i maggiori costi di investimento a carico delle imprese di autotrasporto per l'acquisto di un mezzo full

electric (nonché i crescenti costi dell'elettricità, specie in configurazione fast-charging) né con una riduzione significativa dei costi di esercizio, né con una disponibilità della committenza a pagare sufficientemente di più le missioni di trasporto (salvo alcune sporadiche sperimentazioni), né tanto meno mediante gli incentivi in vigore per la transizione ecologica dell'autotrasporto (che sono comunque a carico della collettività).

Tuttavia, gli incentivi destinati in generale al rinnovo del parco circolante si rivelano assolutamente necessari ad eliminare dalla circolazione, incentivandone la sostituzione nel modo più veloce possibile, tutto quel parco obsoleto e antecedente all'Euro V (che si stima essere superiore al 60% del circolante) e che incide negativamente e in misura più che proporzionale rispetto ai veicoli di ultima generazione Euro VI in termini di inquinamento e di sicurezza (non essendo dotati dei più moderni sistemi di sicurezza dei veicoli di ultima generazione).

In questa direzione e allargando per un momento l'area della discussione, si dovrebbe incidere in maniera rilevante anche sul «conto proprio», mediamente meno propenso al rinnovo del parco.

Le soluzioni già disponibili che oggi garantiscono il massimo dell'abbattimento delle emissioni di CO₂ nel trasporto merci sono i bio-fuels (in particolare BIOLNG e HVO), che presentano caratteristiche più idonee allo scopo, essendo prodotti nella logica dell'economia circolare e appoggiandosi a reti di distribuzione già esistenti.

Sarebbe una scelta dettata dal puro realismo quella di considerare che una parte dei trasporti, quelli in cui i veicoli hanno missioni molto specifiche, dovrà comunque avvenire con motori a combustione interna (o con una tecnologia che è ancora da identificare?).

In conclusione, «la correttezza informativa su un tema così delicato come quello della sostenibilità dei trasporti, quindi della nostra economia», ha spiegato Artusi, nell'illustrare il documento «è fondamentale e necessaria nel nostro Paese, dove si è appena aperta una nuova prospettiva di Governo che avrà il compito di fare le scelte migliori ma anche di sostenere le posizioni che prenderà in ambito europeo».

Federauto, mantenendo un approccio tecnologicamente neutrale ed orientato prioritariamente al raggiungimento dei target di decarbonizzazione, vuole essere al servizio delle Istituzioni, delle imprese e della collettività.

mercoledì 7 dicembre 2022

Nelle ultime settimane si è acceso un dibattito, sia a livello nazionale che europeo, riguardo **l'elettrificazione dei veicoli commerciali leggeri e pesanti**, come soluzione per sostenere i programmi europei per la **decarbonizzazione dei trasporti**.

Il vicepresidente di Federauto con delega Trucks&Van, Massimo Artusi, chiede però che la discussione si focalizzi sulla **sostenibilità ambientale** e sul bene della collettività piuttosto che sull'**affermazione di una singola tecnologia**.

Federauto Trucks ha elaborato e divulgato a livello istituzionale **un documento di proposte per il settore della logistica italiana**, con l'indicazione di soluzioni pragmatiche e coerenti che includono, per citarne alcune, le misure necessarie al rinnovo del parco, alla diffusione dell'**energia rinnovabile** e le azioni per rendere più competitivo il settore.

"Una scelta che decarbonizza il comparto solo in parte"

"Allo stato attuale, sul piano delle emissioni **la tecnologia full electric è una soluzione che può dare un contributo per la sostenibilità ambientale della logistica**, specie per le missioni di breve raggio, ma significativo **solamente in termini di riduzione della concentrazione di ossidi e polveri sottili nelle tratte e aree di maggior traffico**. Si tratta quindi di una scelta in grado di **decarbonizzare il comparto solo in parte**, finendo anzi per nascondere il problema anziché eliminarlo", scrive l'associazione.

"**L'operatività delle flotte** che svolgono **logistica di lungo raggio** – anche di tipo **intermodale** – richiede autonomia di esercizio, tempi di rifornimento e volumi di carico non compatibili con le **alimentazioni full electric**, stante l'attuale stato di **sviluppo delle batterie** e la **difficoltà di approvvigionamento** di elettricità (il tema dell'autonomia di produzione di energia elettrica rinnovabile dovrebbe essere una priorità per il nostro Paese) ancor prima dell'**assenza di strutture di ricarica**".

"Anche se ancora non è stato sufficientemente evidenziato, soprattutto per il medio e il lungo raggio, **la tecnologia elettrica non è tuttora pronta e i costi operativi restano troppo elevati**. Diversamente da quanto sostenuto da alcuni studi di parte, non è possibile compensare **i maggiori costi di investimento a carico delle imprese di autotrasporto per l'acquisto di un mezzo full electric** (nonché i crescenti costi

dell'elettricità, specie in configurazione fast-charging) né con una riduzione significativa dei costi di esercizio, né con una disponibilità della committenza a pagare sufficientemente di più le missioni di trasporto (salvo alcune sporadiche sperimentazioni), né tanto meno mediante gli incentivi in vigore per la transizione ecologica dell'autotrasporto (che sono comunque a carico della collettività)".

Federauto chiede, quindi, di mantenere **un approccio tecnologicamente neutrale** ed orientato prioritariamente al raggiungimento dei target di decarbonizzazione.

Tag: [mobilità sostenibile](#), [trasporto merci](#), [mobilità elettrica](#), [camion elettrici](#), [federauto](#)

Artusi (Federauto Trucks): «L'obiettivo è la sostenibilità, non l'affermazione dell'elettificazione»

Un conto è ripulire l'ambiente dalle emissioni, un altro è pensare che si possa ottenere tale obiettivo soltanto tramite i veicoli elettrici. È un distinguo netto quella che stabilisce Massimo Artusi, vice presidente di Federauto, con delega a Trucks&Van, argomentandolo in un documento in cui si cerca con neutralità tecnologica di fare un punto della situazione. E dove si sottolinea che allo stadio attuale a tagliare la CO2 ci possano aiutare i bio-fuels, ma dove con realismo si constata pure che almeno la parte dei trasporti affidata a veicoli impegnati in missioni specifiche, dovrà comunque avvenire con motori a combustione interna

Di **Redazione** 12 Dicembre 2022



Bisogna elettrificare la mobilità o bisogna renderla sostenibile? **Massimo Artusi**, vicepresidente di **Federauto** con delega **Trucks**, non ha dubbi: «**Sono la sostenibilità ambientale e il bene della collettività gli obiettivi da raggiungere, non l'affermazione di una tecnologia**». E proprio per argomentare questa affermazione,

ma anche per fornire un elemento di chiarezza all'interno del dibattito sulle prospettive dei veicoli commerciali elettrici (BEV), visti da molti come una panacea per la transizione ecologica del trasporto merci e della logistica, **Federauto Trucks ha elaborato un documento di proposte per il settore**, soffermandosi in particolari su alcune misure pragmatiche e coerenti, come quelle necessarie al rinnovo del parco, alla diffusione dell'energia rinnovabile e alla crescita competitiva del comparto.

Ma procediamo con ordine, vale a dire dalle **quattro premesse** con cui si apre il documento. **La prima** è che **l'autotrasporto impatta tra il 3% e il 4% sulle emissioni** complessive di CO₂ generate dal Paese e che a tali emissioni corrispondono una pluralità di missioni, tanto che si parla di settore «difficile da abbattere»; la **seconda** è che, se si vogliono raggiungere le emissioni zero di CO₂, **l'energia elettrica impiegata per l'autotrazione deve essere prodotta alla fonte a emissioni zero**. Perché se così non accade, non si pulisce l'aria, ma si sposta semplicemente il problema altrove.

La **terza** è che l'impatto ambientale di ogni modalità di autotrazione **va calcolato lungo l'intero ciclo di vita del prodotto** tramite il ricorso al LCA (Life Cycle Assessment). Perché conseguenze negative per l'ambiente possono derivare anche dalla realizzazione del prodotto e di equipaggiamenti e/o accessori, dal loro smaltimento. Quindi, va calcolato lo smaltimento delle batterie e più ancora l'estrazione dei materiali che servono a realizzarle.

La **quarta** (e ultima) è di natura sanitaria, in quanto serve a ricordare che è bene concentrarsi sui climalteranti (sulle emissioni di CO₂), ma **danni all'ambiente e alle persone possono derivare anche da emissioni inquinanti**, come il particolato, gli ossidi di azoto, il biossido di zolfo, il benzene, gli idrocarburi policiclici aromatici.

Se si parte da tali premesse, secondo Federauto Trucks si arriva alla conclusione che, almeno allo stato attuale, **la tecnologia full electric «può dare un contributo per la sostenibilità ambientale della logistica, specie per le missioni di breve raggio**, ma significativo solamente in termini di riduzione della concentrazione di ossidi e polveri sottili nelle tratte e aree di maggior traffico». Quindi aiuta a decarbonizzare il comparto, ma solo in parte e anzi rispetto ad alcuni aspetti, finisce «per nascondere il problema anziché eliminarlo».

La criticità principale si gioca sul **lungo raggio** che richiede autonomie di esercizio, tempi di rifornimento e volumi di carico che **non compatibili con le alimentazioni full electric**, almeno rispetto all'attuale stato di sviluppo delle batterie e alla difficoltà di approvvigionamento di elettricità.

E poi ci **sono i problemi dei costi** – sia di acquisto del veicolo sia di energia elettrica – che secondo Federauto Trucks **non sono sopportabili in quanto non si riescono a compensare** «né con una riduzione significativa dei costi di esercizio, né con una disponibilità della committenza a pagare sufficientemente di più le missioni di trasporto (salvo alcune sporadiche sperimentazioni), né tanto meno mediante gli incentivi in vigore per la transizione ecologica dell'autotrasporto (che sono comunque a carico della collettività)».

Gli stessi **incentivi**, invece, secondo la federazione dei concessionari, si rivelano **necessari a eliminare dalla circolazione, incentivandone la sostituzione, tutto quel parco obsoleto e antecedente all'Euro V** (pari a oltre il 60% del circolante), estremamente inquinante oltre che poco sicuro. In più, una strada da battere nel trasporto merci, secondo Federauto Trucks, è quella dei **bio-fuels** (in particolare bioLNG e HVO), che presentano **tre vantaggi**: aiutano da subito a **contenere le emissioni di CO2**; sono prodotti secondo la logica dell'**economia circolare**; si possono **distribuire con le attuali reti**, senza doverne creare di ulteriori.

Detto altrimenti, sarebbe realistico, considerare che **una parte dei trasporti**, quella affidata a veicoli impegnati in missioni molto specifiche, **dovrà comunque avvenire con motori a combustione interna** o, magari, con una tecnologia ancora non identificata.

Ecco perché secondo Artusi, «**la correttezza informativa su un tema così delicato come quello della sostenibilità dei trasporti, quindi della nostra economia, è fondamentale e necessaria** nel nostro Paese, dove si è appena aperta una nuova prospettiva di Governo che avrà il compito di fare le scelte migliori ma anche di sostenere le posizioni che prenderà in ambito europeo».