



**FEDERAUTO**

Federazione Italiana Concessionari Auto

## **RASSEGNA STAMPA**

**Gennaio 2023**



## **Sommario Rassegna Stampa**

### **Indice**

|                |    |
|----------------|----|
| Cartaceo ..... | 2  |
| Web .....      | 47 |
| Truck .....    | 73 |
| Radio\Tv.....  | 88 |

## Immatricolazioni

Auto, bene le vendite a dicembre  
ma il 2022 chiude in rosso — p.15

# Automotive, quinto mese di crescita ma l'anno chiude con vendite a -9,7%

na") con una quota del 32,4 per cento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Industria

A dicembre un rimbalzo  
delle immatricolazioni  
in crescita del 21% sul 2021

Al via dal 10 gennaio  
gli ecobonus 2023,  
630 milioni in dotazione

**Filomena Greco**

TORINO

Un rimbalzo del 21% per le immatricolazioni auto nel mese di dicembre, a conferma dell'inversione di tendenza del mercato – con aumenti per il quinto mese di fila – che però resta sotto la soglia raggiunta nel 2021 (-9,7%) e che, soprattutto, registra ancora un terzo dei volumi in meno rispetto al 2019. L'ultimo mese dell'anno, dunque, grazie alle minori tensioni legate all'approvvigionamento di semiconduttori e complice anche la spinta derivante dalle società di noleggio – ammesse da novembre al piano degli Ecobonus – ha contribuito al recupero di volumi.

La crisi dell'auto però resta pesante, con livelli che riportano al 2013 – il peggior risultato del mercato automobilistico italiano dal 1978 – e con prospettive limitate di recupero nei prossimi mesi. La capacità di fornitura da parte dell'industria automobilistica continuerà a migliorare nel 2023, con effetti positivi anche sulle vendite, «ma il ritorno delle immatricolazioni a livelli normali per un mercato come quello italiano, cioè superiori a 2 milioni di unità all'anno, appare ancora molto lontano per il permanere di una sostanziale debolezza della domanda» evidenzia Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor.

Il Governo ha rimesso in pista, come previsto dal Piano triennale varato dall'Esecutivo guidato da Mario Draghi, il Piano incentivi per il 2023. Dal 10 gennaio prossimo sarà possi-

bile richiedere gli aiuti per l'acquisto di autoveicoli a basse emissioni, con uno stanziamento complessivo di 630 milioni. Centocinquanta milioni andranno a sostenere l'acquisto di modelli con emissioni comprese tra i 61 e i 135 grammi di CO<sub>2</sub> per chilometro, misura andata esaurita l'anno scorso in poche settimane. Ai modelli full electric (da 0 a 20 grammi di CO<sub>2</sub> per chilometro) andranno 190 milioni mentre le Plug-in potranno contare su 250 milioni. Per gli operatori del settore, però, restano numerosi i punti da correggere e le azioni da introdurre a sostegno della transizione dell'intero comparto. Per Paolo Scudieri, presidente dell'Anfia, serve ricalibrare i fondi già stanziati per gli investimenti della filiera automotive, pari a 14 miliardi tra Fondo automotive e Pnrr, e rimodulare gli accordi per l'innovazione e i contratti di sviluppo attualmente in vigore. «Chiediamo al Governo una chiara indicazione a favore delle nuove tecnologie e, intanto, il mantenimento e il potenziamento degli incentivi all'acquisto per il rinnovo del parco circolante almeno fino al 2026» dice Michele Crisci a capo dell'Unrae (case straniere). Per privati e aziende, però, serve eliminare o innalzare le soglie di prezzo, mentre altrettanto urgenti, aggiunge Crisci, «sono l'elaborazione di una politica infrastrutturale per ricarica elettrica e rifornimento di idrogeno, accanto alla revisione strutturale della fiscalità del settore, modulando detraibilità Iva e deducibilità dei costi in base alle emissioni di CO<sub>2</sub> per le auto aziendali». Per il settore è necessario modificare il piano incentivi, come chiede anche Federauto, per evitare quanto accaduto nel corso del 2022, con le risorse per le auto alla spina rimaste in buona parte inutilizzate. L'Italia infatti è indietro rispetto ai principali mercati europei sul fronte della mobilità elettrica: le full electric immatricolate sono il 3,7%, le plug-in il 5,1%, molto dinamico invece il dato sulle ibride che chiudono l'anno con il 34,1% di share. Il 2022 si è chiuso con volumi più bassi rispetto al 2021 sia per Stellantis (-15,9%) che per Volkswagen (-10,1%). Il Gruppo italo-francese rafforza la sua leadership nella vendita di veicoli a basse emissioni («alla spi-



**Italia indietro sulla mobilità elettrica.**

Le full electric immatricolate sono il 3,7%, le plug-in il 5,1% del mercato. Molto meglio le ibride, al 34,1%



### INCENTIVI

**Via le soglie di prezzo  
per spingere la mobilità  
elettrica per privati  
e aziende elettriche**

MICHELE CRISCI



### TRANSIZIONE

**Ricalibrare i fondi  
stanziati per la filiera  
dal Fondo Automotive  
e dal Pnrr**

PAOLO SCUDIERI



## Le quattro ruote

# Concessionari d'automobili la rivoluzione può attendere

DIEGO LONGHIN

A sei mesi dall'entrata in vigore di "Vber", il regolamento Ue che favorisce la trasformazione dei dealer in agenti, vanno avanti spedite su questa strada solo Smart, Mercedes e Jaguar, mentre le altre case si danno tempi più lunghi

**L**a rivoluzione dei concessionari d'auto può attendere. Per ora solo il marchio Smart, che sta subendo una metamorfosi tra la partnership con i cinesi di Geely e una trasformazione della nuova vettura, ha imboccato la strada per arrivare in fretta ad un nuovo modello di distribuzione. Gli altri brand stanno riflettendo sul da farsi. Nonostante gli ottimi margini degli ultimi due anni le Case sono alle prese con un mercato che nel 2022 ha perso il 10% ed è lontano dai livelli pre-Covid. Meglio prevedere passaggi lenti per non creare ulteriori shock e investimenti dopo quelli già importanti e necessari per la transizione verso l'elettrico.

Sono passati sei mesi dall'entrata in vigore del regolamento Vber, acronimo di Vertical Block Exemption Regulation: una serie di comi che per volere della Ue ridefiniscono i rapporti tra diversi livelli della stessa filiera, come tra i produttori di auto e la rete di distribuzione e vendita, ponendo così le basi per la trasformazione delle concessionarie in agenzie. È solo una questione di etichetta, per gli autosalon non cambierà nulla. Non proprio. Non è così. Gli effetti sono diversi. I "venditori" oggi hanno ancora libertà di movimento, agiscono per nome e conto proprio e gestiscono i loro clienti. Gli agenti invece sono professionisti che operano in nome e per conto della sola casa costruttrice. In futuro, quindi, i prezzi, gli sconti, le campagne di vendita, con la trasformazione, verranno decisi direttamente dai produttori, che si affacceranno direttamente anche sui canali on line.

Al Ces di Las Vegas, il più grande appuntamento con l'innovazione e le tecnologie, il gruppo Stellantis ha presentato il primo show room nel Metaverso, terra di conquista per tutti i marchi. Volvo nel 2022 ha investito in Carwow, marketplace on-line, mentre Bmw ha posto come obiettivo vendite su internet al 25% al 2025. D'altronde tutte le indagini indicano una propensione con percentuali al 70-80% dei consumatori a comprare digitale, anche se alla fine per firmare i contratti quasi tutti entrano in uno showroom fisico. Cosa su cui i concessionari contano per evitare che lo status di agenti li condanni a un ruolo marginale.

La trasformazione per i dealer provocherebbe effetti pesanti fra le oltre 1.200 aziende che operano nella vendita auto, hanno un fatturato di 45 miliardi di euro, impiegano circa 120mila persone e hanno un peso sul Pil del 2,5%. L'associazione di categoria, Federauto, era insorta, prospettando scenari apocalittici che per ora non si sono realizzati. «Il 50-60% dei posti di lavoro verrà cancellato e si ridurranno gli show room, soprattutto fuori dalle grandi città», aveva detto il presidente Adolfo De Stefani Cosentino. A sei mesi di distanza la situazione sembra meno spinosa, anche perché nel frattempo, in agosto, è intervenuto il governo Draghi, per mano dell'ex ministro allo Sviluppo economico Giancarlo Giorgetti, per introdurre una durata di cinque anni per i contratti dei concessionari e indennizzi per le risoluzioni anticipate. E i dealer sono convinti che le Case non vogliano più correre. «Per loro è solo una

ragione di taglio dei costi di distribuzione - dice ora De Stefani Cosentino - ma si stanno rendendo conto, rispetto alla rete che stanno già gestendo in proprio, che non è così conveniente per loro avere in mano tutta la distribuzione». Anche perché in prospettiva, oltre al nuovo, i produttori dovranno prendersi in gestione anche il parco usato che proviene dalle permutate.

Oggi l'unica casa che sembra avere le idee chiare sul passaggio al modello agenzia è Mercedes: è partita in Svezia e Austria, oltre che in Sud Africa e India. Nel 2023 si estenderà in Germania e Inghilterra e in Italia debutterà nel settembre del 2024. Anche Bmw voleva battere la nuova strada dell'agenzia per la rete vendita, ma dopo l'uscita delle norme ad agosto sta riflettendo. E pure il gruppo Volkswagen è in stand-by. Jaguar, che si sta ritagliando un ruolo di altissimo di gamma, va avanti, mentre Land Rover ha deciso di mantenere il sistema concessionaria. Anche Renault preferisce non fare salti in questo momento: «Abbiamo deciso di mantenere i contratti di rete dei concessionari e di capitalizzare su un bene molto prezioso - aveva detto a luglio Raffaele Fusilli, ceo di Renault Italia - non abbiamo bisogno di altro stress in questa fase». E lo stesso faranno anche molti marchi asiatici, come Toyota, Mitsubishi, Honda, Kia, Nissan, e Suzuki. E il gruppo italo-francese Stellantis? «Adotterà una soluzione differente - racconta De Stefani Cosentino - una sorta di terza via, quella dei commissionari, realtà che lavorano in nome proprio, ma per conto terzi». Anche in questo caso ci sa-



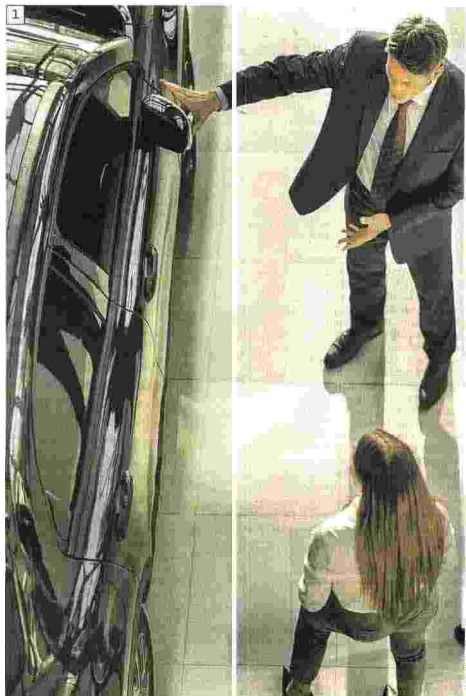
rà una sperimentazione sui marchi luxury e premium del marchio controllato da Exor (holding che controlla anche *Repubblica* attraverso Gedi): Maserati, Alfa Romeo, Lancia e DS. E poi sui veicoli commerciali.

Il settore della distribuzione auto negli ultimi dieci anni ha già subito trasformazioni e processi di aggregazione, tanto che il numero di concessionarie è diminuito del 45% dal 2011 al 2021. Top50 Dealer, la periodica analisi di Quintegia sul settore, indica un fatturato medio 2022 a 360 milioni, 20 milioni in più del 2021 e +80% nel giro di dieci anni. Segno che le aggregazioni non sono ancora terminate.

«C'è già stata una ristrutturazione del settore - sottolinea Alberto Di Tanno, presidente e amministratore delegato Gruppo Intergea, primo gruppo italiano per numero di auto vendute - ora si sta vivendo un momento complesso, sono convinto che le Case procederanno negli interventi per gradi, senza accelerazioni». Anche perché nel 2023 il mercato auto «non farà faville - aggiunge Di Tanno - tra incentivi e una riduzione degli stop alla produzione si farà qualche cosa in più del 2022, ma non cresce enormi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**1** L'attesa e temuta rivoluzione dei concessionari d'auto con la loro trasformazione in agenti delle varie case dopo il via al regolamento Ue "Vber" non sarà così immediata come previsto in precedenza

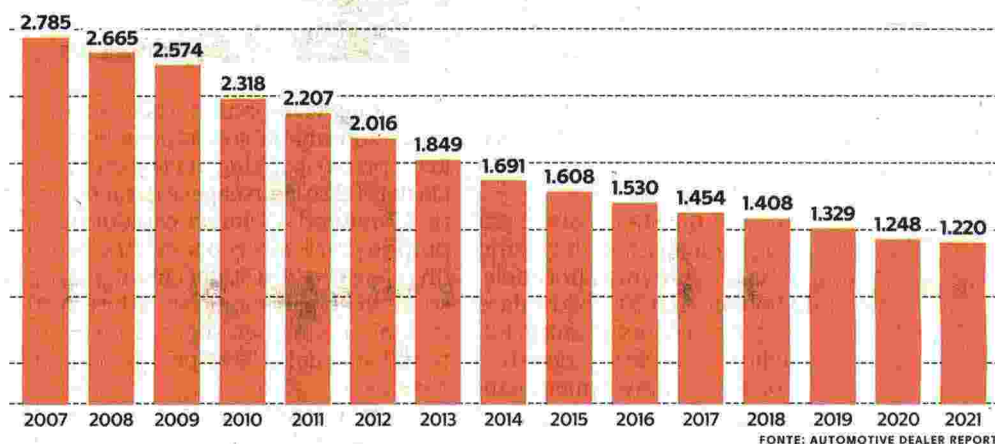


Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

## I numeri

**IL CALO DEL NUMERO DEI CONCESSIONARI IN ITALIA**  
NEGLI ULTIMI DIECI ANNI SONO SCESI DEL 45 PER CENTO



**-10%**

### IL MERCATO

Nel 2022 il mercato dell'auto in Italia è sceso del 10 per cento

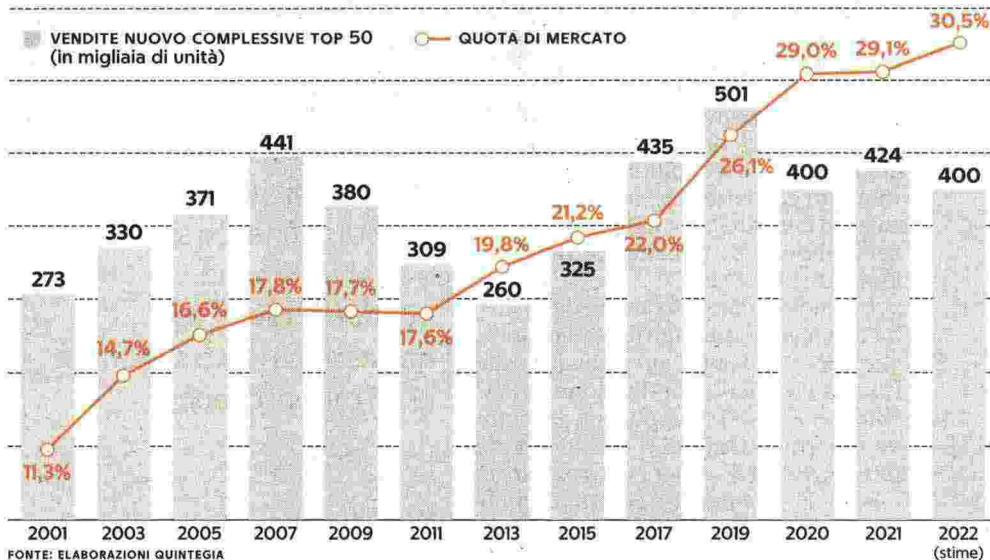
**80%**

### IL DIGITALE

La propensione dei clienti a comprare auto su canali digitali è del 70-80%

## L'INCREMENTO DELLA QUOTA DI MERCATO DEI TOP 50 ITALIANI

GRAZIE ALLE AGGREGAZIONI, CHE CONTINUERANNO, STANNO SFONDANDO QUOTA 30%



## L'opinione



Il presidente **Federauto** De Stefani Cosentino temeva la perdita del 50-60% dei posti, ma ora dice che "le case stanno capendo che non è così conveniente avere tutta la distribuzione in mano"

DA OGGI LE PRENOTAZIONI ONLINE

# Incentivi auto, si riparte con altri 575 milioni «Ma il modello va rivisto»

**Federauto:** «Critiche Ue per i bonus ai veicoli tradizionali». Noleggio elettrico: pochi fondi

## IL CASO

di  
**Pierluigi Bonora**

**R**iaprono da oggi le prenotazioni sulla piattaforma [ecobonus.mise.gov.it](http://ecobonus.mise.gov.it) per usufruire dell'incentivo per auto, furgoni e moto basato sul livello di emissioni di CO<sub>2</sub>. La misura può contare su un fondo di 630 milioni stanziati in virtù del piano triennale del precedente governo. La quota per le sole auto è di 575 milioni. La ripartizione: 190 milioni (0-20 grammi/km di CO<sub>2</sub>), veicoli elettrici; 235 milioni (21-60 g/km di CO<sub>2</sub>), ibridi ricaricabili; 150 milioni (61-135 g/km di CO<sub>2</sub>), motore endotermico e ibride senza spina. Tranne la terza fascia, sono incluse le persone giuridiche con finalità di *car sharing* e noleggio: 9,5 milioni (0-20) e 11,75 milioni (21-60). La novità riguarda l'eliminazione del tetto Isee di 30mila euro, l'indicatore della situazione economica delle famiglie, per beneficiare fino a 7.500 euro di premio per l'ac-

quisto di auto elettriche o ibride *plug-in*. Una scelta, quella del tetto Isee, che già aveva dato vita a critiche, visti i listini inaccessibili a persone con tali redditi.

Aver riservato al noleggio solo il 4% del totale è considerato il vero anello debole di questi ecobonus. «Il crollo delle vendite di auto elettriche nel 2022 - osserva Pier Luigi del Viscovo, direttore del Centro studi Fleet & Mobility - ha indicato che il problema della loro diffusione non è il prezzo o non solo il prezzo. E aver destinato solo le briciole degli incentivi significa non voler davvero spingere queste auto, visto che oggi la quota del noleggio nelle elettriche e *plug-in* è intorno al 40/50%».

Intanto, i 270 milioni inutilizzati del precedente piano, quelli per l'acquisto di auto a zero e bassissime emissioni, non saranno riversati nel nuovo programma. «È la conferma - commenta Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto -

che indirizzarli ai soli privati non serve a nulla. Se si continua a pensare che un privato possa acquistare una macchina costosa, allora il problema non è stato capito. Un privato, in media, spende tra 18mila e 20mila euro, e considerato che il 90% del circolante lo riguarda direttamente, ecco che il rinnovamento del parco italiano, obsoleto, quindi inquinante e non sicuro, resta il nodo da sciogliere». Vista la preponderanza degli italiani a rivolgersi alla fascia 61-135 grammi/km di CO<sub>2</sub>, i veicoli con motori di ultima generazione, perché non lasciare un monte incentivi unico, così da velocizzare il ricambio del circolante? «La verità - risponde il presidente di Federauto - è che l'Ue ha criticato l'Italia per aver incentivato proprio questi modelli, che peraltro sono stati quelli che hanno dato risultati veri. Inoltre, il bonus per queste auto veniva erogato a patto che si rottamasse quella vecchia, quindi con un fatti-

vo contribuito *green*». «Ma questa fascia - aggiunge Andrea Cardinali, direttore generale di Unrae (importatori) - è così sottodimensionata che non può spostare nulla, visto che mette a disposizione appena 150 milioni, pari a 75mila immatricolazioni». Cardinali pone quindi il problema delle colonnine di ricarica, sostenendo che «basterebbe spendere i soldi che ci sono: i 740 milioni del Pnrr più i 50 per infrastrutture di aziende e professionisti con i 40 per privati e condomini. Non avere ancora messo a terra le modalità per la gestione di questi fondi, e non sapere neppure chi sono i soggetti istituzionali che devono spenderli, è gravissimo». Positivo, per De Stefani Cosentino, è l'atteggiamento critico del premier Giorgia Meloni sul piano Ue al 2035 (solo auto elettriche prodotte e vendute), come positiva è la volontà del viceministro all'Economia, Maurizio Leo, di aprire il dossier sulla fiscalità legata all'auto.





IMMATRICOLAZIONI IN ITALIA

# Auto, 2022 nero e mercato delle elettriche in caduta

Vendite poco oltre 1,3 milioni (-9,7%) nonostante i recenti recuperi. Stellantis chiude a -15,9%

Pierluigi Bonora

■ Il 2022, per il mercato italiano dell'auto, «ha fatto registrare un risultato catastrofico»: 1,316 milioni di immatricolazioni (-9,7% sul 2021 e -31,3% sul 2019), di pochissimo sopra il livello raggiunto nel 2013, cioè 1,304 milioni di unità, il peggiore dal 1978. Il virgolettato appartiene a Gian Primo Quagliano, presidente del Centro studi Promotor. Non deve trarre in inganno, il +21% delle vendite a dicembre, quinta crescita mensile consecutiva grazie al miglioramento delle forniture di *microchip* e di altri componenti essenziali mancati nella prima parte dell'anno. I raffronti parlano chiaro: il risultato del mese passato (104.915 veicoli consegnati) segna un -25,3% sull'analogo periodo del 2019, l'anno pre-pandemia, ultimo dato attendibile prima della drammatica sequenza di problemi tra virus, crisi energetica, carenza di materie prime e componenti, guerra e inflazione. Per Quagliano, il ritorno ai livelli normali, sui 2 milioni di veicoli immatricolati l'anno, resta «ancora molto lontano». Il 2022 è

stato un anno da dimenticare soprattutto per la domanda di auto elettriche in Italia (-26,9%), in Europa mercato «cenerentola» per questa alimentazione. La quota di penetrazione è infatti scesa dal 4,6% al 3,7% nonostante la disponibilità degli incentivi. La preferenza degli italiani ha riguardato le motorizzazioni ibride senza la spina: 34,1% di *share*, con le *mild hybrid* che sfiorano il 26% e le *full* al 9,1%. I costi ridotti premiano nell'anno il Gpl, a quasi il 9% di quota, mentre il metano, condizionato dai rialzi dei prezzi, è sotto l'1% di rappresentatività. Bene a dicembre benzina e Diesel, con crescite a doppia cifra, ma in calo nei 12 mesi, con quote del 27,5% (-2,2 punti percentuali) e del 20% (-2,6 p.p.). Nei singoli canali, è stato il noleggio a fare da traino (+9,5% e quota al 27,6%), rispetto ai privati (-15,7% e quota al 58,9%) e alle società (-13,9% e penetrazione al 13,5%). Accelera, invece, l'usato: +34,5%.

Guardando ai gruppi, Stellantis chiude il 2022 con 463.804 immatricolazioni (-15,9%) e una quota mercato del 35,2% (dal 38,8%). Sempre Stellantis è risultato al primo posto in Italia nel mercato dei

veicoli a basse emissioni con la spina. Tra vetture e commerciali leggeri la quota raggiunta è del 32,4%, (+1,6%). I Suv Jeep «made in Italy», Renegade e Compass 4xe, e la Fiat Nuova 500 elettrica sono i tre modelli più venduti in questo mercato. Anno da incorinciare per la società Dr che produce a Macchia d'Isernia: quasi 25mila vendite (+192,8%) e quota a un passo dal 2% (era dello 0,6%).

«In vista del divieto europeo di vendita dei veicoli endotermici dal 2035 - il commento di Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di **Federauto** - rimangono molto forti i dubbi circa l'opportunità di puntare sul 100% elettrico. Sul tema abbiamo accolto con favore le dichiarazioni del premier Giorgia Meloni per poter rivedere tale impostazione che appare troppo stringente nei tempi ai fini di una transizione ecologica ragionevolmente sostenibile, oltre che dal punto di vista ambientale, anche economico e sociale». Disponibili, infine, gli incentivi 2023 all'acquisto di auto nuove a «zero» e basse emissioni: 575 milioni e vincolo della rottamazione.



**FEDERAUTO**  
Adolfo De Stefani  
Cosentino





## COPERTINA



Una colonnina di ricarica. Il mercato dell'auto, a novembre in Italia, è cresciuto del 21 per cento, ma la quota dei modelli elettrici è scesa del 26,5 per cento.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



# Cortocircuito verde

Da una parte il marketing che fa di tutto per spingere i consumatori alla nuova mobilità. Dall'altra gli alti costi dei modelli, i problemi di durata e smaltimento delle batterie, le difficoltà con la loro ricarica. Così la mitizzazione di una tecnologia si scontra con la realtà.

tutti  
i limiti  
dell'auto  
elettrica

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



di Guido Fontanelli

lettrica? No grazie. In Italia le auto alimentate solo con le batterie non sfondano. In novembre, a fronte di un mercato che è cresciuto del 21 per cento, le vendite di queste vetture sono crollate del 26,5 per cento. E nell'intero 2022 hanno registrato una caduta del 27 per cento. Così la quota conquistata in Italia dalle auto a batteria si è fermata intorno al 4 per cento, uno dei livelli più bassi in Europa: in Francia è al 13 per cento, nel Regno Unito al 15,1, in Germania al 15,7. Nell'intera Unione le vetture elettriche rappresentano circa l'11,9 per cento delle immatricolazioni totali. Solo la Spagna viaggia sui nostri livelli. «La transizione in Italia è in atto da alcuni anni, ma si è già arenata» avverte Andrea Cardinali, direttore generale dell'Unrae, l'associazione delle case estere operanti nel nostro Paese, che ha inviato una lettera aperta al presidente del Consiglio Giorgia Meloni chiedendo uno sviluppo più accelerato della mobilità a zero emissioni, «altrimenti continueremo ad essere gli unici in Europa che retrocedono nelle vendite di auto con la spina».

#### A che punto siamo.

Prima di analizzare le ragioni dello scarso entusiasmo degli italiani per vetture elettriche, proviamo a comprendere perché dovremmo aumentare le vendite di questa categoria di veicoli e perché la

Commissione europea ha stabilito che dal 2035 nell'Unione si potranno vendere solo quelli a emissioni zero. Un primo aspetto è che i motori endotermici sono inefficienti, ogni 10 litri di benzina che vi finiscono dentro, solo 3 o 4 si trasformano in movimento, il resto in calore. «Non ce lo possiamo più permettere» ha commentato di recente Nicola Armaroli, dirigente del Consiglio nazionale delle ricerche e membro della Accademia nazionale delle scienze. Un motore elettrico invece ha un'efficienza dell'80-90 per cento.

Per tradurre in concreto questo concetto basta un esempio: per percorrere 300 chilometri con un'auto a benzina o diesel occorrono circa 15-20 litri di carburante, mentre per lo stesso tragitto, ha spiegato Armaroli, una vettura elettrica consuma più o meno 51 kilowattora di elettricità, che equivalgono ad appena 5,7 litri di benzina. Inoltre questo tipo di motore non inquina e la batteria può essere riutilizzata e i suoi componenti recuperati. Le auto tradizionali invece nel corso della loro vita disperdono nell'ambiente una quantità di CO<sub>2</sub> equivalente a 20 volte il loro peso. Nel 2019 il settore dei trasporti italiano (ultimo anno pre-Covid) è stato responsabile del 30,7 per cento delle emissioni totali di anidride carbonica. Se poi, oltre alla maggiore efficienza del motore elettrico, si considera che la produzione italiana di elettricità è per il 40 per cento da fonti rinnovabili, la tesi secondo cui il passaggio alla mobilità a batteria sposterebbe solo a monte le emissioni inquinanti non sta in piedi.

La scienza ci dice dunque che il motore elettrico vince a mani basse la sfida con quello endotermico. Ma quando si tocca il tema dello spazio dove immagazzinare l'energia per muoversi, iniziano i proble-



mi. Perché se ad un'auto a benzina basta un compatto serbatoio di una quarantina di litri per percorrere oltre 600 chilometri, a una vettura elettrica serve una grossa, pesante e costosa batteria. Per quanto puzzolenti e inquinanti, benzina e gasolio hanno una densità energetica invidiabile che le batterie, per ora, si sognano.

Poi c'è il tema della tenuta della rete elettrica, che andrebbe adeguata per reggere la diffusione dei veicoli a zero emissioni. Germania e Svizzera hanno messo a punto piani di emergenza per ridurre, in certi orari, la potenza erogata alle utenze domestiche in caso di picchi di domanda. Il che allungherebbe i tempi di ricarica delle auto a batteria.

Nonostante questo e altri ostacoli,

## 4 PER CENTO: la quota



## COPERTINA



A sinistra, Elon Musk con un modello Y nella fabbrica tedesca di Tesla (regione di Berlino-Brandeburgo). La concorrenza e l'alto costo delle vetture hanno fatto perdere alla sua azienda 200 miliardi di dollari nel 2022.



Sotto, un modello del marchio cinese Nio. La penetrazione delle vetture elettriche dall'Asia nel Vecchio continente è sempre più aggressiva.



Shutterstock, getty images (5)

# dei veicoli elettrici in Italia nel 2022

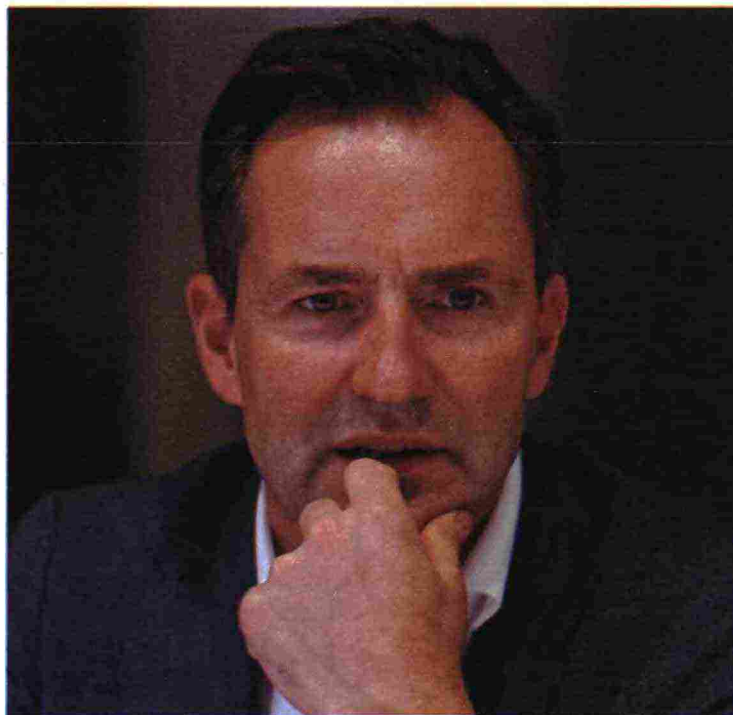


L'Europa si è data l'ambizioso obiettivo di bloccare le vendite di motori endotermici dal 2035. Una decisione sempre più contestata dall'industria del settore e contro la quale si è schierato anche il governo Meloni, ma che è frutto di un compromesso: per arrivare a quella faticosa scadenza, la Commissione ha ceduto da un lato alle richieste dei produttori di auto di rendere meno duro il futuro standard Euro7, mentre dall'altro ha dovuto tenere conto di un'opinione pubblica inviperita dopo il Dieselgate, del fronte dei Paesi (Austria, Belgio, Danimarca, Grecia, Irlanda, Lituania, Lussemburgo, Malta e Paesi Bassi) che spingevano affinché le vendite di auto con motore a scoppio venissero bloccate già dal 2030, e della pressione di numerose multinazionali favorevoli alla mobilità a zero emissioni. In sostanza, cercare di allontanare lo stop alle auto a benzina rischia di far restare indietro l'Europa e la sua industria, che invece dovrebbero correre per diventare competitive rispetto all'offerta di concorrenti cinesi come Byd e Nio.

### Le ragioni del flop

Peccato che l'auto elettrica, almeno per ora, non riesca a conquistare la massa dei consumatori. E dove ce la fa, come in Germania o in Francia, è merito delle auto aziendali che rappresentano circa il 60 per cento circa del mercato, contro il 37,5 per cento dell'Italia, e dei forti incentivi, all'acquisto. La decisione del governo di Berlino di tagliare gli incentivi il prossimo anno sta già mettendo in pericolo le previsioni di vendita per il futuro. Non a caso Adolfo De Stefani Cosentino, presidente dell'associazione dei concessionari **Federauto**, indica nel costo uno dei maggiori scogli che frenano la diffusione dell'elettrico: nel 2021 il prezzo medio delle auto immatricolate in Italia era di 24.297 euro, mentre un'auto elettrica costava ben 38 mila euro, quasi 14 mila in più di una vettura tradizionale. Il gap si può ridurre con gli incentivi - ricon-

«A meno di ridurre i prezzi dell'energia in Germania e in Europa in modo rapido, gli investimenti in fabbriche di batterie saranno impraticabili» sostiene Thomas Schaefer, ceo di Volkswagen.



fermati anche per il 2023 - che oscillano da 2 a 5 mila euro a seconda se si abbia un'auto da rottamare e un Isee basso, ma il prezzo resta ancora troppo alto. «La capacità di spesa di un privato che entra in concessionaria si aggira sui 18 mila euro» precisa De Stefani Cosentino.

Del resto, quando pensiamo ad un'auto elettrica il primo modello che viene in mente è una Tesla, vettura molto di moda lanciata da Elon Musk (oggi in difficoltà per i blocchi alla produzione in Cina) ma certo non economica. «Se i veicoli elettrici sono costosi, resteranno elitari, la classe media non potrà accedervi, e avremo un problema di stabilità sociale» ha commentato Carlos Tavares, amministratore delegato del gruppo Stellantis.

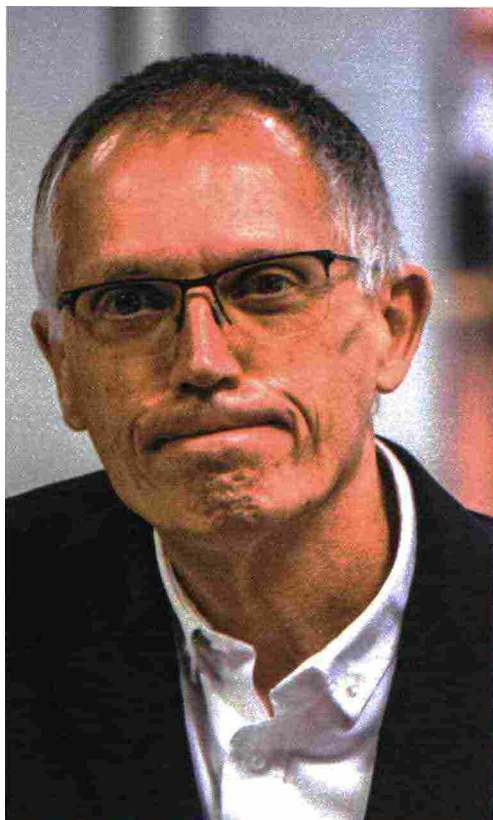
A rendere cara una vettura «alla spina» sono i componenti della batteria, che pesa per un terzo sul prezzo di listino: secondo un'analisi della società di consulenza Alixpartners la differenza dei costi delle materie prime contenute in un vei-

colo elettrico rispetto a uno tradizionale è sui tremila dollari. In teoria tale differenza dovrebbe annullarsi nei prossimi anni grazie allo sviluppo tecnologico e all'avvento di nuovi accumulatori. In Europa sono in programma 40 gigafactory, nel continente, dove verranno prodotte batterie per auto, con l'obiettivo di ridurre la dipendenza dall'Asia e di abbattere i costi.

Ma l'impennata dei prezzi dell'energia, la guerra in Ucraina e gli incentivi introdotti dagli americani per chi produce negli Usa, rischiano di far deragliare i progetti europei. L'amministratore delegato del marchio Volkswagen, Thomas Schaefer, ha dichiarato: «A meno che non riusciamo a ridurre i prezzi dell'energia in Germania e in Europa in modo rapido e affidabile, gli investimenti in fabbriche di batterie saranno impraticabili». Insomma, un calo dei prezzi delle auto a batterie prodotte in Europa non pare vicino.

Ma oltre al prezzo del veicolo, a frenare i consumatori è l'ansia da autonomia. Sul sito *Vaielettrico.it* si possono





«Se i veicoli elettrici sono costosi, resteranno elitari. La classe media non potrà accedervi, e avremo un problema di stabilità sociale» dice Carlos Tavares, amministratore delegato di Stellantis.

## COPERTINA

leggere le testimonianze di automobilisti delusi come il signor Georges Vendrame, acquirente di una Mercedes Eqc: «L'ho avuta per oltre sei mesi. La casa dichiarava un'autonomia di ben 471 chilometri ma io non sono mai riuscito a superare i 270, sia in inverno che in estate. In un viaggio di lavoro che svolgo abbastanza di frequente, sui 500 chilometri, la dovevo caricare almeno due volte. Nessun problema se in autostrada ci fossero le colonnine. Ma no, noi dobbiamo uscire per trovare la colonnina che spesso è nascosta e a volte non funziona».

In effetti la rete per la ricarica non è adeguata. In Italia ci sono 32.776 punti di ricarica (circa le metà di quelli in Germania). Non un numero basso, tenuto conto delle vetture a batteria in circolazione, ma il problema è che le prese non sono dove servono: per esempio sono ancora troppo poche quelle in autostrada, appena 310. E il 12 per cento è inutilizzabile.

### La killer application (che non c'è)

Per rilanciare le vendite di auto elettriche l'associazione Motus-E, che riunisce le aziende impegnate nella mobilità a zero emissioni, chiede di riordinare il quadro di supporto alla domanda. Per esempio, dare subito continuità agli incentivi al noleggio, rendendoli di valore pari a quelli per i veicoli privati senza rottamazione, ma anche alzare il cap di prezzo (35 mila euro) imposto a chi acquista un modello full electric usando gli incentivi a disposizione. «Un'altra leva su cui agire» sottolinea Francesco Naso, segretario nazionale di Motus-E, «è il trattamento fiscale delle flotte aziendali, che andrebbe rivisto per favorire le auto a zero e a basse emissioni. Servirebbe poi anche più attenzione sulla messa a terra degli incentivi per le ricariche private. Le risorse per il 2022, che pure c'erano, non sono mai state rese disponibili al pubblico».

Proposte sensate. Ma l'impressione vera è che all'auto elettrica manchi ancora una «killer application». Per quale ragione un automobilista dovrebbe acquistare un veicolo che costa di più, che deve portarsi nel bagagliaio cavi con diverse spine, che impiega un sacco di tempo a ricaricarsi, che con l'aumento del prezzo dell'elettricità vede ridursi il vantaggio di rifornimento rispetto alla benzina, che ha un'autonomia molto variabile? Solo chi ha una villetta con i pannelli sul tetto ottiene un vero vantaggio, un po' meno chi ha un garage con la presa, per gli altri non c'è una motivazione all'acquisto abbastanza forte. Solo offrendo l'eliminazione della tassa di immatricolazione e del bollo, il taglio del 50 per cento dell'assicurazione, e forse un ulteriore incentivo, si potranno convincere gli automobilisti a salire sull'elettrico, scaricando i relativi oneri sui contribuenti. Oppure occorrerà aspettare fino a quando l'esperienza di ricarica sia almeno uguale a quella di un pieno al distributore di benzina. Nel frattempo, bye bye auto elettrica. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LE DISAVVENTURE DEI «CONVERTITI ALL'ELETTRICO»

«Assolutamente sconsigliato caricare a casa, altrimenti basta che accendi il forno e salta tutto». Il sito *alVolante.it* ha aperto uno spazio di discussione sull'auto elettrica ed è stato sommerso da una valanga di commenti di chi ha esperienza diretta dei veicoli «green». Gli utenti ne sottolineano i pregi ma soprattutto limiti e problemi. «L'auto elettrica può andar bene per chi gira in città o non supera un certo numero di chilometri. Per il sottoscritto che percorre 400-500 km al giorno sarebbe da esaurimento. Inoltre, se anche solo 80 per cento

di noi avesse l'auto elettrica non ci sarebbe energia a sufficienza» è uno degli interventi più condivisi. Chi pensa che sia sufficiente collegare le batterie a un alimentatore casalingo per partire al mattino con sprint, basterebbe leggere quanto segue: «Sconsigliatissimo caricare a casa mantenendo i 3 Kwh. Chi lo dice non ha mai provato. La vettura assorbiva circa 2 Kwh, ricarica infinita: tutta la sera e tutta la notte per guadagnare 100 km scarsi di autonomia. Se usavi la stufetta o il forno, scattava il salvavita. Questo non è futuro, è disagio. Necessario passare

ai 6 Kwh e al wallbox. Con le bollette di ora, poi non conviene. Ansia da autonomia, vincoli nei viaggi più lunghi. Ho venduto l'auto e ho preso una full hybrid». Senza contare che basta un temporale per mettere a rischio la nuova tecnologia. «Un fulmine ha provocato un black out mentre ricaricavo l'auto al wallbox e la centralina è saltata. Il rivenditore mi ha detto che il ricambio arriva dalla Cina, ma causa Covid dovrò aspettare alcuni mesi. Se non avessi la mia vecchia auto a benzina sarei a piedi» dice un ex convertito all'elettrico che ora è tra gli scettici.

Laura Della Pasqua



## 60% ante Euro V

**Federauto** Trucks dice no all'elettrificazione dei veicoli commerciali leggeri e pesanti, come soluzione mono-tecnologica per sostenere i programmi europei per la decarbonizzazione dei trasporti. Perché? Semplicemente, non è possibile. *"Bisogna evitare - ha dichiarato il vicepresidente con delega Trucks&Van, Massimo Artusi - 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".*

**Federauto** Trucks ha elaborato e divulgato un documento di proposte per il settore della logistica italiana, con l'indicazione di soluzioni pragmatiche e coerenti. Un documento che ricorda che allo stato attuale, la tecnologia full electric può dare un contributo per la sostenibilità ambientale per le missioni di breve raggio, 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, che nasconde il problema anziché eliminarlo. Non solo: 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 ancor prima dell'assenza di strutture di ricarica. Per il medio e il lungo raggio, la tecnologia elettrica non è pronta e i costi operativi restano troppo elevati. *"Diversamente da quanto*

*sostenuto da alcuni studi di parte - ha continuato Artusi - non è possibile compensare i maggiori costi di investimento a carico delle imprese di autotrasporto per l'acquisto di un mezzo full electric, né con una riduzione significativa dei costi di esercizio, né con una disponibilità della committenza a pagare sufficientemente di più le missioni di trasporto, né tanto meno mediante gli incentivi in vigore per la transizione ecologica dell'autotrasporto. Quale la strada da intraprendere? Bisogna incentivare il rinnovo del parco circolante ed eliminare dalla circolazione i mezzi ante Euro V (oltre il 60 per cento del totale). Si dovrebbe poi incidere in maniera rilevante anche sul conto proprio, mediamente meno propenso al rinnovo del parco. La correttezza informativa su un tema così delicato come quello della sostenibilità dei trasporti, 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".*



6 - 01/02 2023

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**2milioni di motori elettrici**

Il mercato dei motori elettrici per veicoli commerciali leggeri e pesanti è in forte crescita. Secondo i dati di Federauto Trucks, nel 2022 sono stati immatricolati oltre 2 milioni di questi motori, un aumento del 15% rispetto al 2021. La crescita è sostenuta da incentivi fiscali e da una maggiore consapevolezza delle aziende riguardo ai vantaggi ambientali e di costo a lungo termine.

**400mila metri quadrati**

Il settore delle logiche di trasporto è in forte crescita. Secondo i dati di Federauto Trucks, nel 2022 sono stati immatricolati oltre 400 mila metri quadrati di logiche, un aumento del 10% rispetto al 2021. La crescita è sostenuta da incentivi fiscali e da una maggiore consapevolezza delle aziende riguardo ai vantaggi ambientali e di costo a lungo termine.

**60% ante Euro V**

Il settore dei trasporti è in forte crescita. Secondo i dati di Federauto Trucks, nel 2022 sono stati immatricolati oltre 60% ante Euro V, un aumento del 10% rispetto al 2021. La crescita è sostenuta da incentivi fiscali e da una maggiore consapevolezza delle aziende riguardo ai vantaggi ambientali e di costo a lungo termine.



## | Intervista

PAOLO A. STARACE

# Si è fatto **giorno**

*Lo aveva annunciato al suo insediamento in Unrae, tre anni fa: il comparto del veicolo industriale stava vivendo l'alba di un nuovo inizio. Ora la strada è tracciata, alla politica il compito di renderla meno irta*

di Tiziana Altieri

“C'è distonia tra quello che si dice e quello che si fa. Mentre i costruttori investono miliardi di euro per veicoli a emissioni zero, in Germania sono in atto proteste per aumentare l'estrazione del carbone. I problemi non vanno spostati ma affrontati e per farlo ci vuole coerenza”. Non ha dubbi Paolo A. Starace, già amministratore delegato di Daf Italia, dal settembre 2020 alla guida di Unrae Veicoli Industriali: la strada da percorrere è quella della decarbonizzazione. Le Case stanno facendo la loro parte ma anche la politica deve fare la sua per non vanificare gli sforzi. Lo abbiamo incontrato a inizio anno per avere un commento a caldo sul mercato 2022 e cercare di capire quali scenari si apriranno nel prossimo futuro per chi opera nel comparto.

## Come è stato archiviato il 2022? Soddissfatti dei volumi raggiunti?

“Gli ultimi dati, abbastanza stabili, mostrano un mercato che è salito dell'1,4 per cento raggiungendo le 26.400 unità. Guardando i singoli segmenti ci rendiamo, però, conto che di fatto sono stati gli over 16 tonnellate a trainare la crescita con un +4,1 per cento. Una crescita che si è concretizzata solo negli ultimi mesi dell'anno. Nella prima parte del 2022 abbiamo dovuto affrontare uno scenario complesso che non è variato rispetto al 2021, anzi si è aggravato perché abbiamo dovuto fare i conti non solo con un contesto geopolitico difficile e le note problematiche della supply chain, ma anche con nuovi elementi non secondari come l'impennata dei costi energetici, l'inflazione, l'aumento dei tassi di interesse. Elementi che hanno impattato sul comparto e, più in generale, sull'economia.

Nella seconda parte dell'anno alcune problematiche hanno cominciato a risolversi. I costruttori hanno potuto consegnare evadendo ordini ac-

Paolo A. Starace, presidente della sezione Veicoli Industriali di Unrae (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri) dal 2020. È amministratore delegato di Daf Italia da oltre un decennio.

www.vietrasportiweb.it

8 - 01/02 2023



quisiti molti mesi prima. Riassumendo il 2022 è stato un buon anno anche se complicato perché non è stato facile gestire le aspettative della clientela. Ora stiamo vivendo settimane di transizione, come spesso accade a inizio anno e in concomitanza con l'insediamento di un nuovo Governo".

### A proposito del nuovo Governo, quali le prime impressioni?

"Osservo ancora da spettatore perché non c'è stato, e questo mi dispiace, un coinvolgimento delle associazioni dell'autotrasporto ai tavoli di lavoro per ascoltarne le richieste e trovare una progettualità comune.

L'auspicio è che si metta presto mano alle problematiche di carattere strutturale. Sappiamo bene che il contesto rimane difficile ed è stata data la priorità alle situazioni di carattere emergenziale, come il caro-bollette, con una disponibilità di budget limitato. È altrettanto vero che il nostro è un comparto strategico per l'economia del Paese e il governo non può tralasciare o pensare di accantonare questa tematica in una fase in cui siamo chiamati a continuare nel percorso tracciato a livello europeo della transizione ecologica. Il tema di fondo in Italia è quello di un parco vecchio, con oltre 14 anni di media, ed è stato un errore dare contributi a pioggia. Visto che la coperta è corta bisogna lavorare su due fronti: penalizzare chi utilizza mezzi datati per invogliarne la sostituzione e sostenere chi investe in nuove tecnologie. Questo andrebbe fatto con un fondo ad hoc per l'autotrasporto, che copra almeno l'arco temporale di 3-5 anni. Oggi l'Italia non ha un vero piano di sostegno per i mezzi pesanti a emissioni zero. Chi decide di investire in questa direzione ha a disposizione 24mila euro, la stessa somma che viene erogata a chi acquista veicoli a Lng. Questo stride molto con gli obiettivi di decarbonizzazione dichiarati e con l'andamento del mercato. Nel 2022 l'Lng è crollato di oltre il 30 per cento e non è andato oltre il 2,7 per cento di quota. C'è un tema di fondo che è quello della coerenza. Se noi come costruttori siamo chiamati a investire in veicoli a zero emissioni, le aziende di autotrasporto devono essere sostenute con adeguati fondi per acquistarli e non rimanere fuori dall'arena competitiva internazionale.

Non dimentichiamo poi che i volumi esigui dei mezzi pesanti a zero emissioni sono determinati certo da una barriera d'ingresso data dal prezzo, ma anche da un'infrastruttura di ricarica inadeguata. Abbiamo una serie di fondi ma io ne sento solo parlare.

Non ho visto ancora un piano infrastrutture che riguardi il truck che ha delle sue esigenze specifiche. I costruttori si sono uniti per organizzare una propria rete di ricarica ma lo trovo poco lun-

### Immatricolazioni veicoli industriali over 3,5 tonnellate in Italia

| Mese      | 2022   | 2021   | Var%  |
|-----------|--------|--------|-------|
| Gennaio   | 2.200  | 2.293  | -4,1  |
| Febbraio  | 2.123  | 2.143  | -0,9  |
| Marzo     | 2.344  | 2.455  | -4,5  |
| Aprile    | 1.920  | 2.599  | -26,1 |
| Maggio    | 2.373  | 2.167  | 9,5   |
| Giugno    | 2.393  | 2.279  | 5,0   |
| Luglio    | 2.086  | 2.341  | -10,9 |
| Agosto    | 1.406  | 1.173  | 19,9  |
| Settembre | 1.856  | 1.824  | 1,8   |
| Ottobre   | 2.183  | 1.801  | 21,2  |
| Novembre  | 2.120  | 1.909  | 11,1  |
| Dicembre  | 2.596  | 2.262  | 14,8  |
| Totale    | 25.600 | 25.246 | 1,4   |

Fonte: Unrae

### Immatricolazioni veicoli industriali per fasce di peso in Italia

| Massa             | 2022   | 2021   | Var%  |
|-------------------|--------|--------|-------|
| Da 3,5 t a 6 t    | 885    | 753    | 17,6  |
| Da 6,01 a 15,99 t | 2.967  | 3.609  | -17,8 |
| > = 16 t          | 21.748 | 20.884 | 4,1   |
| Totale            | 25.600 | 25.246 | 1,4   |

Fonte: Unrae

gimirante rispetto a quello che ci viene chiesto. Io sono sicuro che la strada sia quella della decarbonizzazione e che vada percorsa. Non dimentichiamo, però, che il nostro stile di vita è energivoro e noi non abbiamo oggi una capacità produttiva tale per sostenerlo. O la aumentiamo, con soluzioni green, o dobbiamo rivedere le nostre abitudini. Una riflessione che va fatta".

### Federauto si è espressa negativamente riguardo la scelta di privilegiare le soluzioni elettriche anche nel trasporto merci. Quale la vostra visione?

"L'associazione in questione dà voce prevalentemente ai concessionari di un brand. Quando si fanno certe dichiarazioni credo che ci voglia cautela e che sia importante contestualizzarle. I costruttori che aderiscono a Unrae sono pronti con l'offerta di veicoli elettrici e stanno proseguendo la sperimentazione dei veicoli a idrogeno sia con fuel cell, sia con motore a combustione interna, una soluzione che ne prolungherebbe l'impiego. Anche qui ovviamente c'è un problema legato all'infrastruttura per il rifornimento.

Con Federauto come con altre associazioni come Anfia, Anita, etc. condividiamo comunque molto: insieme, per esempio, abbiamo chiesto il rinnovo del credito d'imposta riservato alle imprese del Mezzogiorno previsto dal DDL Bilancio 2023, nonché di estendere di sei mesi i termini di consegna dei beni oggetto del credito d'imposta in scadenza il 31 dicembre 2022. Richieste che non avremmo neanche dovuto fare.

Come si evince dalle tabelle a lato nel 2022 le immatricolazioni di veicoli industriali sono cresciute dell'1,4 per cento grazie ai risultati messi a segno nella seconda parte dell'anno con un +21,2 a ottobre, + 11,1 a novembre e +14,8 a dicembre. A trainare il mercato sono stati gli over 16 tonnellate mentre ha sofferto la fascia 6,01-15,99 tonnellate.



## Intervista

*Basterebbe avere un collegamento alla realtà per comprenderne, al di là del colore politico, la necessità”.*

### Euro 7. Cosa ne pensa Unrae?

*“Ho ascoltato con grande attenzione le parole del presidente di Acea, Martin Lundstedt, già Presidente e Ceo di Volvo. Ha espresso un pensiero che mi sento di condividere: il rischio è quello di rallentare ulteriormente la transizione ecologica. Dobbiamo stabilire cosa vogliamo fare da grandi. I costruttori non hanno finanziamenti pubblici e non hanno la capacità economica di sviluppare tutte le soluzioni possibili, se abbiamo deciso di abbracciare le emissioni zero gli sforzi vanno concentrati lì.*

*L'Euro 7 rappresenta un altro balzello nel percorso verso la decarbonizzazione che richiede ingenti investimenti. Di fatto ci si chiede di investire in una tecnologia che dovrà essere abbandonata. Mi focalizzerei piuttosto su altri temi che possono essere la sicurezza stradale, la digitalizzazione. I nostri veicoli sono oggi vere e proprie astronavi che trasmettono dati e informazioni*

*rilevanti che possono essere messi a denominatore comune. Platooning, guida autonoma possono essere soluzioni più efficaci dell'Euro 7 in un'ottica di riduzione delle emissioni. Soluzioni alla nostra portata e non in tempi così lunghi. Sono innovazioni incrementalmente che possono fare la differenza”.*

### Nel mondo dell'auto si stanno diffondendo nuovi modelli distributivi. Cosa accadrà nell'universo truck?

*“È un argomento che non affrontiamo in Unrae per questione di compliance. Posso comunque dire che a oggi nessun costruttore ha optato per il modello di agenzia nel mondo del truck. I tempi non sono maturi.*

*La specificità del business B to B, la complessità dei veicoli industriali che non si può lasciare a un configuratore mi fa dire che continueremo con il modello distributivo attuale. Certo, l'affermazione dei veicoli elettrici cambierà lo scenario ma ci vorrà del tempo. I volumi espressi sono esigui, servono incentivi per dare la scintilla e partire. Guardando alle dimensioni del circolante*

## Veicoli commerciali, così non va

Segno negativo, in Italia, nell'ultimo anno per i veicoli commerciali con peso totale a terra fino a 3,5 tonnellate. Le immatricolazioni si sono fermate a quota 160.830 unità, che indicano un calo del 14,6 per cento rispetto all'anno precedente. Si sono quindi persi circa 24.000 veicoli. Le stime sono del Centro Studi e Statistiche di Unrae. Indice puntato contro gli incentivi, destinati esclusivamente ai veicoli elettrici, che non sono evidentemente riusciti a risollevare la domanda. E intanto il parco circolante continua a invecchiare.

*“Gli incentivi destinati ai soli veicoli commerciali elettrici - ha*



*commentato Michele Crisci, presidente Unrae - non hanno portato uno sviluppo più accelerato della mobilità urbana delle merci a zero o bassissime emissioni, considerato che dei 10 milioni stanziati ne sono stati utilizzati appena 1,5 circa. Tantomeno, quindi, potevano rilanciare i volumi del mercato nel suo complesso. Gli incentivi 2023, prenotabili dal 10 gennaio scorso prevedono un fondo di 15 milioni destinato, ancora una volta, esclusivamente ai veicoli elettrici che rappresentano solo il 2,6 per cento del nostro mercato. Questi incentivi non possono apportare alcun beneficio nel contrasto al progressivo invecchiamento del parco, caratterizzato - a giugno 2022 - da un'età media di 14 anni e composto ancora per oltre il 42 per cento da veicoli ante Euro 4 su un totale di 4.180.000 unità, per la cui sostituzione completa - a volumi attuali - sarebbero necessari 22,5 anni”.*

*Quali le strade da intraprendere secondo l'associazione degli importatori? Estensione dell'incentivo anche ad alimentazioni diverse dall'elettrico (compreso il diesel) a fronte di rottamazione e con importi decrescenti in funzione dell'alimentazione e della massa; predisposizione di una idonea rete infrastrutturale per le ricariche elettriche, pubblica e privata. Già perché l'elettromobilità non può diffondersi senza un'infrastruttura di ricarica adeguata. Secondo Unrae, è necessario introdurre un credito d'imposta al 50 per gli investimenti in ricariche fast (oltre 70 kW) private dal 2023 al 2025; una rapida emanazione delle norme attuative dei provvedimenti in materia; l'indicazione di un preciso e puntuale cronoprogramma per stabilire sia gli obiettivi cogenti di numerosità dei punti di ricarica pubblici (a bassa e alta potenza) per singola area geografica e tipologia stradale, sia la realizzazione di infrastrutture di ricarica sulle autostrade, in linea con la normativa AFIR.*



## Intervista |

e all'immatricolato ritengo che sarà un problema delle generazioni future".

### Stime per il 2023?

"Nella prima parte del 2023 non mi aspetto grandi cambiamenti. Il contesto non è cambiato, i volumi saranno garantiti dalle consegne degli ordini fatti nei mesi scorsi. Nella seconda parte, vista la domanda un po' più fiacca, temiamo un rallentamento. Gli indicatori macro economici non sono positivi, i tassi salgono, la produzione industriale scende e la domanda di trasporto potrebbe calare.

Ci auguriamo che la flessione non diventi recessione e che nel 2023 si riescano a raggiungere i risultati del 2022, con circa 25.600 unità nel segmento sopra le 3,5 tonnellate".

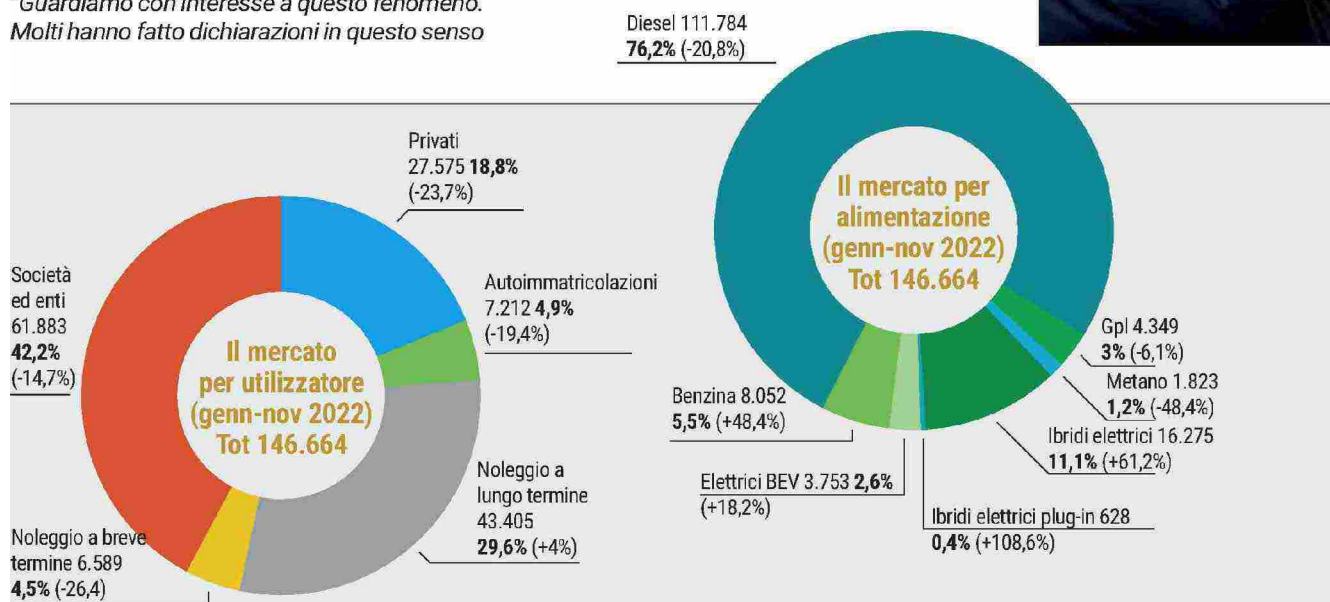
**Si parla molto di reshoring. Il rientro di alcune produzioni in Europa e, in particolare, in Italia può avere un impatto positivo sull'autotrasporto?**

"Guardiamo con interesse a questo fenomeno. Molti hanno fatto dichiarazioni in questo senso

ma pochi hanno cominciato veramente a riportare le produzioni in Europa. Ci vorranno degli anni per sentirne gli effetti. La verità però è che, per quanto riguarda l'Italia, rimangono quei problemi di fondo che hanno spinto molte aziende ad andare a produrre fuori dai confini nazionali: costo del lavoro, infrastrutture, burocrazia, garanzia legalità, servizi... Noi su alcuni elementi siamo un po' indietro, dobbiamo lavorarci. Sono in trepida attesa di scoprire quale sarà l'impatto del PNRR anche su questi fronti".

### Un auspicio?

"La pace del mondo. Sembra una frase fatta, come quelle che chiudono i concorsi di bellezza, ma ne abbiamo veramente bisogno. Il mondo non è più globale ma regionalizzato e questo crea un riassetto dell'economia. Gli anni futuri non saranno semplici ma credo che rimettendo al centro i giusti valori si possa consegnare alle future generazioni un destino migliore".



Fonte: Unrae - Tra parentesi la variazione percentuale rispetto all'anno 2021

**Società ed enti rappresentano ancora il primo canale per i veicoli commerciali ma cresce il peso del noleggio a lungo termine che chiude l'anno sfiorando il 30 per cento di quota. Il diesel gioca ancora la parte del leone alimentando 3 Lcv su 4.**

Guardando alla struttura del mercato per canale di vendita si evidenzia che nei primi 11 mesi dell'anno c'è stato un calo delle immatricolazioni alle società, comunque al 42,2 per cento. In discesa anche le vendite ai privati, passati a una quota del 18,8 per cento, le autoimmatricolazioni, al 4,9 di share, e il noleggio a breve termine, al 4,5 per cento. Chi ci guadagna? Il noleggio a lungo termine che segna un +4,0 per cento con una quota che arriva al 29,6.

Passando alle alimentazioni, sempre nel periodo gennaio-novembre, emerge che il diesel scende al 76,2 per cento di quota,

cedendo 7,7 punti, la benzina continua a crescere, raggiungendo una share del 5,5, il Gpl sale al 3 per cento, il metano riduce la rappresentatività all'1,2. I veicoli ibridi continuano a guadagnare terreno con un 11,1 per cento (+5,1 punti in più), ma i plug-in rappresentano solo lo 0,4 per cento del totale e gli elettrici si fermano al 2,6 per cento.

Quali le stime per il 2023? Secondo Unrae nei primi mesi dell'anno si assisterà a un'ulteriore contrazione del mercato ma da metà 2023 le cose potrebbero cambiare per arrivare a un volume di 170.000 veicoli nell'arco dei 12 mesi.



Si dice che

## PERSONE & POLTRONE

■ **Luca de Meo**, AD del Gruppo Renault, è stato nominato dal consiglio di amministrazione dell'Associazione europea dei costruttori di automobili (Acea) presidente per il 2023. Sostituisce **Oliver Zipse**, AD di Bmw, che ha ricoperto la carica negli ultimi due anni.

■ **Lionel Lafon** dal 1° novembre è Head of Credit di FCA Bank. Succede ad **Alexey Proshin** e riporta direttamente a **Giacomo Carelli**, Ceo del Gruppo.

■ **Alessandro Albertini** è stato confermato Presidente di ANAMA (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree, sezione aerea di Fedespedit) per il triennio 2023-2025. Albertini è alla guida dell'Associazione dal 2020. Completano la squadra i vicepresidenti **Paolo Maderna** e **Simone Ghelardini**.

■ **Gerardo Pérez Giménez**, già presidente dell'associazione spagnola dei concessionari Faconauto, è stato eletto presidente dell'Alleanza dei concessionari e riparatori d'auto europei (AECDE) in occasione dell'assemblea tenutasi a Bruxelles. Succede a **Antje Woltermann** (ZDK Germania), al timone negli ultimi 4 anni. Nella stessa occasione sono stati nominati i membri del Consiglio di Amministrazione: **Peter Byrdal** (Evcda Volvo), **Andrea Cappella** (Federauto Italia), **Giuseppe Marotta** (Gacie, Iveco), **Marc Voß** (Zdk Germania) e **Manuel Sánchez Moreno** (Faconauto Spagna) come membro osservatore. **Friedrich Trosse** è il nuovo Segretario generale.

■ **Domenico De Rosa**, Ceo del Gruppo SMET, ha ricevuto l'Oscar dell'Innovazione 2022, il riconoscimento che l'Associazione Nazionale Giovani Innovatori conferisce agli imprenditori italiani che si sono distinti nei loro settori per idee e progetti particolarmente innovativi. Domenico De Rosa è stato premiato per il suo contributo strategico alla trasformazione modale del settore trasporti e per l'impegno profuso nel favorire lo sviluppo dell'intermodalità.



# Decarbonizzazione serve un piano strategico

## Trasporto

■ Le rappresentanze dell'auto-  
trasporto e della filiera indu-  
striale e commerciale automo-  
tive - Anfia, Anita, Federauto,  
Unatras e Unrae - ritengono ur-  
gente l'adozione di un piano  
strategico per affrontare la de-  
carbonizzazione del trasporto  
merci su gomma che sia ambi-  
zioso, realistico ed economicamente  
sostenibile dal sistema  
Paese.

In questi termini le associa-  
zioni si sono rivolte al Gover-  
no, sottolineando l'impegno  
delle imprese di autotrasporto  
e della filiera automotive a ren-  
dere sempre più competitivo e  
sostenibile il trasporto strada-  
le delle merci, fornendo una  
puntuale fotografia del setto-

re, che conta un parco circolan-  
te tra i più vecchi d'Europa,  
con un'età media dei veicoli in-  
dustriali pari ad oltre 14 anni  
d'età, dato che desta grave pre-  
occupazione in termini di im-  
patto ambientale, efficienza e  
sicurezza della circolazione.

Anfia, Anita, Federauto, Una-  
tras e Unrae hanno identifica-  
to il fabbisogno relativo agli in-  
vestimenti per il rinnovo del  
parco veicolare in ottica soste-  
nibile nella cifra di 250 milioni  
di euro annui per il periodo  
2023-2026, sostenendo come  
le 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 vi-  
sta degli ambiziosi obiettivi cli-  
matici fissati dall'Europa. //





# SPECIALE MOTORI

## I dati sulle immatricolazioni Dove va il mercato

**Nel crollo generale delle vendite (meno 9,7%)  
spicca la frenata dei modelli full-electric  
In calo nel 2022 anche auto diesel e a benzina  
crescono soltanto le ibride tradizionali**

**S**ecundo i dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le immatricolazioni di nuove auto nel 2022 sono state 1.316.702 con una perdita del 9,7% sull'anno precedente: 141.000 vetture in meno. I numeri fanno riflettere, soprattutto chi è in procinto di acquistare un nuovo modello e non sa bene quale tipologia scegliere. Dove va il mercato? Conviene orientarsi su auto elettriche?

Risposte non facili. Per **Federauto** (l'associazione dei concessionari) «il 2022 non è stato certamente buono per la transizione verso vetture alimentate a batteria. La quota di mercato di questa tipologia che sarebbe dovuta crescere con la spinta degli incentivi statali registra invece una flessione, arretrando dal 4,6% al 3,7% di quota e facendo registrare il peggior andamento tra i più grandi mercati in Europa. E i volumi di immatricolazione sono stati i più bassi degli ultimi 40 anni. Di questo passo il rinnovo del parco circolante italiano continua ad essere

molto lento».

Difficile anche capire quali siano le vere tendenze, perché nell'arco dei dodici mesi sono calate tutte le alimentazioni, ad eccezione delle ibride non ricaricabili (+6,7%) che raggiungono il 33,4% di quota e del Gpl (+10,4%, quota a circa il 9%). Al contrario, le vetture elettriche registrano nell'intero 2022 una diminuzione del 26,9%, attestandosi ad una quota di nicchia del 3,7% (circa un punto percentuale in meno rispetto al 2021) e calano pure le plug-in (ricaricabili alla spina) con un decremento del 5,8% (quota al 5,7%).

Non danno certezze nemmeno le alimentazioni tradizionali. Benzina e diesel perdono rispettivamente il 16,2% e il 20,2%, con una quota sul mercato complessivo del 27,7% e 19,7%. Il metano conclude l'anno a -65,8% non raggiungendo neanche l'1% del mercato totale. Trovare la soluzione giusta diventa un rebus, anche se il cammino verso le varie forme di elettrificazione pare ormai avviato.

Scegliere un modello a emissioni zero è ancora una scelta

coraggiosa sebbene gli incentivi siano stati rinnovati e sul mercato si trovino modelli per (quasi) tutte le esigenze. Nel 2022 l'Italia è l'unico grande Paese europeo dove diminuiscono le immatricolazioni full electric. Motus-E, l'associazione degli stakeholder della mobilità elettrica, invoca un sostegno maggiore da parte del governo. «Le full electric vendute sono state 49.058, -27,1% rispetto del 2021, con il parco elettrico circolante che ha sfondato le 170.000 unità, attestandosi a 171.196. Senza interventi, anche sui noleggi, l'Italia rischia di accumulare un gap difficile da colmare rispetto ai Paesi con cui dovrebbe ambire a confrontarsi». Un'altra leva su cui agire «è il trattamento fiscale delle flotte aziendali: dovrebbe favorire le auto a zero e a basse emissioni, senza dimenticare poi una maggiore velocità nella messa a terra dei fondi per le ricariche private». Guardando ai modelli elettrici più venduti nel 2022, la Fiat Nuova 500e conquista il primo posto con 6.283 unità immatricolate. In seconda posizione la Smart Fortwo, con 4.544 unità, seguita dalla Tesla Model Y a quota 4.199. Al quarto e quinto posto, rispettivamente, troviamo la Dacia Spring (2.825 unità) e la Renault Twingo (2.738). —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





1. La Nuova 500 Fiat è stata l'auto elettrica più venduta nel 2022 sul mercato italiano. 2. Suzuki ha un'intera gamma ibrida: la nuova S-Cross 1.5 140V adotta un inedito sistema



# Auto, dopo l'anno nero ripartono gli incentivi elettriche ancora al palo

Il 10 gennaio riaprono le prenotazioni sul sito [ecobonus.mise.gov.it](https://ecobonus.mise.gov.it) per usufruire delle agevolazioni per auto e moto non inquinanti

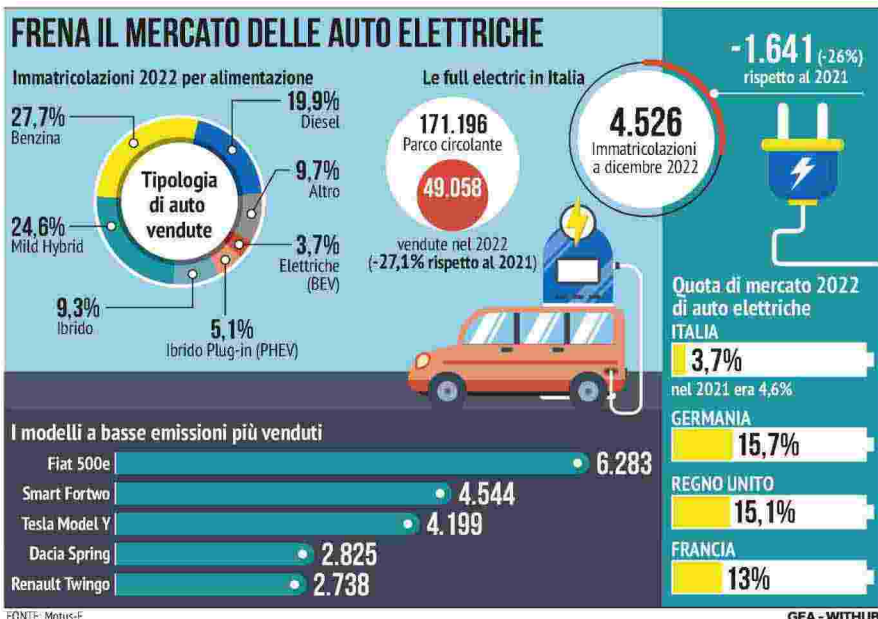
Il mercato italiano dell'auto archivia "uno degli anni peggiori dell'ultimo mezzo secolo", nonostante la crescita a doppia cifra di dicembre. Nel 2022 le immatricolazioni sono state 1.316.702, in calo del 9,7% rispetto al 2021, ma se il confronto si fa con il 2019, l'anno prima della pandemia, la flessione è del 31,3%. Nell'ultimo mese c'è stato un balzo delle vendite, pari a 104.915, il 21% in più di dicembre 2021. Il quinto segno positivo consecutivo conferma, quindi, un'inversione di tendenza, dovuta - sottolinea il Centro Studi Promotor - al miglioramento delle forniture di microchip, che continuerà anche il prossimo anno con benefici effetti sulle vendite, ma il ritorno a livelli normali per il mercato italiano, cioè superiori a 2.000.000 di unità annue, appare ancora molto lontano. Il 2022 è stato un anno negativo anche sul fronte della transizione verso l'elettrico, nonostante gli incentivi varati dal governo a sostegno della domanda: la quota di merca-

to delle auto elettriche - spiega Federauto, la federazione dei concessionari - è scesa dal 4,6% al 3,7% e si è registrato il peggior andamento tra i più grandi mercati in Europa. Il 10 gennaio riaprono le prenotazioni sulla piattaforma [ecobonus.mise.gov.it](https://ecobonus.mise.gov.it) per usufruire dell'ecobonus per auto e moto non inquinanti con i 630 milioni di euro stanziati dal ministero delle Imprese e del made in Italy in base al piano triennale del governo Draghi. Il presidente dell'Anfia Paolo Scudieri auspica che «possano dare impulso alla domanda di vetture green fin dai primi mesi dell'anno», mentre il presidente del Centro Studi Promotor Gian Primo Quagliano esprime il timore che i nuovi incentivi producano «risultati insoddisfacenti» come nel 2022 quando si è esaurito in brevissimo tempo lo stanziamento per le auto ad alimentazione tradizionale ed emissioni non superiori a 135 grammi di CO2 al chilometro, mentre sono rimasti ampiamente inutilizzati gli

stanziamenti per auto elettriche pure e dintorni. «È quindi auspicabile - osserva Quagliano - che il provvedimento venga modificato per rendere gli incentivi per le auto elettriche economicamente accessibili anche ad automobilisti con una capacità di spesa limitata e per dare un effettivo e significativo contributo all'eliminazione delle autopù vecchie e più inquinanti».

«Davanti a questo quadro tutt'altro che esaltante dispiace che, in un momento di profondo cambiamento del mondo automotive, nella Legge di Bilancio non sia previsto nulla di nuovo per un comparto che deve affrontare rapidamente una profonda riconversione industriale e commerciale della filiera per sostenere la transizione verso una mobilità sostenibile» commenta il presidente dell'Unrae, Michele Crisci. Per il gruppo Stellantis il 2022 si è concluso con 461.178 immatricolazioni di auto, con una flessione del 15,9% rispetto al 2021 e una quota pari al 35,1%

a fronte del 37,8% di un anno fa. Nel caso di Stellantis però si registra un segnale positivo: il gruppo è infatti leader in Italia nelle vendite dei veicoli Lev, quelli a basse emissioni con la spina, con una quota del 32,4%, in crescita di 1,6 punti percentuali (vetture più veicoli commerciali leggeri). Sono tutte targate Stellantis e tutte "made in Italy" le vetture più vendute in Italia tra i Lev: al primo posto Jeep Compass 4xe, seguita dalla Renegade 4xe e dalla Nuova 500 elettrica prodotta a Mirafiori. Quest'ultima è leader nel mercato puramente elettrico in Italia con circa 6.300 immatricolazioni. Dall'esordio, in soli due anni, la Nuova 500 è stata scelta da oltre 100.000 automobilisti in Europa. «È un risultato che abbiamo raggiunto grazie al nostro impegno strategico per l'elettrificazione che si basa su un investimento di oltre 30 miliardi di euro a livello globale che sarà completato entro il 2025» sottolinea Santo Ficili, country manager di Stellantis in Italia.



GEA - WITHUB



BILANCIO 2022 | NONOSTANTE A DICEMBRE SI SIA REGISTRATO UN +21%. IL 10 GENNAIO VIA ALLE PRENOTAZIONI

# Vendite a -9,7%, ma ripartono gli incentivi

Il mercato italiano dell'auto archivia "uno degli anni peggiori dell'ultimo mezzo secolo", nonostante la crescita a doppia cifra di dicembre. Nel 2022 le immatricolazioni sono state 1.316.702, in calo del 9,7% rispetto al 2021, ma se il confronto si fa con il 2019, anno prima della pandemia, la flessione è del 31,3%. Nell'ultimo mese c'è stato un balzo delle vendite, pari a 104.915, il 21% in più di dicembre 2021. Il quinto segno positivo consecutivo conferma un'inversione di tendenza, dovuta al miglioramento delle forniture di microchip, che continuerà anche il prossimo anno con benefici sulle vendite. Il ritorno a livelli normali per il mercato italiano, cioè superiori a 2.000.000 di unità annue, appare ancora molto lontano. Il



Un piazzale di auto invendute simbolo della crisi in atto

2022 è stato negativo anche sul fronte della transizione verso l'elettrico, nonostante gli incentivi del Governo: la quota di mercato delle auto elettriche - spiega Federauto, la federazione dei concessionari - è scesa dal 4,6% al 3,7% e si è registrato il peggior andamento tra i più grandi mercati in Europa.

Intanto, il prossimo 10 gennaio riaprono le prenotazioni sulla piattaforma ecobonus.mise.gov.it per usufruire dell'ecobonus per auto e moto non inquinanti con i 630 milioni di euro stanziati dal ministero delle Imprese e del made in Italy in base al piano triennale del governo Draghi. Il presidente

dell'Anfia Paolo Scudieri auspica che "possano dare impulso alla domanda di vetture green fin dai primi mesi dell'anno", mentre il presidente del Centro Studi Promotor Gian Primo Quagliano esprime il timore che i nuovi incentivi producano "risultati insoddisfacenti" come nel 2022 quando si è esaurito in brevissimo tempo lo stanziamento per le auto ad alimentazione tradizionale ed emissioni non superiori a 135 g/km di CO<sub>2</sub>, mentre sono rimasti ampiamente inutilizzati gli stanziamenti per auto elettriche.

Preoccupato il presidente dell'Unrae, Michele Crisci "Davanti a questo quadro tutt'altro che esaltante dispiace che, in un momento di profondo cambiamento del mondo automotive,

nella Legge di Bilancio appena approvata non sia previsto nulla di nuovo per un comparto che deve affrontare rapidamente una profonda riconversione industriale e commerciale della filiera per sostenere la transizione verso una mobilità sostenibile".

Nel frattempo, il Gruppo Stellantis pure in flessione del 15,9% rispetto al 2021 (quota del 35,1% contro il 37,8% di un anno fa) è diventato leader in Italia nelle vendite dei veicoli a basse emissioni con la spina, con una quota del 32,4% (+1,6%). Questo grazie alle vendite di Jeep Compass 4xe, Renegade 4xe e Nuova 500 elettrica, quest'ultima leader nel mercato puramente elettrico in Italia con circa 6.300 immatricolazioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



## Federauto Auto elettriche, mercato in discesa

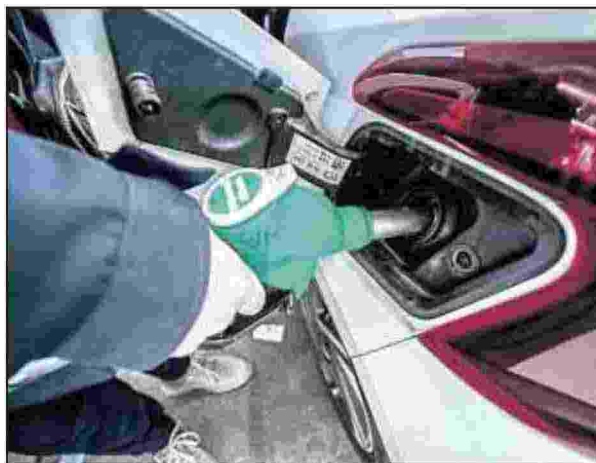
ROMA - Secondo i dati diffusi dal Ced del Ministero dei Trasporti, le 104.915 unità di dicembre (+21%) portano l'anno 2022 a chiudere con 1.316.702 immatricolazioni di autovetture nuove, pari al -9,7% sul 2021 e una perdita di volumi di circa 141.000 pezzi (-4,5% sul 2020 e -31,2% sul 2019). "È tempo di valutazioni e possiamo tirare le somme dell'anno terminato: il 2022 non è stato un anno buono per la transizione verso l'elettrico. La quota di mercato di questa alimentazione, che sarebbe dovuta crescere con la spinta degli incentivi statali, ha invece consuntivato una flessione rispetto al 2021, arretrando dal 4,6% al 3,7% e facendo registrare il peggior andamento tra i più grandi mercati in Europa" dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di **Federauto**, la Federazione dei concessionari auto.

**"I volumi di immatricolato dell'anno sono stati i più bassi degli ultimi 40 anni, anche peggio del 2020 in cui eravamo nel pieno della pandemia. Di questo passo il rinnovo del parco circolante continua a essere molto lento e le previsioni per l'anno appena iniziato, restano ancorate alla prudenza. Inoltre, soprattutto in vista del divieto europeo di vendita dei veicoli endotermici a partire dal 2035, rimangono forti dubbi circa l'opportunità di puntare sul 100% elettrico e sul tema abbiamo accolto con favore le dichiarazioni del presidente del Consiglio per poter rivedere tale impostazione che appare troppo stringente nei tempi ai fini di una transizione sostenibile, anche dal punto di vista economico e sociale".**



Da lunedì il nuovo ecobonus. La verde vola a 2 euro

# Auto, ripartono gli incentivi ma è stangata sulla benzina



● Partono i nuovi incentivi per auto e moto ecologiche, le facilitazioni scatteranno da martedì. Ma accanto a una buona notizia su fronte della mobilità arrivano anche quelle cattive: la benzina è già volata a 2 euro e in arrivo ci sono aumenti per i trasporti.

a pagina 3

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



# INCENTIVI SU RUOTE

## Ecobonus per auto e moto green: lo sconto si prenota da martedì 10

*Stanziate 630 milioni per far ripartire il mercato. Intanto la benzina vola a due euro al litro*

**Mario Landi**

La torta da spartirsi è di 630 milioni di euro, la data da segnare è martedì 10 gennaio, l'ora le 10 del mattino: è il momento in cui sulla piattaforma informatica *ecobonus.mise.gov.it* saranno caricati i fondi a disposizione per il 2023 e le concessionarie potranno caricare le domande per accedere al contributo all'acquisto. Per cercare di ridare sprint al mercato dell'auto, dopo un 2022 da dimenticare, tornano anche per il 2023 gli incentivi per acquistare veicoli green.

**I MODELLI.** Il bonus riguarda i veicoli automobili elettriche (disponibili

### ECOBONUS PER VEICOLI NON INQUINANTI

**630 milioni di euro** per l'acquisto di veicoli non inquinanti

 **auto (categoria M1)**  
 **motocicli e ciclomotori (L1e-L7e)**  
 **commerciali (N1 e N2)**

#### Le risorse disponibili



FONTE: Mimit

GEA - WITHUB

190 milioni di euro), veicoli ibridi plug-in (235 milioni), veicoli a basse emissioni (150 milioni), moto e ciclomotori a basse emissioni (5 milioni) o elettrici (35 milioni), veicoli commerciali elettrici (15 milioni).

**L'ANNO NERO.** Il mercato italiano dell'auto ha appena archiviato «uno degli anni peggiori dell'ultimo mezzo secolo», nonostante la crescita a doppia cifra di dicembre. Nel 2022 le immatricolazioni sono state 1.316.702, in calo del 9,7% rispetto al 2021, ma se il confronto si fa con il 2019, l'anno prima della pandemia, la flessione è del 31,3%. Nell'ultimo mese c'è sta-

to un balzo delle vendite, pari a 104.915, il 21% in più di dicembre 2021. Il 2022 è stato un anno negativo anche sul fronte della transizione verso l'elettrico, nonostante gli incentivi varati dal governo a sostegno della domanda: la quota di mercato delle auto elettriche - spiega **Federauto** - è scesa dal 4,6% al 3,7%.

**BENZINA ALLE STELLE.** Di certo non aiuta la ripresa del mercato l'aumento dei carburanti. Dopo l'azzeramento dello sconto sulle accise, a fine anno, i prezzi sono subito balzati all'insù: ieri la benzina è volata a due euro sul servito. E in alcuni casi, segnalati sui social, anche nel self.

Lo scenario

# AutoGol perché crolla l'automotive

FLAMINIO a pagina 17



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



di CRISTIANA FLAMINIO

L'automotive è in panne. Se non fosse stato per la brillante performance di dicembre, il 2022 si sarebbe chiuso con dati ancora peggiori di quelli, già nerissimi, che sono stati resi noti dal Ministero dei Trasporti. Il Mit ha fatto sapere in una nota ufficiale che nell'anno appena trascorso sono state immatricolate 1.316.702 autovetture "a fronte delle 1.458.032 iscrizioni registrate nel 2021". Un'ecatombe, una vera e propria decimazione che, in termini percentuali, si traduce in un calo del 9,69%. A dicembre, però, gli italiani sono tornati ad affollare le concessionarie: "sono state immatricolate 104.915 autovetture a fronte delle 86.717 iscrizioni registrate nel-

# AUTO GOLO

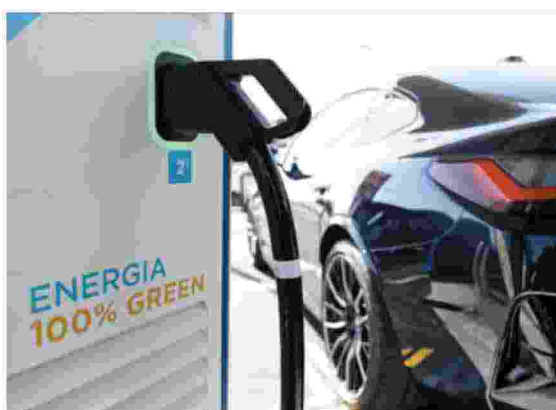
lo stesso mese dell'anno precedente". Un aumento del 20,99% che dà ossigeno a un intero comparto in sofferenza. I trasferimenti di proprietà - ha concluso il Mit - "sono stati 402.769 a fronte di 274.998 passaggi registrati a dicembre 2021, con un aumento del 46,46%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 507.684, ha interessato per il 20,67% vetture nuove e per il 79,33% vetture usate".

I numeri maggiori hanno scatenato la reazione delle associazioni di categoria. Che chiamano in causa il governo. Secondo il presidente Unrae, l'unione nazionale dei rivenditori di autoveicoli esteri, Michele Crisci: "Dispiace che in un momento così importante e di profondo cambiamento del mondo automotive, nella legge di bilancio appena approvata non sia previsto nulla di nuovo per un comparto che deve affrontare rapidamente una profonda riconversione industriale e commerciale della filiera per sostenere la transizione verso una mobilità sostenibile". L'analisi di Anfia, l'associazione nazionale della filiera dell'automobile, chiama in causa "il contesto già segnato dalla crisi dei semiconduttori, delle materie prime e della logistica, è ulteriormente peggiorato in conseguenza delle ripercussioni del conflitto in Ucraina, che ha innescato una grave crisi energetica e ulteriori strozzature nelle catene di fornitura a livello europeo e globale". Tuttavia c'è un dato positivo: "Finalmente si è potuto contare su uno specifico fondo automotive con una programmazione

I dati Mit:  
in calo del 10%  
le nuove  
immatricolazioni  
Pesano i dubbi  
sull'elettrico

pluriennale, fino al 2030, delle risorse stanziate, sia per le misure di supporto alla domanda, per la diffusione delle tecnologie a zero e bassissime emissioni, sia per gli strumenti di accompagnamento alla riconversione produttiva della filiera". Infine, Anfia, dopo aver ricordato che "da oggi sono disponibili gli incentivi per l'acquisto di nuove auto a zero o basse emissioni, con uno stanziamento da 575 milioni" accoglie "con favore la notizia dell'estensione al 2023 e 2024, con uno specifico stanziamento annuale, tramite il decreto Milleproroghe, della misura di incentivazione all'acquisto di wall-box e colonnine domestiche per la ricarica elettrica, già introdotta, per il 2022, lo scorso agosto, ma non ancora operativa".

Per Federauto non è così ottimista: "Il 2022 non è stato certamente un anno buono per la transizione verso l'elettrico. La quota di mercato di questa alimentazione, che sarebbe dovuta crescere con la spinta degli incentivi statali, ha invece consuntivato una flessione rispetto al 2021, arretrando dal 4,6% al 3,7% e facendo registrare il peggior andamento tra i più grandi mercati in Europa". E dunque: "Di questo passo il rinnovo del parco circolante italiano continua a essere molto lento e le previsioni per l'anno appena iniziato, in un contesto economico di forte inflazione, restano ancorate alla prudenza soprattutto in vista del divieto Ue di vendita dei veicoli endotermici dal 2035 rimangono molto forti i dubbi di puntare sul 100% elettrico".



(© Imagoeconomica)

## IL MERCATO

### Archiviato l'anno "orribile" per l'auto la filiera scommette sui nuovi incentivi

Il mercato italiano dell'auto archivia «uno degli anni peggiori dell'ultimo mezzo secolo» secondo Federauto, nonostante la crescita a doppia cifra di dicembre. Nel 2022 le immatricolazioni sono state 1.316.702, in calo del 9,7% rispetto al 2021, ma se il confronto si fa con il 2019, l'anno prima della pandemia, la flessione è del 31,3%. Nell'ultimo mese c'è stato un balzo delle vendite, pari a 104.915, il 21% in più di dicembre 2021. Il 2022 è stato un anno negativo anche sul fronte della transizione verso l'elettrico, nonostante gli incentivi varati dal governo a sostegno della domanda: la quota di mercato delle auto elettriche è scesa dal 4,6% al 3,7% e si è registrato il peggior andamento tra i più grandi mercati in Europa, come spiegano dalla Federazione dei concessionari. Il 10 gennaio riaprono le prenotazioni per l'ecobonus da 630 milioni di euro stanziati dal ministero delle Imprese e del Made in Italy in base al piano triennale del governo Draghi. Il presidente dell'Anfia Paolo Scudieri auspica che «possano dare impulso alla domanda di vetture green fin dai primi mesi dell'anno». Secondo l'Associazione nazionale della filiera dell'industria automobilistica, infatti, non può che essere una buona notizia l'estensione al 2023 e 2024, con uno specifico stanziamento annuale tramite il Decreto Milleproroghe della misura di incentivazione all'acquisto di "wall box" e colonnine domestiche per la ricarica elettrica, già introdotta ad agosto, ma non ancora operativa. «Ne attendiamo la rapida attuazione trattandosi di un fattore essenziale alla diffusione della mobilità elettrica nel canale di vendita dei privati - aggiunge Scudieri -. In ultimo, confidiamo in una prossima ricalibratura dei fondi già stanziati per gli investimenti della filiera automotive: 14 miliardi di euro tra Fondo automotive e Phrr».





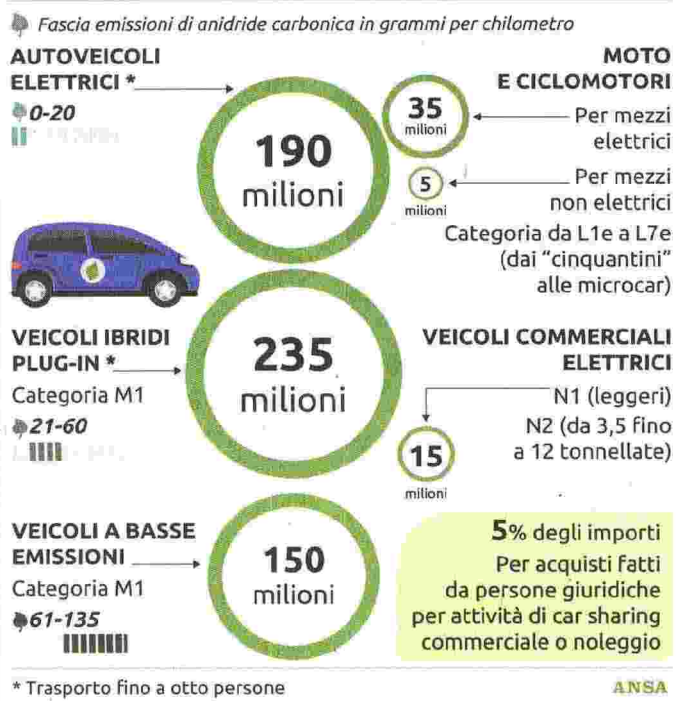
# Auto, ripartono gli incentivi Il 2022 chiude con un -9,7%

**L'andamento del mercato.** È stato «uno degli anni peggiori dell'ultimo mezzo secolo» nonostante la crescita di dicembre. Stellantis è leader in Italia per veicoli a basse emissioni

AMALIA ANGOTTI

TORINO. Il mercato italiano dell'auto archivia «uno degli anni peggiori dell'ultimo mezzo secolo», nonostante la crescita a doppia cifra di dicembre. Nel 2022 le immatricolazioni sono state 1.316.702, in calo del 9,7% rispetto al 2021, ma se il confronto si fa con il 2019, l'anno prima della pandemia, la flessione è del 31,3%. Nell'ultimo mese c'è stato un balzo delle vendite, pari a 104.915, il 21% in più di dicembre 2021. Il quinto segno positivo consecutivo conferma, quindi, un'inversione di tendenza, dovuta - sottolinea il Centro Studi Promotor - al miglioramento delle forniture di microchip, che continuerà anche il prossimo anno con benefici effetti sulle vendite, ma il ritorno a livelli normali per il mercato italiano, cioè superiori a 2.000.000 di unità annue, appare ancora molto lontano. Il 2022 è stato un anno negativo anche sul fronte della transizione verso l'elettrico, nonostante gli incentivi varati dal governo a sostegno della domanda: la quota di mercato delle auto elettriche - spiega Federauto, la federazione dei concessionari - è scesa dal 4,6% al 3,7% e si è registrato il peggior andamento tra i più grandi mercati in Europa. Il 10 gennaio riaprono le prenotazioni sulla piattaforma ecobonus.mise.gov.it per usufruire dell'ecobonus per auto e moto non inquinanti con i 630 milioni di euro stanziati dal ministero delle Imprese e del made in Italy

## Nuovi incentivi per l'acquisto di auto e moto



in base al piano triennale del governo Draghi. Il presidente dell'Anfia Paolo Scudieri auspica che «possano dare impulso alla domanda di vetture green fin dai primi mesi dell'anno», mentre il presidente del Centro Studi Promotor Gian Primo Quagliano esprime il timore che i nuovi incentivi producano «risultati insoddisfacenti» come nel 2022 quando si è esaurito in brevissimo tempo lo stanziamento per le auto ad alimentazione tradizionale ed emissioni non superiori a 135 grammi di CO2 al chilome-

tro, mentre è rimasto ampiamente inutilizzati gli stanziamenti per auto elettriche pure e dintorni. È quindi auspicabile - osserva Quagliano - che il provvedimento venga modificato per rendere gli incentivi per le auto elettriche economicamente accessibili anche ad automobilisti con una capacità di spesa limitata e per dare un effettivo e significativo contributo all'eliminazione delle auto più vecchie e più inquinanti. «Davanti a questo quadro tutt'altro che esaltante dispiace che, in un momento

di profondo cambiamento del mondo automotive, nella Legge di Bilancio appena approvata non sia previsto nulla di nuovo per un comparto che deve affrontare rapidamente una profonda riconversione industriale e commerciale della filiera per sostenere la transizione verso una mobilità sostenibile» commenta il presidente dell'Unrae, Michele Crisci. Per il gruppo Stellantis il 2022 si è concluso con 461.178 immatricolazioni di auto, con una flessione del 15,9% rispetto al 2021 e una quota pari al 35,1% a fronte del 37,8% di un anno fa. Nel caso di Stellantis però si registra un segnale positivo: il gruppo è infatti leader in Italia nelle vendite dei veicoli Lev, quelli a basse emissioni con la spina, con una quota del 32,4%, in crescita di 1,6 punti percentuali (vetture più veicoli commerciali leggeri). Sono tutte targate Stellantis e tutte «made in Italy» le vetture più vendute in Italia tra i Lev: al primo posto Jeep Compass 4xe, seguita dalla Renegade 4xe e dalla Nuova 500 elettrica prodotta a Mirafiori. Quest'ultima è leader nel mercato puramente elettrico in Italia con circa 6.300 immatricolazioni. Dall'esordio, in soli due anni, la Nuova 500 è stata scelta da oltre 100.000 automobilisti in Europa. «È un risultato che abbiamo raggiunto grazie al nostro impegno strategico per l'elettrificazione che si basa su un investimento di oltre 30 miliardi di euro a livello globale» commenta Santo Ficili, country manager di Stellantis in Italia.

**MERCATO AUTO** L'anno appena concluso è stato fra i peggiori dell'ultimo mezzo secolo

# Ripartono gli incentivi Vendite a picco nel 2022

Le immatricolazioni registrano una flessione del 9,7% sul 2021 e del 31,3% nei confronti del 2019, prima dell'inizio della pandemia

**Amalia Angotti**  
TORINO

●● Il mercato italiano dell'auto archivia «uno degli anni peggiori dell'ultimo mezzo secolo», nonostante la crescita a doppia cifra di dicembre. Nel 2022 le immatricolazioni sono state 1.316.702, in calo del 9,7% rispetto al 2021, ma se il confronto si fa con il 2019, l'anno prima della pandemia, la flessione è del 31,3%. Nell'ultimo mese c'è stato un balzo delle vendite, pari a 104.915, il 21% in più di dicembre 2021. Il quinto segno positivo consecutivo conferma, quindi, un'inversione di tendenza, dovuta - sottolinea il Centro Studi Promotor - al miglioramento delle forniture di microchip, che continuerà anche il prossimo anno con benefici effetti sulle vendite, ma il ritorno a livelli nor-

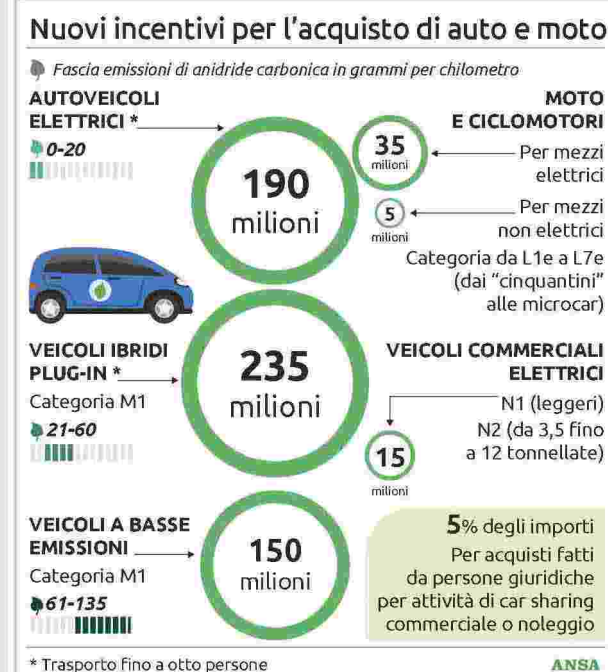
mal per il mercato italiano, cioè superiori a 2.000.000 di unità annue, appare ancora molto lontano.

Il 2022 è stato un anno negativo anche sul fronte della transizione verso l'elettrico, nonostante gli incentivi varati dal governo a sostegno della domanda: la quota di mercato delle auto elettriche - spiega **Federauto**, la federazione dei concessionari - è scesa dal 4,6% al 3,7% e si è registrato il peggior andamento tra i più grandi mercati in Europa.

Il 10 gennaio riaprono le prenotazioni sulla piattaforma **ecobonus.mise.gov.it** per usufruire dell'**ecobonus** per auto e moto non inquinanti con i 630 milioni di euro stanziati dal ministero delle Imprese e del made in Italy in base al piano triennale del governo Draghi.

Il presidente dell'Anfia Paolo Scudieri auspica che «possano dare impulso alla domanda di vetture green fin dai primi mesi dell'anno», mentre il presidente del Centro Studi Promotor Gian Primo Quagliano esprime il timore che i nuovi incentivi producano «risultati insoddisfacenti» come nel 2022 quando si è esaurito in brevissimo tempo lo stanziamento

## Gli interventi per il mercato delle auto



per le auto ad alimentazione tradizionale ed emissioni non superiori a 135 grammi di CO2 al chilometro, mentre è rimasto ampiamente inutilizzato lo stanziamento per auto elettriche pure e dintorni. È quindi auspicabile - osserva Quagliano - che il provvedimento venga modificato per rendere gli incentivi per le auto elettriche economicamente accessibili anche ad automobilisti con una capacità di spesa limitata e per dare un effettivo e significativo contributo all'eliminazio-

ne delle auto più vecchie e più inquinanti. «Davanti a questo quadro tutt'altro che esaltante dispiace che, in un momento di profondo cambiamento del mondo automotive, nella Legge di Bilancio appena approvata non sia previsto nulla di nuovo per un comparto che deve affrontare rapidamente una profonda riconversione industriale e commerciale della filiera per sostenere la transizione verso una mobilità sostenibile», commenta il presidente dell'Unrae, Michele Crisci. ●

**Il 10 gennaio riaprono le prenotazioni per usufruire dell'ecobonus per auto e moto**



# Mercato auto, tornano gli incentivi

Il 2022 ha registrato un calo del 9,7% delle immatricolazioni rispetto all'anno precedente, nonostante il balzo di dicembre

di Amalia Angotti

► TORINO

Il mercato italiano dell'auto archivia «uno degli anni peggiori dell'ultimo mezzo secolo», nonostante la crescita a doppia cifra di dicembre. Nel 2022 le immatricolazioni sono state 1.316.702, in calo del 9,7% rispetto al 2021, ma se il confronto si fa con il 2019, l'anno prima della pandemia, la flessione è del 31,3%.

Nell'ultimo mese c'è stato un balzo delle vendite, pari a 104.915, il 21% in più di dicembre 2021. Il quinto segno positivo consecutivo conferma, quindi, un'inversione di tendenza, dovuta - sottolinea il Centro Studi Promotor - al miglioramento delle forniture di microchip, che continuerà anche il prossimo anno con benefici effetti sul-

le vendite, ma il ritorno a livelli normali per il mercato italiano, cioè superiori a 2.000.000 di unità annue, appare ancora molto lontano. Il 2022 è stato un anno negativo anche sul fronte della transizione verso l'elettrico, nonostante gli incentivi varati dal governo a sostegno della domanda: la quota di mercato delle auto elettriche - spiega Federauto, la federazione dei concessionari - è scesa dal 4,6% al 3,7% e si è registrato il peggior andamento tra i più grandi mercati in Europa.

Il 10 gennaio riaprono le prenotazioni sulla piattaforma ecobonus.mise.gov.it per usufruire dell'ecobonus per auto e moto non inquinanti con i 630 milioni di euro stanziati dal ministero delle Imprese e del made in Italy in base al piano triennale del go-

verno Draghi. Il presidente dell'Anfia Paolo Scudieri auspica che «possano dare impulso alla domanda di vetture green fin dai primi mesi dell'anno», mentre il presidente del Centro Studi Promotor Gian Primo Quagliano esprime il timore che i nuovi incentivi producano «risultati insoddisfacenti» come nel 2022 quando si è esaurito in brevissimo tempo lo stanziamento per le auto ad alimentazione tradizionale ed emissioni non superiori a 135 grammi di CO2 al chilometro, mentre è rimasto ampiamente inutilizzato lo stanziamento per auto elettriche pure e dintorni. È quindi auspicabile - osserva Quagliano - che il provvedimento venga modificato per rendere gli incentivi per le auto elettriche economicamente accessibili anche ad

automobilisti con una capacità di spesa limitata e per dare un effettivo e significativo contributo all'eliminazione delle auto più vecchie e più inquinanti.

«Davanti a questo quadro tutt'altro che esaltante dispiace che, in un momento di profondo cambiamento del mondo automotive, nella Legge di Bilancio appena approvata non sia previsto nulla di nuovo per un comparto che deve affrontare rapidamente una profonda riconversione industriale e commerciale della filiera per sostenere la transizione verso una mobilità sostenibile», commenta il presidente dell'Unrae, Michele Crisci.

Per il gruppo Stellantis il 2022 si è concluso con 461.178 immatricolazioni di auto, con una flessione del 15,9% rispetto al 2021.



» La flessione nei confronti del 2019, prima dell'inizio della pandemia, è del 31,3%

» Il ritorno a livelli normali con più di 2 milioni di vetture immatricolate è ancora lontano



**MERCATO AUTO** L'anno appena concluso è stato fra i peggiori dell'ultimo mezzo secolo

# Ripartono gli incentivi Vendite a picco nel 2022

Le immatricolazioni registrano una flessione del 9,7% sul 2021 e del 31,3% nei confronti del 2019, prima dell'inizio della pandemia

Amalia Angotti  
TORINO

●● Il mercato italiano dell'auto archivia «uno degli anni peggiori dell'ultimo mezzo secolo», nonostante la crescita a doppia cifra di dicembre. Nel 2022 le immatricolazioni sono state 1.316.702, in calo del 9,7% rispetto al 2021, ma se il confronto si fa con il 2019, l'anno prima della pandemia, la flessione è del 31,3%. Nell'ultimo mese c'è stato un balzo delle vendite, pari a 104.915, il 21% in più di dicembre 2021. Il quinto segno positivo consecutivo conferma, quindi, un'inversione di tendenza, dovuta - sottolinea il Centro Studi Promotor - al miglioramento delle forniture di microchip, che continuerà anche il prossimo anno con benefici effetti sulle vendite, ma il ritorno a livelli nor-

**Il 10 gennaio riaprono le prenotazioni per usufruire dell'ecobonus per auto e moto**

mal per il mercato italiano, cioè superiori a 2.000.000 di unità annue, appare ancora molto lontano.

Il 2022 è stato un anno negativo anche sul fronte della transizione verso l'elettrico, nonostante gli incentivi varati dal governo a sostegno della domanda: la quota di mercato delle auto elettriche - spiega **Federauto**, la federazione dei concessionari - è scesa dal 4,6% al 3,7% e si è registrato il peggior andamento tra i più grandi mercati in Europa.

Il 10 gennaio riaprono le prenotazioni sulla piattaforma **ecobonus.mise.gov.it** per usufruire dell'ecobonus per auto e moto non inquinanti con i 630 milioni di euro stanziati dal ministero delle Imprese e del made in Italy in base al piano triennale del governo Draghi.

Il presidente dell'Anfia Paolo Scudieri auspica che «possono dare impulso alla domanda di vetture green fin dai primi mesi dell'anno», mentre il presidente del Centro Studi Promotor Gian Primo Quagliano esprime il timore che i nuovi incentivi producano «risultati insoddisfacenti» come nel 2022 quando si è esaurito in brevissimo tempo lo stanziamento

## ●● Gli interventi per il mercato delle auto



per le auto ad alimentazione tradizionale ed emissioni non superiori a 135 grammi di CO2 al chilometro, mentre è rimasto ampiamente inutilizzato lo stanziamento per auto elettriche pure e d'intorni. È quindi auspicabile - osserva Quagliano - che il provvedimento venga modificato per rendere gli incentivi per le auto elettriche economicamente accessibili anche ad automobilisti con una capacità di spesa limitata e per dare un effettivo e significativo contributo all'eliminazio-

ne delle auto più vecchie e più inquinanti. «Davanti a questo quadro tutt'altro che esaltante dispiace che, in un momento di profondo cambiamento del mondo automotive, nella Legge di Bilancio appena approvata non sia previsto nulla di nuovo per un comparto che deve affrontare rapidamente una profonda riconversione industriale e commerciale della filiera per sostenere la transizione verso una mobilità sostenibile», commenta il presidente dell'Unrae, Michele Crisci. ●



# Mercato auto, nuovi incentivi

**ANNO NERO** Il 2022 ha registrato un calo del 9,7% delle immatricolazioni

**TORINO** - Il mercato italiano dell'auto archivia «uno degli anni peggiori dell'ultimo mezzo secolo», nonostante la crescita a doppia cifra di dicembre. Nel 2022 le immatricolazioni sono state 1.316.702, in calo del 9,7% rispetto al 2021, ma se il confronto si fa con il 2019, l'anno prima della pandemia, la flessione è del 31,3%.

Nell'ultimo mese c'è stato un balzo delle vendite, pari a 104.915, il 21% in più di dicembre 2021. Il quinto segno positivo consecutivo conferma, quindi, un'inversione di tendenza, dovuta - sottolinea il Centro Studi Promotor - al miglioramento delle forniture di microchip, che continuerà anche il prossimo anno con benefici effetti sulle vendite, ma il ritorno ai livelli normali per il mer-

cato italiano, cioè superiore a 2.000.000 di unità annue, appare ancora molto lontano.

Il 2022 è stato un anno negativo anche sul fronte della transizione verso l'elettrico, nonostante gli incentivi varati dal governo a sostegno della domanda: la quota di mercato delle auto elettriche - spiega **Federauto**, la federazione dei concessionari - è scesa dal 4,6% al 3,7% e si è registrato il peggior andamento tra i più grandi mercati in Europa.

Il 10 gennaio riaprono le prenotazioni sulla piattaforma **ecobonus.mi.se.gov.it** per usufruire dell'**ecobonus** per auto e moto non inquinanti con i 630 milioni di euro stanziati dal ministero delle Imprese e del Made in Italy in base al piano triennale del governo Draghi.

Il presidente dell'Anfia Paolo Scudieri auspica che «possano dare impulso alla domanda di vetture green fin dai primi mesi dell'anno», mentre il presidente del Centro Studi Promotor Gian Primo Quagliano esprime il timore che i nuovi incentivi producano «risultati insoddisfacenti» come nel 2022 quando si è esaurito in brevissimo tempo lo stanziamento per le auto ad alimentazione tradizionale ed emissioni non superiori a 135 grammi di CO2 al chilometro, mentre è rimasto ampiamente inutilizzato lo stanziamento per auto elettriche pure e dintorni. È quindi auspicabile - osserva Quagliano - che il provvedimento venga modificato per rendere gli incentivi per le auto elettriche economicamente accessibili

li anche ad automobilisti con una capacità di spesa limitata e per dare un effettivo e significativo contributo all'eliminazione delle auto più vecchie e più inquinanti.

«Davanti a questo quadro tutt'altro che esaltante dispiace che, in un momento di profondo cambiamento del mondo automotive, nella Legge di Bilancio appena approvata non sia previsto nulla di nuovo per un comparto che deve affrontare rapidamente una profonda riconversione industriale e commerciale della filiera per sostenere la transizione verso una mobilità sostenibile», commenta il presidente dell'Unrae, Michele Crisci.

Per il gruppo Stellantis il 2022 si è concluso con 461.178 immatricolazioni di auto, con una flessione del 15,9% rispetto al 2021.



Le auto prodotte all'interno di una fabbrica (ANSA)

## Nuovi incentivi per l'acquisto di auto e moto

Fascia emissioni di anidride carbonica in grammi per chilometro

### AUTOVEICOLI ELETTRICI \*

0-20  
g/km

190 milioni



### VEICOLI IBRIDI PLUG-IN \*

Categoria M1  
21-60  
g/km

235 milioni

### VEICOLI A BASSE EMISSIONI

Categoria M1  
61-135  
g/km

150 milioni

### MOTO E CICLOMOTORI

35 milioni  
Per mezzi elettrici

5 milioni  
Per mezzi non elettrici

Categoria da L1e a L7e (dai "cinquantini" alle microcar)

### VEICOLI COMMERCIALI ELETTRICI

15 milioni  
N1 (leggeri)  
N2 (da 3,5 fino a 12 tonnellate)

5% degli importi  
Per acquisti fatti da persone giuridiche per attività di car sharing commerciale o noleggio

\* Trasporto fino a otto persone

ANSA



# Un 2022 da incubo per il mercato auto Tornano gli incentivi

**Annonero.** I 12 mesi appena conclusi hanno registrato un calo del 9,7% delle immatricolazioni rispetto al 2021 nonostante il balzo delle vendite di dicembre a +21%

TORINO

AMALIA ANGOTTI

Il mercato italiano dell'auto archivia «uno degli anni peggiori dell'ultimo mezzo secolo», nonostante la crescita a doppia cifra di dicembre. Nel 2022 le immatricolazioni sono state 1.316.702, in calo del 9,7% rispetto al 2021, ma se il confronto si fa con il 2019, l'anno prima della pandemia, la flessione è del 31,3%. Nell'ultimo mese c'è stato un balzo delle vendite, pari a 104.915, il 21% in più di dicembre 2021. Il quinto segno positivo consecutivo conferma, quindi, un'inversione di tendenza, dovuta - sottolinea il Centro Studi Promotor - al miglioramento delle forniture di microchip, che continuerà anche il prossimo anno con benefici effetti sulle vendite, ma il ritorno a livelli normali per il mercato italiano, cioè superiori a 2.000.000 di unità annue, appare ancora molto lontano. Il 2022 è stato un anno negativo anche sul fronte della transizione verso l'elettrico, nonostante gli incentivi varati dal governo a sostegno della domanda: la quota di mercato delle auto elettriche - spiega **Federauto**, la federazione dei concessionari - è scesa dal 4,6% al 3,7% e si è registrato il peggior andamento tra i più grandi mercati in Europa.

## I nuovi incentivi

Il 10 gennaio riaprono le prenotazioni sulla piattaforma [ecobonus.mise.gov.it](https://ecobonus.mise.gov.it) per usufruire dell'ecobonus per auto e moto non inquinanti con i 630 milioni di euro stanziati dal ministero delle Imprese e del

made in Italy in base al piano triennale del governo Draghi.

Il presidente dell'Anfia Paolo Scudieri auspica che «possano dare impulso alla domanda di vetture green fin dai primi mesi dell'anno», mentre il presidente del Centro Studi Promotor Gian Primo Quagliano esprime il timore che i nuovi incentivi producano «risultati insoddisfacenti» come nel 2022 quando si è esaurito in brevissimo tempo lo stanziamento per le auto ad alimentazione tradizionale ed emissioni non superiori a 135 grammi di CO2 al chilometro, mentre è rimasto ampiamente inutilizzato lo stanziamento per auto elettriche pure e dintorni. È quindi auspicabile - osserva Quagliano - che il provvedimento venga modificato per rendere gli incentivi per le auto elettriche economicamente accessibili anche ad automobilisti con una capacità di spesa limitata e per dare un effettivo e significativo contributo all'eliminazione delle auto più vecchie e più inquinanti.

## Comparto in difficoltà

«Davanti a questo quadro tutt'altro che esaltante dispiace che, in un momento di profondo cambiamento del mondo automotive, nella Legge di Bilancio appena approvata non sia previsto nulla di nuovo per un comparto che deve affrontare rapidamente una profonda riconversione industriale e commerciale della filiera per sostenere la transizione verso una mobilità sostenibile», commenta il presidente dell'Unrae, Michele Crisci.

Per il gruppo Stellantis il

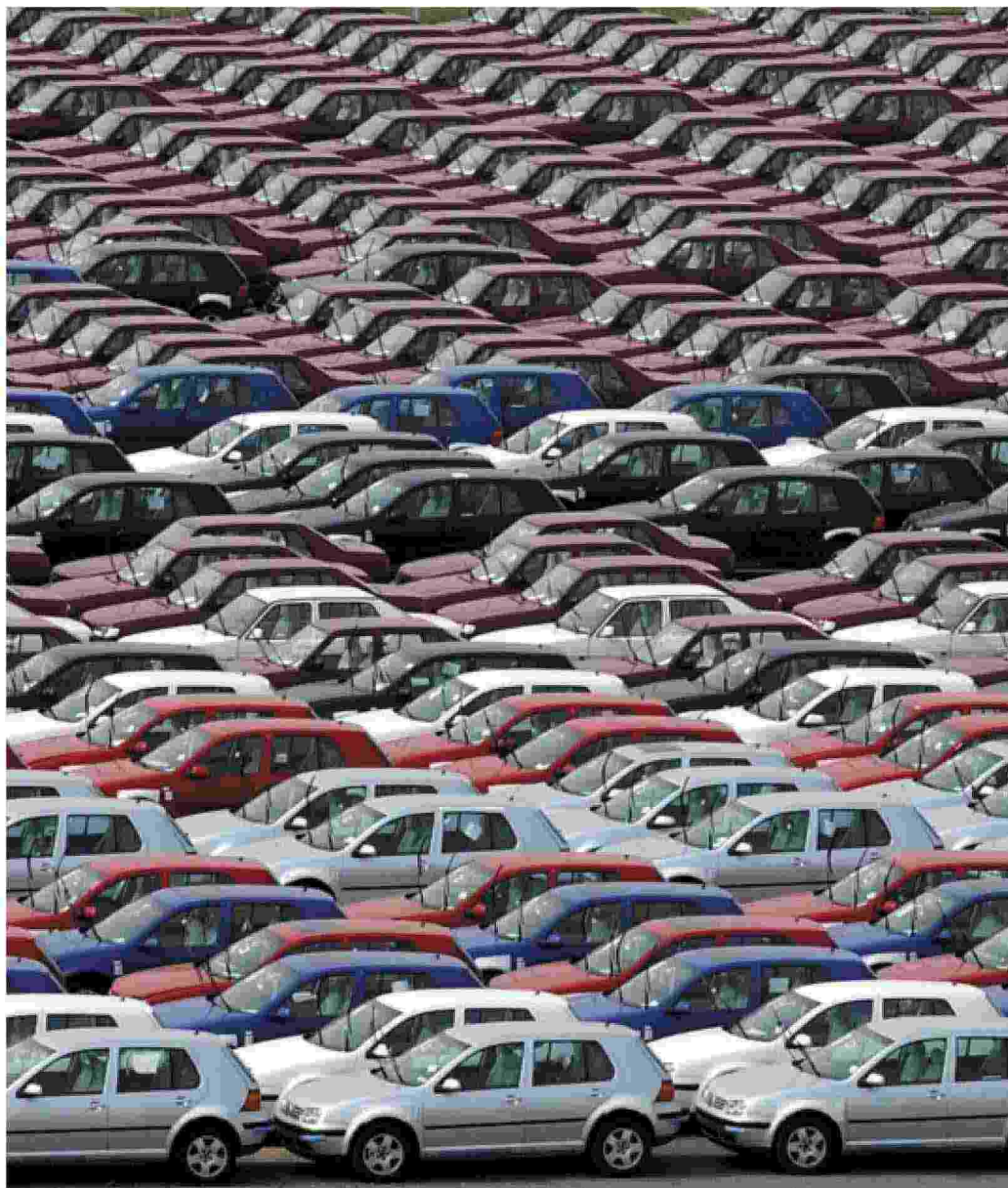
2022 si è concluso con 461.178 immatricolazioni di auto, con una flessione del 15,9% rispetto al 2021.

La flessione nei confronti del 2019, prima dell'inizio della pandemia, è del 31,3%

Il ritorno a livelli normali con più di 2 milioni di vetture immatricolate è ancora lontano

Il 10 gennaio riaprono le prenotazioni per usufruire dell'eco-bonus





Alcune autovetture in un autoparco all'esterno di uno stabilimento ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

# Un 2022 da incubo per il mercato auto Tornano gli incentivi

**Anno nero.** I 12 mesi appena conclusi hanno registrato un calo del 9,7% delle immatricolazioni rispetto al 2021 nonostante il balzo delle vendite di dicembre a +21%

TORINO

AMALIA ANGOTTI

Il mercato italiano dell'auto archivia «uno degli anni peggiori dell'ultimo mezzo secolo», nonostante la crescita a doppia cifra di dicembre. Nel 2022 le immatricolazioni sono state 1.316.702, in calo del 9,7% rispetto al 2021, ma se il confronto si fa con il 2019, l'anno prima della pandemia, la flessione è del 31,3%. Nell'ultimo mese c'è stato un balzo delle vendite, pari a 104.915, il 21% in più di dicem-

■ La flessione nei confronti del 2019, prima dell'inizio della pandemia, è del 31,3%

■ Il ritorno a livelli normali con più di 2 milioni di vetture immatricolate è ancora lontano

■ Il 10 gennaio riaprono le prenotazioni per usufruire dell'eco-bonus

bre 2021. Il quinto segno positivo consecutivo conferma, quindi, un'inversione di tendenza, dovuta - sottolinea il Centro Studi Promotor - al miglioramento delle forniture di microchip, che continuerà anche il prossimo anno con benefici effetti sulle vendite, ma il ritorno a livelli normali per il mercato italiano, cioè superiori a 2.000.000 di unità annue, appare ancora molto lontano. Il 2022 è stato un anno negativo anche sul fronte della transizione verso l'elettrico, nonostante gli incentivi varati dal governo a sostegno della domanda: la quota di mercato delle auto elettriche - spiega **Federauto**, la federazione dei concessionari - è scesa dal 4,6% al 3,7% e si è registrato il peggior andamento tra i più grandi mercati in Europa.

## I nuovi incentivi

Il 10 gennaio riaprono le prenotazioni sulla piattaforma [ecobonus.mise.gov.it](https://ecobonus.mise.gov.it) per usufruire dell'ecobonus per auto e moto non inquinanti con i 630 milioni di euro stanziati dal ministero delle Imprese e del made in Italy in base al piano triennale del governo Draghi.

Il presidente dell'Anfia Paolo Scudieri auspica che «possano dare impulso alla domanda di vetture green fin dai primi mesi dell'anno», mentre il presidente del Centro Studi Promotor Gian Primo Quagliano esprime il timore che i nuovi

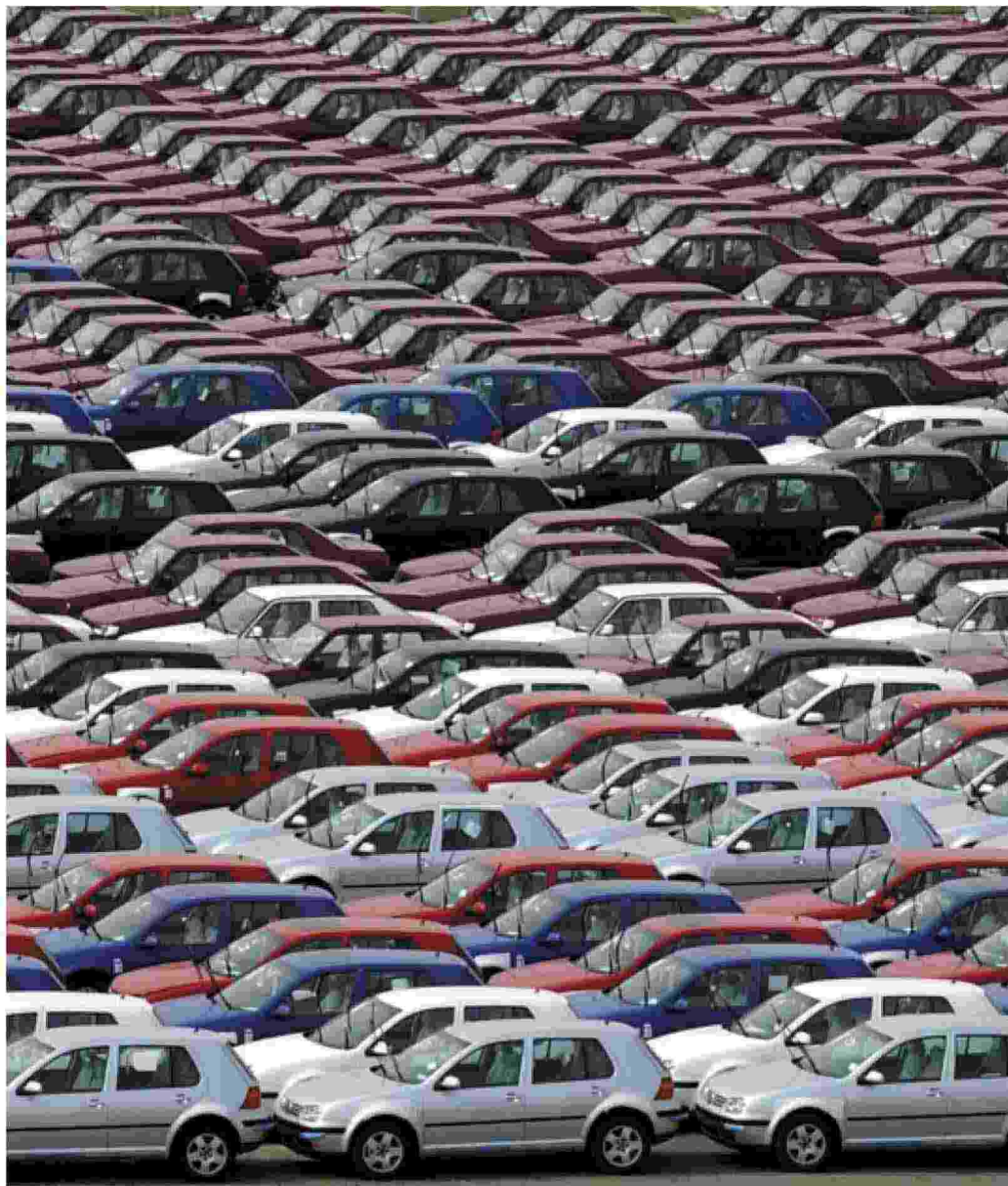
incentivi producano «risultati insoddisfacenti» come nel 2022 quando si è esaurito in brevissimo tempo lo stanziamento per le auto ad alimentazione tradizionale ed emissioni non superiori a 135 grammi di CO2 al chilometro, mentre è rimasto ampiamente inutilizzato lo stanziamento per auto elettriche pure e dintorni. È quindi auspicabile - osserva Quagliano - che il provvedimento venga modificato per rendere gli incentivi per le auto elettriche economicamente accessibili anche ad automobilisti con una capacità di spesa limitata e per dare un effettivo e significativo contributo all'eliminazione delle auto più vecchie e più inquinanti.

## Comparto in difficoltà

«Davanti a questo quadro tutt'altro che esaltante dispiace che, in un momento di profondo cambiamento del mondo automotive, nella Legge di Bilancio appena approvata non sia previsto nulla di nuovo per un comparto che deve affrontare rapidamente una profonda riconversione industriale e commerciale della filiera per sostenere la transizione verso una mobilità sostenibile», commenta il presidente dell'Unrae, Michele Crisci.

Per il gruppo Stellantis il 2022 si è concluso con 461.178 immatricolazioni di auto, con una flessione del 15,9% rispetto al 2021.





Alcune autovetture in un autoparco all'esterno di uno stabilimento ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

# Auto Ripartono gli incentivi

Il 2022 è stato un anno nero per le vendite con un -9,7% rispetto al 2021 nonostante il recupero di dicembre

**TORINO** Il mercato italiano dell'auto archivia «uno degli anni peggiori dell'ultimo mezzo secolo», nonostante la crescita a doppia cifra di dicembre. Nel 2022 le immatricolazioni sono state 1.316.702, in calo del 9,7% rispetto al 2021, ma se il confronto si fa con il 2019, l'anno prima della pandemia, la flessione è del 31,3%. Nell'ultimo mese c'è stato un balzo delle vendite, pari a 104.915, il 21% in più di dicembre 2021. Il quinto segno positivo consecutivo conferma, quindi, un'inversione di tendenza, dovuta - sottolinea il Centro Studi Promotor - al miglioramento delle forniture di microchip, che continuerà anche il prossimo anno con benefici effetti sulle vendite, ma il ritorno a livelli normali per il mercato italiano, cioè superiore ai 2.000.000 di unità annue, appare ancora molto lontano.

Il 2022 è stato un anno negativo anche sul fronte della transizione verso l'elettrico, nonostante gli incentivi varati dal governo a sostegno della domanda: la quota di mercato delle auto elettriche - spiega Federauto, la federazione dei concessionari - è scesa dal 4,6% al 3,7% e si è registrato il peggior andamento tra i più grandi mercati in Europa. Il 10 gennaio riaprono le prenotazioni sulla piattaforma ecobonus.mise.gov.it per usufruire dell'ecobonus per auto e moto non inquinanti con i 630 milioni di euro stanziati dal ministero delle Imprese e del made in Italy in base al piano triennale del governo Draghi.

Il presidente dell'Anfia **Paolo Scudieri** auspica che «possano dare impulso alla domanda di vetture green fin dai primi mesi dell'anno», mentre il presidente del Centro Studi Promotor **Gian Primo Quagliano** esprime il timore che i nuovi incentivi producano «risultati insoddisfacenti» come nel 2022 quando si è esaurito in brevissimo tempo lo stanziamento per le auto ad alimentazione tradizionale ed emissioni non superiori a 135 grammi di CO2 al chilometro, mentre è rimasto ampiamente inutilizzato lo stanziamento per auto elettriche pure e dintorni. È quindi auspi-

cabile - osserva Quagliano - che il provvedimento venga modificato per rendere gli incentivi per le auto elettriche economicamente accessibili anche ad automobilisti con una capacità di spesa limitata e per dare un effettivo e significativo contributo all'eliminazione delle auto più vecchie e più inquinanti.

«Davanti a questo quadro tutt'altro che esaltante dispiace che, in un momento di profondo cambiamento del mondo automotive, nella Legge di Bilancio appena approvata non sia previsto nulla di nuovo per un comparto che deve affrontare rapidamente una profonda riconversione industriale e commerciale della filiera per sostenere la transizione verso una mobilità sostenibile», commenta il presidente dell'Unrae, **Michele Crisci**.

Per il gruppo Stellantis il 2022 si è concluso con 461.178 immatricolazioni di auto, con una flessione del 15,9% rispetto al 2021 e una quota pari al 35,1% a fronte del 37,8% di un anno fa. Nel caso di Stellantis però si registra un segnale positivo: il gruppo è infatti leader in Italia nelle vendite dei veicoli Lev, quelli a basse emissioni con la spina, con una quota del 32,4%, in crescita di 1,6 punti percentuali (vetture più veicoli commerciali leggeri). Sono tutte targate Stellantis e tutte «made in Italy» le vetture più vendute in Italia tra i Lev: al primo posto Jeep Compass 4xe, seguita dalla Renegade 4xe e dalla Nuova 500 elettrica prodotta a Mirafiori. Quest'ultima è leader nel mercato puramente elettrico in Italia con circa 6.300 immatricolazioni. Dall'esordio, in soli due anni, la Nuova 500 è stata scelta da oltre 100.000 automobilisti in Europa.





**MERCATO AUTO** L'anno appena concluso è stato fra i peggiori dell'ultimo mezzo secolo

# Ripartono gli incentivi Vendite a picco nel 2022

Le immatricolazioni registrano una flessione del 9,7% sul 2021 e del 31,3% nei confronti del 2019, prima dell'inizio della pandemia

Amalia Angotti  
TORINO

●● Il mercato italiano dell'auto archivia «uno degli anni peggiori dell'ultimo mezzo secolo», nonostante la crescita a doppia cifra di dicembre. Nel 2022 le immatricolazioni sono state 1.316.702, in calo del 9,7% rispetto al 2021, ma se il confronto si fa con il 2019, l'anno prima della pandemia, la flessione è del 31,3%. Nell'ultimo mese c'è stato un balzo delle vendite, pari a 104.915, il 21% in più di dicembre 2021. Il quinto segno positivo consecutivo conferma, quindi, un'inversione di tendenza, dovuta - sottolinea il Centro Studi Promotor - al miglioramento delle forniture di microchip, che continuerà anche il prossimo anno con benefici effetti sulle vendite, ma il ritorno a livelli nor-

mali per il mercato italiano, cioè superiori a 2.000.000 di unità annue, appare ancora molto lontano.

Il 2022 è stato un anno negativo anche sul fronte della transizione verso l'elettrico, nonostante gli incentivi varati dal governo a sostegno della domanda: la quota di mercato delle auto elettriche - spiega **Federauto**, la federazione dei concessionari - è scesa dal 4,6% al 3,7% e si è registrato il peggior andamento tra i più grandi mercati in Europa.

Il 10 gennaio riaprono le prenotazioni sulla piattaforma [ecobonus.mise.gov.it](https://ecobonus.mise.gov.it) per usufruire dell'ecobonus per auto e moto non inquinanti con i 630 milioni di euro stanziati dal ministero delle Imprese e del made in Italy in base al piano triennale del governo Draghi.

Il presidente dell'Anfia Paolo Scudieri auspica che «possono dare impulso alla domanda di vetture green fin dai primi mesi dell'anno», mentre il presidente del Centro Studi Promotor Gian Primo Quagliano esprime il timore che i nuovi incentivi producano «risultati insoddisfacenti» come nel 2022 quando si è esaurito in brevissimo tempo lo stanziamento

## Gli interventi per il mercato delle auto



per le auto ad alimentazione tradizionale ed emissioni non superiori a 135 grammi di CO2 al chilometro, mentre è rimasto ampiamente inutilizzato lo stanziamento per auto elettriche pure e dintorni. È quindi auspicabile - osserva Quagliano - che il provvedimento venga modificato per rendere gli incentivi per le auto elettriche economicamente accessibili anche ad automobilisti con una capacità di spesa limitata e per dare un effettivo e significativo contributo all'eliminazio-

ne delle auto più vecchie e più inquinanti. «Davanti a questo quadro tutt'altro che esaltante dispiace che, in un momento di profondo cambiamento del mondo automotive, nella Legge di Bilancio appena approvata non sia previsto nulla di nuovo per un comparto che deve affrontare rapidamente una profonda riconversione industriale e commerciale della filiera per sostenere la transizione verso una mobilità sostenibile», commenta il presidente dell'Unrae, Michele Crisci. ●

**Il 10 gennaio riaprono le prenotazioni per usufruire dell'ecobonus per auto e moto**



**CALO DEL 9,7% NEL 2022**

**AUTO, MALE IL MERCATO  
TORNANO GLI INCENTIVI**

**A PAGINA 8**

# Un 2022 da incubo per il mercato auto Tornano gli incentivi

**Annonero.** I 12 mesi appena conclusi hanno registrato un calo del 9,7% delle immatricolazioni rispetto al 2021 nonostante il balzo delle vendite di dicembre a +21%

TORINO

**AMALIA ANGOTTI**

Il mercato italiano dell'auto archivia «uno degli anni peggiori dell'ultimo mezzo secolo», nonostante la crescita a doppia cifra di dicembre. Nel 2022 le immatricolazioni sono state 1.316.702, in calo del 9,7% rispetto al 2021, ma se il confronto si fa con il 2019, l'anno prima della pandemia, la flessione è del 31,3%. Nell'ultimo mese c'è stato un balzo delle vendite, pari a 104.915, il 21% in più di dicembre 2021. Il quinto segno positivo consecutivo conferma, quindi, un'inversione di tendenza, dovuta - sottolinea il Centro Studi Promotor - al miglioramento delle forniture di microchip, che continuerà anche il prossimo anno con bene-

fici effetti sulle vendite, ma il ritorno a livelli normali per il mercato italiano, cioè superiori a 2.000.000 di unità annue, appare ancora molto lontano. Il 2022 è stato un anno negativo anche sul fronte della transizione verso l'elettrico, nonostante gli incentivi varati dal governo a sostegno della domanda: la quota di mercato delle auto elettriche - spiega **Federauto**, la federazione dei concessionari - è scesa dal 4,6% al 3,7% e si è registrato il peggior andamento tra i più grandi mercati in Europa.

## I nuovi incentivi

Il 10 gennaio riaprono le prenotazioni sulla piattaforma [ecobonus.mise.gov.it](https://ecobonus.mise.gov.it) per usufruire dell'ecobonus per auto e moto non inquinanti con i 630 milioni di euro stanziati dal ministero delle Imprese e del made in Italy in base al piano

triennale del governo Draghi.

Il presidente dell'Anfia Paolo Scudieri auspica che «possano dare impulso alla domanda di vetture green fin dai primi mesi dell'anno», mentre il presidente del Centro Studi Promotor Gian Primo Quagliano esprime il timore che i nuovi incentivi producano «risultati insoddisfacenti» come nel 2022 quando si è esaurito in brevissimo tempo lo stanziamento per le auto ad alimentazione tradizionale ed emissioni non superiori a 135 grammi di CO2 al chilometro, mentre è rimasto ampiamente inutilizzato lo stanziamento per auto elettriche pure e dintorni. È quindi auspicabile - osserva Quagliano - che il provvedimento venga modificato per rendere gli incentivi per le auto elettriche economicamente accessibili anche ad automobi-

listi con una capacità di spesa limitata e per dare un effettivo e significativo contributo all'eliminazione delle auto più vecchie e più inquinanti.

## Comparto in difficoltà

«Davanti a questo quadro tutt'altro che esaltante dispiace che, in un momento di profondo cambiamento del mondo automotive, nella Legge di Bilancio appena approvata non sia previsto nulla di nuovo per un comparto che deve affrontare rapidamente una profonda riconversione industriale e commerciale della filiera per sostenere la transizione verso una mobilità sostenibile», commenta il presidente dell'Unrae, Michele Crisci.

Per il gruppo Stellantis il 2022 si è concluso con 461.178 immatricolazioni di auto, con una flessione del 15,9% rispetto al 2021.

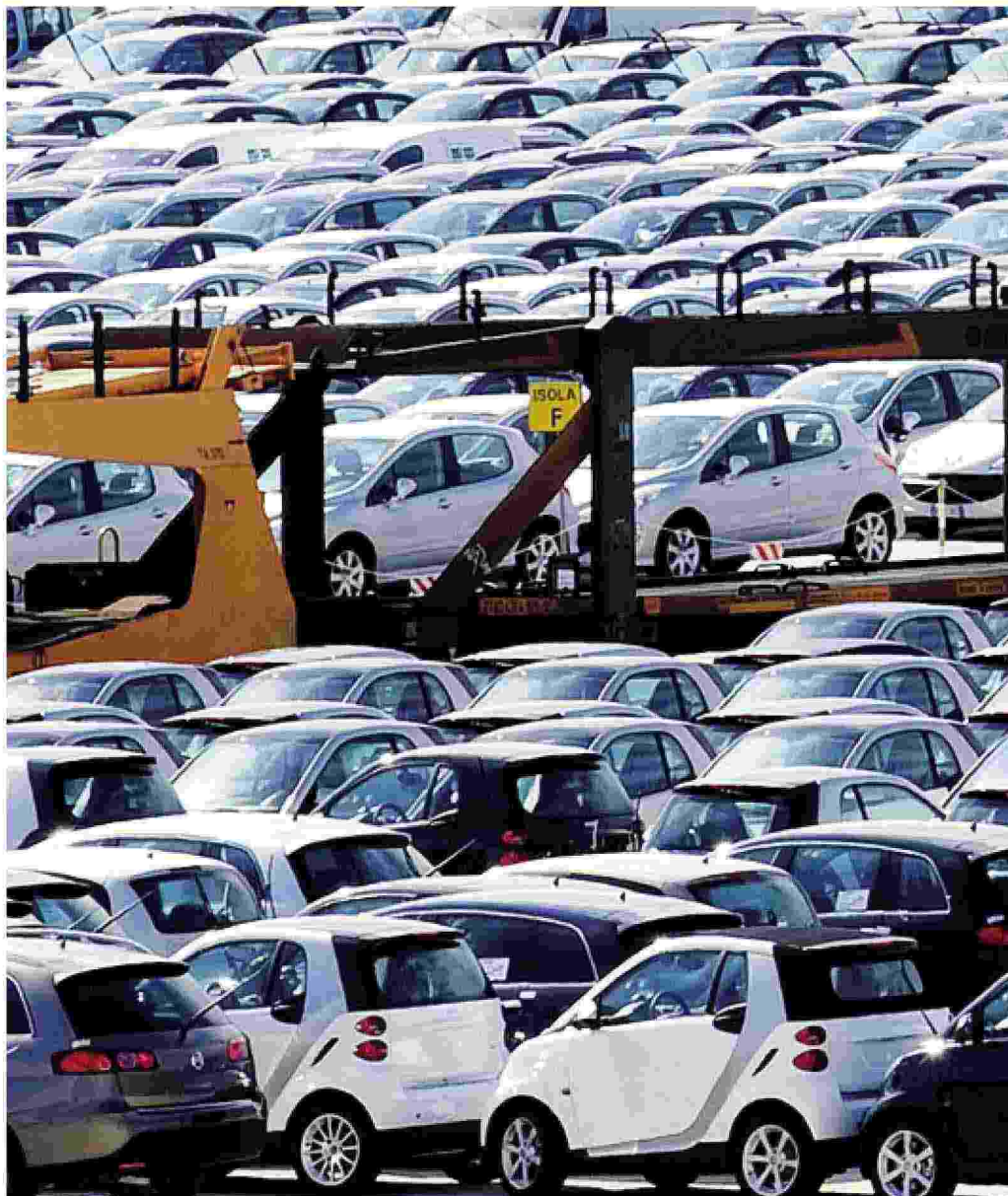
La flessione nei confronti del 2019, prima dell'inizio della pandemia, è del 31,3%

Il ritorno a livelli normali con più di 2 milioni di vetture immatricolate è ancora lontano

Il 10 gennaio riaprono le prenotazioni per usufruire dell'eco-bonus







Autovetture all'esterno di una fabbrica ANSA

# Un 2022 da incubo per le vendite di auto Tornano gli incentivi

Nell'anno appena concluso le immatricolazioni hanno segnato -9,7 per cento sul 2021 nonostante la forte ripresa di dicembre

Amalia Angotti

## TORINO

● Il mercato italiano dell'auto archivia «uno degli anni peggiori dell'ultimo mezzo secolo», nonostante la crescita a doppia cifra di dicembre. Nel 2022 le immatricolazioni sono state 1.316.702, in calo del 9,7% rispetto al 2021, ma se il confronto si fa con il 2019, l'anno prima della pandemia, la flessione è del 31,3%. Nell'ultimo mese c'è stato un balzo delle vendite, pari a 104.915, il 21% in più di dicembre 2021. Il quinto segno positivo consecutivo conferma, quindi, un'inversione di tendenza, dovuta - sottolinea il Centro Studi Promotor - al miglioramento delle forniture di microchip, che continuerà anche il prossimo anno con benefici effetti sulle vendite, ma il ritorno ai livelli normali per il mer-

cato italiano, cioè superiori a 2.000.000 di unità annue, appare ancora molto lontano.

Il 2022 è stato un anno negativo anche sul fronte della transizione verso l'elettrico, nonostante gli incentivi varati dal governo a sostegno della domanda: la quota di mercato delle auto elettriche - spiega **Federauto**, la federazione dei concessionari - è scesa dal 4,6% al 3,7% e si è registrato il peggior andamento tra i più grandi mercati in Europa. Il 10 gennaio riaprono le prenotazioni sulla piattaforma ecobonus.mise.gov.it per usufruire dell'ecobonus per auto e moto non inquinanti con i 630 milioni di euro stanziati dal ministero delle Imprese e del made in Italy in base al piano triennale del governo Draghi.

Il presidente dell'Anfia Paolo Scudieri auspica che «possano dare impulso alla domanda di vetture green fin dai primi mesi

dell'anno», mentre il presidente del Centro Studi Promotor Gian Primo Quagliano esprime il timore che i nuovi incentivi producano «risultati insoddisfacenti» come nel 2022 quando si è esaurito in brevissimo tempo lo stanziamento per le auto ad alimentazione tradizionale ed emissioni non superiori a 135 grammi di CO2 al chilometro, mentre è rimasto ampiamente inutilizzato lo stanziamento per auto elettriche pure ed intorno. È quindi auspicabile - osserva Quagliano - che il provvedimento venga modificato per rendere gli incentivi per le auto elettriche economicamente accessibili anche ad automobilisti con una capacità di spesa limitata e per dare un effettivo e significativo contributo all'eliminazione delle auto più vecchie e più inquinanti.

«Davanti a questo quadro tutt'altro che esaltante dispa-

ce che, in un momento di profondo cambiamento del mondo automotive, nella Legge di Bilancio appena approvata non sia previsto nulla di nuovo per un comparto che deve affrontare rapidamente una profonda riconversione industriale e commerciale della filiera per sostenere la transizione verso una mobilità sostenibile», commenta il presidente dell'Unrae, Michele Crisci.

Per il gruppo Stellantis il 2022 si è concluso con 461.178 immatricolazioni di auto, con una flessione del 15,9% rispetto al 2021 e una quota pari al 35,1% a fronte del 37,8% di un anno fa. Nel caso di Stellantis però si registra un segnale positivo: il gruppo è infatti leader in Italia nelle vendite dei veicoli Lev, quelli a basse emissioni con la spina, con una quota del 32,4%, in crescita di 1,6 punti percentuali (vetture più veicoli commerciali leggeri).



Un autoparco ANSA



## PRIMA LINEA

## Di Tanno (Intergea): "Agenzia, elettrico e online sono cambi di rotta da affrontare con gradualità"

Alberto Di Tanno 2022, blazer blu e lupetto bianco. Ci vediamo a Torino al Bar Norman, noto per la targa commemorativa che ricorda il 3 dicembre 1906 quando venne fondato il Torino Football Club. Un modo, forse l'unico, per non mettere a proprio agio questo protagonista della distribuzione auto, irriducibilmente juventino. Come facciamo da anni ci piace proporre un aggiornamento di idee e azioni di questo gruppo di imprese denominato Intergea che, con la guida di Di Tanno, è stabilmente nel podio nazionale della distribuzione automobilistica, sia in termini di volumi sia di ricavi.

**Allora Di Tanno, continua il cambio di filosofia avviato nel 2020: da partecipazioni ad acquisizioni, sempre col paradigma della ricerca dei talenti...**

"Sicuramente Internet ha modificato il modo di fare del consumatore, che oggi prima di scegliere consulta il web, poi va in concessionaria. Per questo la famiglia che opera localmente finisce per avere meno senso, serve una grande e potente piattaforma di gruppo, capace di esprimersi al meglio proprio dove il cliente va, e poi dobbiamo avere gli uomini migliori, capaci di offrire non un'auto ma un servizio articolato di mobilità. Per questo abbiamo cambiato impostazione".

**Ma in questo caso servono investimenti importanti del gruppo...**

"Vero, ma ciò è possibile con buoni risultati e con il reinvestimento degli utili, tenendo in secondo piano i dividendi. Vogliamo continuare a crescere in una società caratterizzata dalla managerialità e non condizionata da azionisti di riferimento".

**Vogliamo ricordare ai nostri lettori i risultati consolidati del gruppo?**

"Nel 2022 dovremmo raggiungere il miliardo di fatturato, con un Ebitda superiore al 6% e un Roe superiore al 25%. Insomma tutti i pilastri di una gestione soddisfacente. Ma quello che mi rende particolarmente entusiasta è che abbiamo un indice di Nps (soddisfazione della clientela) superiore alla media in quasi tutte le marche che rappresentiamo".

**Nuove acquisizioni?**

"Il 20 dicembre abbiamo concluso l'acquisizione del 100% della società Villa S.r.l. storica azienda del monzese, mentre stiamo lavorando per il perfezionamento dell'acquisizione di Chioda, che prevediamo di concretizzare in aprile, altra storica azienda del milanese. Ci sono poi programmi di sviluppo in Intergea Nord Est che si esprimono per ora con l'apertura di

Padova. Continuiamo il nostro cammino di crescita sia diretta, sia indiretta".

**E il progetto Arval Store?**

"Prosegue la realizzazione degli Arval Store con Padova, poi più avanti saremo a Bari dopo quello di Perugia. Ricordo che sono punti di vendita specializzati nella vendita di noleggio ai privati, nei quali troviamo un interesse crescente. Sempre con Arval, soddisfatti anche nel remarketing, dove rispettiamo il piano di marcia concordato nonostante le difficoltà di reperimento prodotto del 2022, si conferma così il rapporto esclusivo nelle provincie di competenza, secondo gli standard di Arval".



Alberto Di Tanno,  
Presidente  
Intergea SpA

**Qual è il suo pensiero sui progetti per le vendite online, digitale e innovazione?**

"Ritengo che sia una questione delicata: come sappiamo MiaCar è stata chiusa, BrumBrum è stata acquisita da un costruttore e le azioni dei più importanti player digitali sono crollate di oltre il 90%. Secondo me questa è un'opportunità, ma solo per chi le macchine le ha già. Perché se devi fare un'azienda da zero per vendere macchine sul digitale, con i margini risicati e i pochi servizi che puoi vendere, non ti puoi sostenere, non puoi avere economie di scala favorevoli e finisci schiacciato. Per avere un'idea, pensate alle assicurazioni: non pesano, sono semplici fogli di carta, ma a distanza di anni le assicurazioni online non sono più del 10% del mercato. Ci vuole tempo e fiato, ma ci credo. Sono vendite che acquisiranno quote di mercato, specialmente con l'elettrico, con i suoi tempi, ma sicuramente è un mercato che compete per definizione o a una Casa o a un grande distributore, o un insieme di costruttori. Per poter avere valore bisogna avere un stock disponibile, una struttura e un marketing solido, partire da zero non consente di arrivare al break even".

**Preoccupati per il contratto di Agenzia?**

"Tutti mi dicono che sono uomo di numeri. Allora se guardiamo i numeri non capisco la logica che governa la scelta dell'Agenzia. Posto che distribuire auto ai Dealer costa l'8% medio, mentre alle organizzazioni dirette delle Case almeno il 10%, stock a

parte, non capisco dov'è il risparmio. E, a dirla tutta, non mi sembra nemmeno la strada giusta per eliminare la concorrenza intrabrand. Il mio mantra è quello della gradualità, perché sia l'agenzia, sia l'elettrico, sia le vendite Internet non sono cambi di rotta radicali, ma piuttosto nuove modalità di rapporto che l'imprenditore avveduto deve poter capire e organizzare le specifiche strutture per declinarle con successo".

**La conversione in legge del decreto 178, il "salvadealer", un grande risultato anche associativo, cosa ne pensa?**

"Faccio i complimenti a Federauto, va detto che è un grande lavoro e un grande risultato a tutela di tutta la categoria dei Dealer che mette chiarezza sul valore delle imprese e consente regole chiare per tutti, che possono interessare sia i mandanti, che possono così affrontare il mercato con maggiore consapevolezza con politiche commerciali coerenti, sia i Dealer che sono così incoraggiati agli investimenti".

**Un messaggio per i suoi colleghi?**

"Non vorrei essere monotono, ma secondo me sono tre i punti irrinunciabili. Guidare l'azienda guardando i numeri e non sulla base di sensazioni. Poi, le persone sono il valore delle aziende, mai smettere di pensare allo sviluppo delle risorse, bisogna dedicare tutti gli sforzi per selezionare e formare; è un compito imprescindibile per l'imprenditore moderno. Il terzo punto riguarda i processi. Sono loro la nostra strada sicura, figli della digitalizzazione, bisogna investire per implementarli e bisogna rispettarli rigorosamente, solo una organizzazione disciplinata e controllabile può capire il suo percorso di crescita".

**Una curiosità mai soddisfatta, che cosa vuol dire Intergea, come nasce?**

"Nasce dalla fertile immaginazione di un nostro manager e socio e vuol dire International Group European Automotive".

**Una vocazione europea...**

"Ambizione europea, e come tutte le ambizioni un po' sopra le righe, però se in mezzo a questi grandi cambiamenti del modello distributivo che vede anche l'invasione di prodotti cinesi, cercheremo di catturare le opportunità che ci sono. Perché no, anche candidandoci a una distribuzione europea, ma lo vedo più come sogno che come realtà".

**Ci racconti una cosa che vuol far sapere di sé, che faccia bene al cuore di tutti.**

"Da 15 anni sono vicepresidente, grazie a un amico che è presidente, dell'Associazione Maria Madre della Provvidenza. È un'attività che faccio con gioia e con impegno, perché si concentra su un lavoro semplice, dare da mangiare a chi non ha di che nutrirsi".



### ● Renault non è pronta a passare all'Agenzia (de Meo 1)

Il Ceo del Gruppo Renault, Luca de Meo, ha affermato che il rischio di detenere miliardi di euro di inventario supera i potenziali guadagni derivanti dalla riduzione dei costi di distribuzione e da un migliore controllo dei prezzi. "Come azienda in un settore che ha problemi a generare liquidità, avere quel capitale circolante al collo, con tutto il rischio, la volatilità del mercato, le flessioni, è un gioco molto rischioso", ha dichiarato de Meo in un'intervista ad Automotive News Europe. L'Ad di Renault ha aggiunto che l'agenzia è particolarmente rischiosa con l'aumento dei volumi. Un'azienda che vende circa 100.000 auto all'anno normalmente detiene 30.000 auto o una fornitura di tre mesi. A un prezzo fatturato di 25.000 euro, che si traduce in 750 milioni di euro di capitale. Una cifra che diventa di miliardi per un'azienda come Renault che vende 2 milioni di automobili all'anno, ha osservato. Inoltre, una politica di non contrattazione potrebbe essere problematica.

### ● Renault ha bisogno che i rivenditori facciano soldi (de Meo 2)

Nel corso della stessa intervista ad Automotive News Europe, Luca de Meo ha dichiarato: "Abbiamo bisogno che i rivenditori facciano soldi perché se tagli i loro margini, non li aiuti a ridurre i costi inutili chiedendo loro di costruire showroom che siano come templi o cattedrali". "Sai cosa faranno? Diranno, grazie mille, andrò a un marchio che mi dà un margine più alto", ha aggiunto de Meo. Parlando poi di Dacia, il Ceo di Renault ha detto "Dacia ha costi di distribuzione che vanno da un terzo alla metà di altri marchi di volume, quindi abbiamo dimostrato di poterlo fare senza dover ricorrere all'Agenzia". Secondo de Meo, poi, il modo migliore per controllare il prezzo "è assicurarsi che la propria capacità produttiva sia inferiore alla domanda". E infine, "Renault ha tagliato 1,2 milioni di auto dalla sua capacità annuale (utilizzando la misurazione di Harbour Report di due turni, cinque giorni alla settimana). Nel 2023, con un'ipotesi molto prudente, Renault sarà al di sopra del 100% della capacità Harbour Report. Quindi, penso che avremo tagliato più del 10% dei costi di distribuzione per il marchio Renault solo per questo".

### ● Byd investe in Vietnam per ridurre la dipendenza cinese

Il produttore cinese di veicoli elettrici Byd Auto Co ha in programma di costruire un impianto in Vietnam per la produzione di parti di automobili. Sono le dichiarazioni rilasciate a Reuters da tre persone a conoscenza del piano. L'intento sarebbe quello di ridurre la dipendenza dell'azienda dalla stessa Cina e approfondirebbe la sua catena di approvvigionamento nel Sud-Est asiatico, come parte di un'espansione globale. La mossa sottolineerebbe una tendenza più ampia da parte dei produttori a ridurre la loro esposizione con la Cina, a causa delle tensioni commerciali con gli Stati Uniti. Byd ha rifiutato di commentare.

### ● Tesla taglia i listini a livello globale

Stando a quanto riportato da Reuters, Tesla Inc ha tagliato i prezzi dei suoi veicoli elettrici a livello globale fino al 20%, uno sconto aggressivo teso a sfidare i rivali di Wall Street dopo aver mancato le stime di consegna per il 2022. La mossa segna un'inversione rispetto alla strategia della Casa automobilistica negli ultimi due anni, quando gli ordini di nuovi veicoli hanno superato l'offerta. L'intervento arriva dopo che il Ceo, Elon Musk, aveva avvertito che la prospettiva di recessione e tassi di interesse più elevati significava la possibilità di abbassare i prezzi per sostenere la crescita a scapito del profitto. Musk ha riconosciuto che lo scorso anno i prezzi erano diventati "imbarazzantemente alti" e avrebbero potuto danneggiare la domanda. Le azioni hanno chiuso in ribasso dello 0,9% dopo essere scese fino al 6,4%.

### ● Il governo tedesco accelera sulla riduzione della CO<sub>2</sub>

Il governo tedesco si sta impegnando per intervenire sui piani, già in precedenza definiti, per arrivare nei tempi previsti agli obiettivi fissati dalla Ue in tema di eliminazione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Re-

centemente si è svolto un vertice sulla mobilità presso la Cancelleria in cui è stato ribadito l'obiettivo federale di almeno 15 milioni di auto completamente elettriche sulle strade tedesche entro il 2030. "I partecipanti hanno convenuto che è necessario un rapido aumento della mobilità elettrica per raggiungere gli obiettivi climatici nei trasporti - ha spiegato il portavoce del governo Steffen Hebestreit - e la discussione si è incentrata sulla protezione del clima e dell'ambiente, la digitalizzazione dei veicoli, la messa in rete di diversi mezzi di trasporto e la resilienza delle catene di approvvigionamento". È stato anche comunicato che "un comitato consultivo di esperti sulla protezione del clima nella mobilità svilupperà ulteriori opzioni su possibili soluzioni affinché il settore dei trasporti contribuisca al raggiungimento dell'obiettivo climatico del 2030.

### ● Stellantis rafforza i piani per la mobilità a idrogeno

Faurecia, società del gruppo Forvia, Michelin e Stellantis hanno annunciato l'avvio di una trattativa per l'acquisizione di una considerevole quota di partecipazione in Symbio, azienda nel settore della mobilità a idrogeno a zero emissioni, da parte di Stellantis, che andrà ad affiancarsi agli attuali azionisti Faurecia e Michelin. "La tabella di marcia di Symbio per gli aspetti tecnici combacia perfettamente con i piani di Stellantis relativi alla mobilità a idrogeno in Europa e negli Stati Uniti" ha dichiarato Carlos Tavares, Ceo di Stellantis. "Questo passo consentirà di velocizzare lo sviluppo di questa tecnologia, che consentirà di offrire ai nostri clienti nuovi prodotti a basse emissioni oltre ai tradizionali veicoli elettrici."

### ● Produzione industriale positiva a novembre e nel cumulo

Doppio segno positivo a novembre per la produzione italiana automotive che registra un aumento del 10,3% su novembre 2021, mantenendosi in territorio positivo anche nel cumulo, +0,8%. Doppi aumenti anche nel dettaglio dei comparti produttivi del settore: l'indice della fabbricazione di autoveicoli cresce del 13,5% a novembre e dello 0,6% nel cumulo, l'incremento per la fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi è del 7% e del 3,7% rispettivamente, mentre la fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori segna il +7,2% nel mese e il +0,7% negli 11 mesi. Secondo i dati Anfia, la produzione domestica delle sole autovetture è stata del +7,6% a novembre e del +5,4% nel cumulo 2022. Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva che a novembre ha segnato il -3,7% su novembre 2021 e il +0,4% nel cumulo 2022 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

### ● Toyota Motor, ritorno al passato

In un tentativo di dimostrare che le auto possono essere pulite mentre gli amanti della vecchia scuola restano pienamente soddisfatti, Toyota Motor ha presentato le versioni a emissioni zero della sua gamma sportiva degli anni '80, ancora forte di una nutrita base di fan a livello globale. In occasione di un evento per auto personalizzate, la Casa giapponese ha presentato due auto della generazione AE86, una modificata come veicolo elettrico a batteria e l'altra come modello con motore a idrogeno. Il presidente Toyota, Akio Toyoda, ha affermato che il rimodellamento delle auto esistenti deve essere esplorato come opzione per raggiungere l'obiettivo di zero emissioni di carbonio entro il 2050. In Giappone solo un'auto su circa 20 sulla strada è nuova e quelle più vecchie sono principalmente alimentate almeno in parte a benzina.

### ● Fusione di tre Dealer, nasce Porsche Retail Italia Srl

Dal 1° gennaio le due concessionarie milanesi - Centro Porsche Milano Est e Centro Porsche Milano Nord - e il Centro Porsche Padova sono diventate un'unica realtà sotto la nuova ragione sociale Porsche Retail Italia S.r.l., di cui Porsche Italia mantiene la proprietà. Attualmente, le tre concessionarie protagoniste della fusione rappresentano il 19% dei volumi di vendita Porsche in Italia. Organizzativamente, ogni concessionaria si avvale di uno staff dedicato, coordinato da un Site Manager - rispettivamente Gabriel Gob-



## NEWS IN SINTESI

bato (Milano Nord), Nicola Reguzzoni (Milano Est) e Andreas Marin (Padova) - che riporta al Direttore Generale della nuova società, ruolo assunto da Andrea Angeli.

● **Centrali elettriche virtuali, partnership trasversali**

Aziende tra cui GM e Ford, oltre a produttori di energia solare hanno dichiarato che collaboreranno per stabilire degli standard per aumentare l'uso delle centrali elettriche virtuali (VPP), sistemi per alleggerire i carichi sulle reti elettriche quando la fornitura è scarsa. L'iniziativa, la Virtual Power Plant Partnership (VPP3), avrà l'obiettivo di definire una politica per promuovere l'uso dei sistemi integrati. Le centrali elettriche virtuali riuniscono migliaia di risorse energetiche decentralizzate, come veicoli elettrici o riscaldatori elettrici controllati da termostati intelligenti. Con l'autorizzazione dei clienti, utilizzano un software avanzato per reagire alle carenze di energia elettrica con tecniche quali la commutazione delle batterie di migliaia di famiglie, come quelle dei veicoli elettrici, dalla modalità di carica a quella di scarica o la richiesta di ridurre il consumo dei dispositivi che utilizzano energia elettrica. I VPP sono posizionati per una crescita esplosiva negli Stati Uniti, si stima che entro il 2030 potrebbero ridurre la domanda di picco degli Stati Uniti di 60 gigawatt, il consumo medio di 50 milioni di famiglie, e di oltre 200 GW entro il 2050.

● **Tendenze 2023 per l'industria dei media**

Con molte incertezze in vista per l'industria dei media, una cosa è certa: l'adattabilità e l'innovazione saranno fondamentali. In sintesi estrema ecco le opportunità e le sfide per il prosieguo di que-

st'anno. Poiché l'aumento dei prezzi globali influisce sulla spesa dei consumatori e sui costi pubblicitari, i contenuti finanziati dalla pubblicità stanno diventando più appetibili. L'uso intelligente dei dati e delle informazioni è essenziale per ottimizzare la pianificazione delle campagne e aumentare ulteriormente i budget. Il marketing deve prepararsi a un panorama post-cookie sperimentando sistemi di targeting basati su proxy e pubblicità contestuale. L'inserimento dinamico di prodotti, che consente di sostituire o sovrapporre un prodotto, un cartellone o uno schermo presente nei contenuti con un marchio o un annuncio diverso, è in crescita, il che significa che con i dati giusti gli utenti possono visualizzare annunci personalizzati. Ridurre a zero l'impatto di carbonio è la sfida del nostro tempo e rappresenta un'opportunità come nessun'altra per il 2023.

● **Federauto Trucks, delusione per Milleproroghe ed Ecobonus**

“Il nuovo anno è cominciato in modo deludente per i veicoli commerciali che il Governo sembra aver dimenticato sia nel decreto Milleproroghe sia nel rinnovo dell'Ecobonus”. Lo ha dichiarato Massimo Artusi, Vicepresidente e Responsabile Trucks&Van di Federauto. Artusi ha espresso “rammarico” per il fatto che la legge di Bilancio 2023 e il collegato decreto Milleproroghe “non solo non hanno rinnovato i crediti d'imposta esistenti da diversi anni per gli investimenti in beni strumentali tradizionali e innovativi, ma non hanno neppure previsto la proroga dei termini di consegna per i beni già ordinati (e confermati con il versamento dell'anticipo del 20%), nonostante i gravissimi ritardi che la crisi di disponibilità delle materie prime e dei semiconduttori sta causando alle filiere produttive e distributive”.



## DL MILLEPROROGHE, DELUSE LE ASSOCIAZIONI

Nessuna previsione, nel Dl Milleproroghe 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. Proteste di Anav, Anfia, Anita, **Federauto** e Unatras.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**periscopio**

15.000 lire al mese, 15.000 lire al mese, 15.000 lire al mese

**VARIEDÀ COMPLICATA PER VALICHI ALPINI**

**Avviso di tempesta**

Il progetto di legge è stato approvato dal Consiglio dei ministri il 14 dicembre 2022. Il progetto di legge è stato approvato dal Consiglio dei ministri il 14 dicembre 2022. Il progetto di legge è stato approvato dal Consiglio dei ministri il 14 dicembre 2022.

**IL SEGRETO NON È BELLE COMMERCE**

14.000 lire al mese, 14.000 lire al mese, 14.000 lire al mese

15.000 lire al mese, 15.000 lire al mese, 15.000 lire al mese

16.000 lire al mese, 16.000 lire al mese, 16.000 lire al mese

17.000 lire al mese, 17.000 lire al mese, 17.000 lire al mese

108951





# FEDERATO

Federazione Italiana Concessionari Auto

## Web

## Federauto: mercato auto dicembre +21%

02/01/2023

Secondo i dati diffusi dal CED del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le 104.915 unità di dicembre (+21%) portano l'anno 2022 a chiudere con 1.316.702 immatricolazioni di autovetture nuove, pari al -9,7% sul 2021 e una perdita di volumi di circa 141.000 pezzi (-4,5% sul 2020 e -31,2% sul 2019).

«E' tempo di valutazioni e possiamo tirare le somme dell'anno appena terminato: il 2022 non è stato certamente un anno buono per la transizione verso l'elettrico. La quota di mercato di questa alimentazione, che sarebbe dovuta crescere con la spinta degli incentivi statali, ha invece consuntivato una flessione rispetto al 2021, arretrando dal 4,6% al 3,7% e facendo registrare il peggior andamento tra i più grandi mercati in Europa. I volumi di immatricolato dell'anno sono stati i più bassi degli ultimi 40 anni, anche peggio dell'anno 2020 in cui eravamo nel pieno della pandemia e le reti di vendita subirono la chiusura forzata dell'attività per oltre due mesi. Di questo passo il rinnovo del parco circolante italiano continua ad essere molto lento e le previsioni per l'anno appena iniziato, in un contesto economico di forte inflazione, restano ancorate alla prudenza. Inoltre, soprattutto in vista del divieto europeo di vendita dei veicoli endotermici a partire dal 2035, rimangono molto forti i dubbi circa l'opportunità di puntare sul 100% elettrico e sul tema abbiamo accolto con favore le recenti dichiarazioni del presidente del Consiglio dei Ministri per poter rivedere tale impostazione che appare troppo stringente nei tempi ai fini di una transizione ecologica ragionevolmente sostenibile, oltre che dal punto di vista ambientale, anche economico e sociale», dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

«Nel 2022, purtroppo, la politica dei contributi alla rottamazione e all'acquisto di veicoli green decisa ad aprile scorso e modificata nel pieno dell'estate, non si è rivelata efficace considerando che alla fine dell'anno risultano avanzi di risorse superiori a 270 milioni di euro sulle fasce 0-20 e 21-60 g/Km di CO2 e oltre 8,5 milioni per i veicoli commerciali N1 e N2, a riprova che qualcosa non ha funzionato nell'impostazione normativa per l'erogazione e rispetto alle effettive necessità del mercato».

«L'auspicio», continua De Stefani «è che tali consistenti disavanzi di risorse possano, non solo, essere canalizzati velocemente sul nuovo anno ma soprattutto che,



intervenendo sul DPCM 6 aprile 2022, così come novellato dal DPCM 4 agosto 2022, si rivedano alcuni aspetti normativi che, allo stato attuale, ostacolano la completa fruizione degli incentivi per gli acquisti di veicoli a bassissimo impatto ambientale. Per ottimizzare l'impiego dei fondi, Federauto ha fatto una serie di proposte, inclusive anche dell'estensione degli incentivi di fascia 0-20 e 21-60 g/Km di CO<sub>2</sub> a tutte le persone giuridiche e dell'ampliamento dei contributi destinati ai veicoli commerciali ad altre alimentazioni, oltre che ai soli veicoli elettrici. Ovviamente, la riforma fiscale del settore resta al centro dell'agenda della Federazione, così come lo sviluppo capillare di impianti di ricarica elettrica anche ad elevata potenza, su rete stradale e autostradale, sulla quale resta ancora molto da fare», conclude De Stefani.

Dal punto di vista dei canali di vendita, nel 2022 la domanda espressa dai privati ha subito una flessione del -15,7% e un ridimensionamento della rappresentatività scesa al 58,9% del totale (dicembre +7,6%, q.d.m. 53,4%); anche le società sui dodici mesi hanno perso il -13,9%, con una quota al 13,5% (a dicembre -7,5% e rappresentatività al 14,2%). Il noleggio, al contrario, è stato l'unico canale che ha tenuto, portando a concludere l'anno in crescita del +9,5% e quota del 27,6% (dicembre +79,7%, quota 32,4%); nello specifico il noleggio a lungo termine ha segnato una performance di crescita annua pari a +20,9%.

Nell'arco dei dodici mesi flettono tutte le alimentazioni, ad eccezione delle ibride non ricaricabili (+6,7%) che raggiungono il 33,4% di quota e del Gpl (+10,4%, quota a circa il 9%). Al contrario, le vetture elettriche registrano nell'intero 2022 una diminuzione del -26,9%, attestandosi ad una rappresentatività del 3,7% (circa un punto percentuale in meno sul 2021) e le plug-in con un decremento del -5,8% (quota al 5,7%). Nel confronto con il 2021, benzina e diesel perdono rispettivamente il -16,2% e -20,2%, con una rappresentatività del 27,7% e 19,7%. Il metano conclude l'anno a -65,8% e non raggiungendo neanche l'1% del mercato totale.

Negli ultimi tre giorni di dicembre è stato immatricolato il 28,3% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni sui dati Dataforce, hanno rappresentato circa l'8,9% dei volumi di vendita mensili, in flessione del -17,6% sui volumi dello stesso mese dello scorso anno. Nell'anno le auto-immatricolazioni hanno inciso per l'8,5% sul totale dell'immatricolato, in calo del -23,1% sul 2021.

# Immatricolazioni auto, chiuso l'anno a -9,7%

• Lunedì, 02 Gennaio 2023 18:38



## La svolta verde tarda ad arrivare.

AGIPRESS - Secondo i dati diffusi dal CED del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le 104.915 unità di dicembre (+21%) portano l'anno 2022 a chiudere con 1.316.702 immatricolazioni di autovetture nuove, pari al -9,7% sul 2021 e una perdita di volumi di circa 141.000 pezzi (-4,5% sul 2020 e -31,2% sul 2019). «E' tempo di valutazioni e possiamo tirare le somme dell'anno appena terminato» - dichiara in una nota Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto. «Il 2022 non è stato certamente un anno buono per la transizione verso l'elettrico. La quota di mercato di questa alimentazione, che sarebbe dovuta crescere con la spinta degli incentivi statali, ha invece consuntivato una flessione rispetto al 2021, arretrando dal 4,6% al 3,7% e facendo registrare il peggior andamento tra i più grandi mercati in Europa. I volumi di immatricolato dell'anno sono stati i più bassi degli ultimi 40 anni, anche peggio dell'anno 2020 in cui eravamo nel pieno della pandemia e le reti di vendita subirono la chiusura forzata dell'attività per oltre due mesi. Di questo passo il rinnovo del parco circolante italiano continua ad essere molto lento e le previsioni per l'anno appena iniziato, in un contesto economico di forte invecchiamento, resta ancorate alla prudenza. Inoltre, soprattutto in vista del divieto europeo di vendita dei veicoli endotermici a partire dal 2035, rimangono molto forti i dubbi circa l'opportunità di puntare sul 100% elettrico e sul tema abbiamo accolto con favore le recenti dichiarazioni del presidente del Consiglio dei Ministri per poter rivedere tale impostazione che appare troppo stringente nei tempi ai fini di una transizione ecologica ragionevolmente sostenibile, oltre che dal punto di vista ambientale, anche economico e sociale».

«Nel 2022, purtroppo, la politica dei contributi alla rottamazione e all'acquisto di veicoli green decisa ad aprile scorso e modificata nel pieno dell'estate, non si è rivelata efficace considerando che alla fine



dell'anno risultano avanzi di risorse superiori a 270 milioni di euro sulle fasce 0-20 e 21-60 g/Km di CO<sub>2</sub> e oltre 8,5 milioni per i veicoli commerciali N1 e N2, a riprova che qualcosa non ha funzionato nell'impostazione normativa per l'erogazione e rispetto alle effettive necessità del mercato». «L'auspicio», continua De Stefani «è che tali consistenti disavanzi di risorse possono, non solo, essere canalizzati velocemente sul nuovo anno ma soprattutto che, intervenendo sul DPCM 6 aprile 2022, così come novellato dal DPCM 4 agosto 2022, si rivedano alcuni aspetti normativi che, allo stato attuale, ostacolano la completa fruizione degli incentivi per gli acquisti di veicoli a bassissimo impatto ambientale. Per ottimizzare l'impiego dei fondi, Federauto ha fatto una serie di proposte, inclusa anche dell'estensione degli incentivi di fascia 0-20 e 21-60 g/Km di CO<sub>2</sub> a tutte le persone giuridiche e dell'ampliamento dei contributi destinati ai veicoli commerciali ad altre alimentazioni, oltre che ai soli veicoli elettrici. Ovviamente, la riforma fiscale del settore resta al centro dell'agenda della Federazione,

Dal punto di vista dei canali di vendita, nel 2022 la domanda espressa dai privati ha subito una flessione del -15,7% e un ridimensionamento della rappresentatività scesa al 58,9% del totale (dicembre +7,6%, qdm 53, 4%); anche le società sui dodici mesi hanno perso il -13,9%, con una quota al 13,5% (a dicembre -7,5% e rappresentatività al 14,2%). Il noleggio, al contrario, è stato l'unico canale che ha tenuto, portando a concludere l'anno in crescita del +9,5% e quota del 27,6% (dicembre +79,7%, quota 32,4% ): nello specifico il noleggio a lungo termine ha segnato una performance di crescita annua pari a +20,9%. Nell'arco dei dodici mesi flettono tutte le alimentazioni, ad eccezione delle ibride non ricaricabili (+6,7%) che raggiungono il 33,4% di quota e del Gpl (+10,4%, quota a circa il 9%) . Al contrario, le vetture elettriche registrano nell'intero 2022 una conoscenza del -26,9%, attestandosi ad una rappresentatività del 3,7% (circa un punto percentuale in meno sul 2021) e le plug-in con un decremento del -5 ,8% (quota 5,7%). Nel confronto con il 2021, benzina e diesel perdono rispettivamente il -16,2% e -20,2%, con una rappresentatività del 27,7% e 19,7%. Il metano conclude l'anno a -65,8% e non raggiungendo neanche l'1% del mercato totale. Negli ultimi tre giorni di dicembre è stato immatricolato il 28,3% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso del noleggio), secondo le elaborazioni sui dati Dataforce, hanno rappresentato circa l'8,9 % dei volumi di vendita mensili, in flessione del -17,6% sui volumi dello stesso mese dello scorso anno. Nell'anno le auto-immatricolazioni hanno inciso per l'8,5% sul totale dell'immatricolato, in calo del -23,1% sul 2021. AGIPRESS

## AUTO: FEDERAUTO, SVOLTA GREEN TARDA AD ARRIVARE, SCESA QUOTA DELL'ELETTRICO

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 02 gen - "Il 2022 non è stato certamente un anno buono per la transizione verso l'elettrico. La quota di mercato di questa alimentazione, che sarebbe dovuta crescere con la spinta degli incentivi statali, ha invece consuntivato una flessione rispetto al 2021, arretrando dal 4,6% al 3,7% e facendo registrare il peggior andamento tra i più grandi mercati in Europa". Così Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto commentando le statistiche del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulle immatricolazioni di dicembre in Italia.

Secondo i dati diffusi le nuove iscrizioni di vetture elettriche si sono fermate a 49536 nel 2022 con un calo del 26,6% mentre il totale delle Ecv (elettriche pure e ibride) ha riportato un -14,5% a 117.483 con una quota sul numero complessivo scesa dal 9,3% all'8,8%.

"Soprattutto in vista del divieto europeo di vendita dei veicoli endotermici a partire dal 2035, rimangono molto forti i dubbi circa l'opportunità di puntare sul 100% elettrico e sul tema abbiamo accolto con favore le recenti dichiarazioni del presidente del Consiglio dei Ministri per poter rivedere tale impostazione che appare troppo stringente nei tempi ai fini di una transizione ecologica ragionevolmente sostenibile, oltre che dal punto di vista ambientale, anche economico e sociale", ha aggiunto il presidente di Federauto.



# IL GIORNALE D'ITALIA

*Il Quotidiano Indipendente*

## **Federauto, a dicembre 2022 oltre 104mila nuove immatricolazioni (+21%)**

Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto: "In vista del divieto europeo di vendita dei veicoli endotermici a partire dal 2035, puntare sul 100% elettrico"

02 Gennaio 2023



Federauto, a dicembre 2022 oltre 104mila nuove immatricolazioni (+21%) Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto: "In vista del divieto europeo di vendita dei veicoli endotermici a partire dal 2035, puntare sul 100% elettrico" 02 Gennaio 2023 Federauto, a dicembre 2022 oltre 104mila nuove immatricolazioni (+21%).

Secondo i dati diffusi dal CED del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le 104.915 unità di dicembre (+21%) portano l'anno 2022 a chiudere con 1.316.702 immatricolazioni di autovetture nuove, pari al -9,7% sul 2021 e una perdita di volumi di circa 141.000 pezzi (-4,5% sul 2020 e -31,2% sul 2019).

«E' tempo di valutazioni e possiamo tirare le somme dell'anno appena terminato: il 2022 non è stato certamente un anno buono per la transizione verso l'elettrico. La quota di mercato di questa alimentazione, che sarebbe dovuta crescere con la spinta degli incentivi statali, ha invece consuntivato una flessione rispetto al 2021, arretrando dal 4,6% al 3,7% e facendo registrare il peggior andamento tra i più grandi mercati in Europa.

I volumi di immatricolato dell'anno sono stati i più bassi degli ultimi 40 anni, anche peggio dell'anno 2020 in cui eravamo nel pieno della pandemia e le reti di vendita subirono la chiusura forzata dell'attività per oltre due mesi. Di questo passo il rinnovo del parco circolante italiano continua ad essere molto lento e le

previsioni per l'anno appena iniziato, in un contesto economico di forte inflazione, restano ancorate alla prudenza.

Inoltre, soprattutto in vista del divieto europeo di vendita dei veicoli endotermici a partire dal 2035, rimangono molto forti i dubbi circa l'opportunità di puntare sul 100% elettrico e sul tema abbiamo accolto con favore le recenti dichiarazioni del presidente del Consiglio dei Ministri per poter rivedere tale impostazione che appare troppo stringente nei tempi ai fini di una transizione ecologica ragionevolmente sostenibile, oltre che dal punto di vista ambientale, anche economico e sociale», dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

«Nel 2022, purtroppo, la politica dei contributi alla rottamazione e all'acquisto di veicoli green decisa ad aprile scorso e modificata nel pieno dell'estate, non si è rivelata efficace considerando che alla fine dell'anno risultano avanzi di risorse superiori a 270 milioni di euro sulle fasce 0-20 e 21-60 g/Km di CO<sub>2</sub> e oltre 8,5 milioni per i veicoli commerciali N1 e N2, a riprova che qualcosa non ha funzionato nell'impostazione normativa per l'erogazione e rispetto alle effettive necessità del mercato».

«L'auspicio», continua De Stefani «è che tali consistenti disavanzi di risorse possano, non solo, essere canalizzati velocemente sul nuovo anno ma soprattutto che, intervenendo sul DPCM 6 aprile 2022, così come novellato dal DPCM 4 agosto 2022, si rivedano alcuni aspetti normativi che, allo stato attuale, ostacolano la completa fruizione degli incentivi per gli acquisti di veicoli a bassissimo impatto ambientale. Per ottimizzare l'impiego dei fondi, Federauto ha fatto una serie di proposte, inclusive anche dell'estensione degli incentivi di fascia 0-20 e 21-60 g/Km di CO<sub>2</sub> a tutte le persone giuridiche e dell'ampliamento dei contributi destinati ai veicoli commerciali ad altre alimentazioni, oltre che ai soli veicoli elettrici.

Ovviamente, la riforma fiscale del settore resta al centro dell'agenda della Federazione, così come lo sviluppo capillare di impianti di ricarica elettrica anche ad elevata potenza, su rete stradale e autostradale, sulla quale resta ancora molto da fare», conclude De Stefani.

Dal punto di vista dei canali di vendita, nel 2022 la domanda espressa dai privati ha subito una flessione del -15,7% e un ridimensionamento della rappresentatività scesa al 58,9% del totale (dicembre +7,6%, q.d.m. 53,4%); anche le società sui dodici mesi hanno perso il -13,9%, con una quota al 13,5% (a dicembre -7,5% e rappresentatività al 14,2%). Il noleggio, al contrario, è stato l'unico canale che ha tenuto, portando a concludere l'anno in crescita del +9,5% e quota del 27,6% (dicembre +79,7%, quota 32,4%): nello specifico il noleggio a lungo termine ha segnato una performance di crescita annua pari a +20,9%.

Nell'arco dei dodici mesi flettono tutte le alimentazioni, ad eccezione delle ibride non ricaricabili (+6,7%) che raggiungono il 33,4% di quota e del Gpl (+10,4%, quota a circa il 9%). Al contrario, le vetture elettriche registrano nell'intero 2022 una diminuzione del -26,9%, attestandosi ad una rappresentatività del 3,7% (circa un punto percentuale in meno sul 2021) e le plug-in con un decremento del -5,8% (quota al 5,7%). Nel confronto con il 2021, benzina e diesel perdono rispettivamente il -16,2% e -20,2%, con una rappresentatività del 27,7% e 19,7%.

Il metano conclude l'anno a -65,8% e non raggiungendo neanche l'1% del mercato totale.

Negli ultimi tre giorni di dicembre è stato immatricolato il 28,3% del totale mercato, mentre le autoimmatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni sui dati Dataforce, hanno rappresentato circa l'8,9% dei volumi di vendita mensili, in flessione del -17,6% sui volumi dello stesso mese dello scorso anno. Nell'anno le auto-immatricolazioni hanno inciso per l'8,5% sul totale dell'immatricolato, in calo del -23,1% sul 2021.



## Mercato auto, nel 2022 immatricolazioni giù del 9,7%, con le elettriche che calano più di benzina e diesel



Mancano all'appello, rispetto al 2021, 141mila immatricolazioni. Calano le vendite di tutti i tipi di motorizzazione, con le elettriche che fanno registrare dati peggiori rispetto a benzina e diesel. "Gli incentivi non hanno funzionato" il commento di Federauto

di **PASQUALE AGIZZA** 03 gennaio 2023 10:07

Nonostante gli ottimi dati di dicembre 2022 (+21% rispetto allo stesso mese dello scorso anno), **il 2022 per il comparto auto rimane estremamente negativo: le immatricolazioni fanno segnare un -9,7% rispetto al 2021**, con 141mila auto immatricolate in meno.

A fornire i dati è il Centro Elaborazione Dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Dati che fotografano, come detto, un netto calo e **dimostrano come la tanto agognata svolta green sia ben lungi dal concretizzarsi.**

**I dati sono ancor peggiori se ci limitiamo ad esaminare la domanda espressa dai privati: in questo settore si registra una flessione del 15,7%** rispetto allo scorso anno. Per quel che riguarda le immatricolazioni da parte delle società, la flessione è del 13,9%.

Il calo è generalizzato e colpisce tutti i tipi di motorizzazione, ad eccezione delle ibride non ricaricabili. Nello specifico, benzina e diesel perdono rispettivamente il -16,2% e -20,2% rispetto al 2021. **Un calo per nulla bilanciato dalle vendite di elettriche, che crollano del 26,9%. Le elettriche rappresentano, ad oggi, il 3,7% dell'intero parco circolante.**

## Il ministro Urso: “L’elettrica è ancora un bene di lusso, pronti nuovi incentivi. Contributi anche per le colonnine”

Federauto: "I contributi alla rottamazione e all'acquisto di veicoli green non si sono rivelati efficaci"

Gli unici dati positivi sono rappresentati dal noleggio. Il settore è in estrema crescita rispetto allo scorso anno, con una crescita totale del 9,5%. **Particolarmente buoni i dati relativi ai noleggi a lungo termine, con una crescita annua a doppia cifra (+20,9%).**

A fornire una prima chiave di lettura di questi dati è Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto: *“Nel 2022, purtroppo, la politica dei contributi alla rottamazione e all’acquisto di veicoli green decisa ad aprile scorso e modificata nel pieno dell’estate, non si è rivelata efficace, considerando che alla fine dell’anno risultano avanzi di risorse superiori a 270 milioni di euro sulle fasce 0-20 e 21-60 g/Km di CO2 e oltre 8,5 milioni per i veicoli commerciali N1 e N2, a riprova che qualcosa non ha funzionato nell’impostazione normativa per l’erogazione e rispetto alle effettive necessità del mercato.”*



## Dal 10 gennaio partono i nuovi incentivi auto: stanziati 630 milioni di euro per il 2023

*“Per ottimizzare l’impiego dei fondi, Federauto ha fatto una serie di proposte, inclusive anche dell’estensione degli incentivi di fascia 0-20 e 21-60 g/Km di CO2 a tutte le persone giuridiche e dell’ampliamento dei contributi destinati ai veicoli commerciali ad altre alimentazioni, oltre che ai soli veicoli elettrici. Ovviamente, la riforma fiscale del settore resta al centro dell’agenda della Federazione, così come lo sviluppo capillare di impianti di ricarica elettrica anche ad elevata potenza, su rete stradale e autostradale, sulla quale resta ancora molto da fare”* conclude poi il dirigente di Federauto.



## Automotive, ritardi nella svolta green ma mercato in ripresa: +21% a dicembre

3 Gennaio 2023 - 11:03

Non è stato un anno positivo per il mercato dell'auto nell'ottica della transizione ecologica: la rappresentanza di auto elettriche cala di un punto rispetto al 2021



Com'era prevedibile già nelle proiezioni delle scorse settimane, il 2022 per il mercato dell'auto si è chiuso in negativo, con una **perdita del 9.7%** rispetto all'anno precedente e un incredibile -25% sul 2019. Questi sono i dati ufficiali dal Ced del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, secondo il quale le 104.915 unità di dicembre (+21%) portano a chiudere il 2022 con **1.316.702 immatricolazioni** di autovetture nuove, con una perdita complessiva di volumi di 141mila pezzi. A portare maggiori delusioni al mercato dell'auto è il comparto dell'elettrico, nell'anno che sarebbe dovuto essere della conferma definitiva.

*"È tempo di valutazioni e possiamo tirare le somme dell'anno appena terminato: il 2022 non è stato certamente un anno buono per la transizione verso l'elettrico. La quota di mercato di questa*

*alimentazione, che sarebbe dovuta crescere con la spinta degli incentivi statali, ha invece consuntivato una flessione rispetto al 2021", ha spiegato **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente di Federauto, la federazione dei concessionari auto. I numeri sono impietosi in tal senso, con un arretramento dal 4,6% al 3,7%, il che fa registrare il peggior andamento tra i più grandi mercati in Europa.*

*"I volumi di immatricolato dell'anno sono stati i più bassi degli ultimi 40 anni, anche peggio dell'anno 2020 in cui eravamo nel pieno della pandemia e le reti di vendita subirono la chiusura forzata dell'attività per oltre due mesi", ha proseguito De Stefani Cosentini, sottolineando che tutto questo non è altro che un freno al **rinnovo del parco auto** circolante nel nostro Paese. Guardando al nuovo anno, le previsioni non possono essere particolarmente rosee a causa del contesto economico di forte inflazione, che frena gli italiani nell'acquisto di beni che non vengono considerati primari, se non per necessità.*



*"Soprattutto in vista del divieto europeo di vendita dei **veicoli endotermici** a partire dal 2035, rimangono molto forti i dubbi circa l'opportunità di puntare sul 100% elettrico e sul tema abbiamo accolto con favore le recenti dichiarazioni del presidente del Consiglio dei ministri per poter rivedere tale impostazione che appare troppo stringente nei tempi ai fini di una **transizione ecologica** ragionevolmente sostenibile", ha proseguito De Stefani Cosentini, facendosi portavoce dei tanti operatori del settore.*



Adolfo De Stefani Cosentino ha rimarcato l'inefficacia dei **contributi alla rottamazione** e all'acquisto di veicoli green, che è stata lanciata lo scorso aprile e poi modificata in estate. Lo dimostra il fatto che ci siano avanzi di risorse superiori a 270 milioni di euro sulle fasce 0-20 e 21-60 g/Km di CO<sub>2</sub> e oltre 8,5 milioni per i veicoli commerciali N1 e N2. Da parte di Federauto, come sottolinea De Stefani Cosentino, l'auspicio è che queste risorse vengano presto convogliate in nuove misure per il 2023, rivedendo anche *"alcuni aspetti normativi che, allo stato attuale, ostacolano la completa fruizione degli incentivi per gli acquisti di veicoli a bassissimo impatto ambientale"*.

Il presidente di Federauto, nella nota di inizio anno relativa ai risultati dei 12 mesi precedenti, ha evidenziato come nell'arco dei dodici mesi ci sia stata una **flessione** di tutte le alimentazioni, ad eccezione delle ibride non ricaricabili, che hanno ottenuto un incremento del 6.7%, raggiungendo il 33.4% di quota. In aumento anche le auto alimentate a Gpl, che hanno registrato un +10.4%, portandosi a quota 9% circa. Al contrario, le vetture elettriche registrano nell'intero 2022 una diminuzione del 26.9%, attestandosi ad una rappresentatività del 3.7%, circa un punto percentuale in meno rispetto all'anno precedente.

## Mercato Auto Dicembre +21%; l'anno 2022 chiude a -9,7%



**Pubblicato il: 04/01/2023**

Il 2022 chiude a -9,7% e la svolta green tarda ad arrivare. Le vetture elettriche registrano nell'intero 2022 una diminuzione del -26,9%, attestandosi ad una rappresentatività del 3,7% (circa un punto percentuale in meno sul 2021).

Secondo i dati diffusi dal CED del **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, le 104.915 unità di dicembre (+21%) portano l'anno 2022 a chiudere con 1.316.702 immatricolazioni di autovetture nuove, pari al -9,7% sul 2021 e una perdita di volumi di circa 141.000 pezzi (-4,5% sul 2020 e -31,2% sul 2019). «E' tempo di valutazioni e possiamo tirare le somme dell'anno appena terminato: il 2022 non è stato certamente un anno buono per la transizione verso l'elettrico. La quota di mercato di questa alimentazione, che sarebbe dovuta crescere con la spinta degli incentivi statali, ha invece consuntivato una flessione rispetto al 2021, arretrando dal 4,6% al 3,7% e facendo registrare il peggior andamento tra i più grandi mercati in Europa. I volumi di immatricolato dell'anno sono stati i più bassi degli ultimi 40 anni, anche peggio dell'anno 2020 in cui eravamo nel pieno della pandemia e le reti di vendita subirono la chiusura forzata dell'attività per oltre due mesi. Di questo passo il rinnovo del parco circolante italiano continua ad essere molto lento e le previsioni per l'anno appena iniziato, in un contesto economico di forte inflazione, restano ancorate alla prudenza. Inoltre, soprattutto



in vista del divieto europeo di vendita dei veicoli endotermici a partire dal 2035, rimangono molto forti i dubbi circa l'opportunità di puntare sul 100% elettrico e sul tema abbiamo accolto con favore le recenti dichiarazioni del presidente del Consiglio dei Ministri per poter rivedere tale impostazione che appare troppo stringente nei tempi ai fini di una transizione ecologica ragionevolmente sostenibile, oltre che dal punto di vista ambientale, anche economico e sociale», **dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.**

«Nel 2022, purtroppo, la politica dei contributi alla rottamazione e all'acquisto di veicoli green decisa ad aprile scorso e modificata nel pieno dell'estate, non si è rilevata efficace considerando che alla fine dell'anno risultano avanzi di risorse superiori a 270 milioni di euro sulle fasce 0-20 e 21-60 g/Km di CO<sub>2</sub> e oltre 8,5 milioni per i veicoli commerciali N1 e N2, a riprova che qualcosa non ha funzionato nell'impostazione normativa per l'erogazione e rispetto alle effettive necessità del mercato».

«L'auspicio», continua De Stefani «è che tali consistenti disavanzi di risorse possano, non solo, essere canalizzati velocemente sul nuovo anno ma soprattutto che, intervenendo sul DPCM 6 aprile 2022, così come novellato dal DPCM 4 agosto 2022, si rivedano alcuni aspetti normativi che, allo stato attuale, ostacolano la completa fruizione degli incentivi per gli acquisti di veicoli a bassissimo impatto ambientale. Per ottimizzare l'impiego dei fondi, Federauto ha fatto una serie di proposte, inclusive anche dell'estensione degli incentivi di fascia 0-20 e 21-60 g/Km di CO<sub>2</sub> a tutte le persone giuridiche e dell'ampliamento dei contributi destinati ai veicoli commerciali ad altre alimentazioni, oltre che ai soli veicoli elettrici. Ovviamente, la riforma fiscale del settore resta al centro dell'agenda della Federazione, così come lo sviluppo capillare di impianti di ricarica elettrica anche ad elevata potenza, su rete stradale e autostradale, sulla quale resta ancora molto da fare», conclude De Stefani.

Nell'arco dei dodici mesi flettono tutte le alimentazioni, ad eccezione delle **ibride non ricaricabili (+6,7%)** che raggiungono il 33,4% di quota e del Gpl (+10,4%, quota a circa il 9%). Al contrario, le vetture elettriche registrano nell'intero 2022 una diminuzione del -26,9%, attestandosi ad una rappresentatività del 3,7% (circa un punto percentuale in meno sul 2021) e le plug-in con un decremento del -5,8% (quota al 5,7%). Nel confronto con il 2021, benzina e diesel perdono rispettivamente il -16,2% e -20,2%, con una rappresentatività del 27,7% e 19,7%. Il metano conclude l'anno a -65,8% e non raggiungendo neanche l'1% del mercato totale.

## Incentivi auto, si riparte con altri 575 milioni. "Ma il modello va rivisto"

10 Gennaio 2023 - 10:20

Federauto: "Critiche Ue per i bonus ai veicoli tradizionali". Noleggio elettrico: pochi fondi



Riaprono da oggi le prenotazioni sulla piattaforma [ecobonus.mise.gov.it](https://ecobonus.mise.gov.it) per usufruire dell'**incentivo** per auto, furgoni e moto basato sul livello di emissioni di CO2. La misura può contare su un fondo di 630 milioni stanziati in virtù del piano triennale del precedente governo. La quota per le sole auto è di 575 milioni. La ripartizione: 190 milioni (0-20 grammi/km di CO2), veicoli elettrici; 235 milioni (21-60 g/km di CO2), ibridi ricaricabili; 150 milioni (61-135 g/km di CO2), motore endotermico e ibride senza spina.

Tranne la terza fascia, sono incluse le persone giuridiche con finalità di car sharing e noleggio: 9,5 milioni (0-20) e 11,75 milioni (21-60). La novità riguarda l'**eliminazione** del tetto Isee di 30mila euro, l'indicatore della situazione economica delle famiglie, per

beneficiare fino a 7.500 euro di premio per l'acquisto di auto elettriche o ibride plug-in. Una scelta, quella del tetto Isee, che già aveva dato vita a critiche, visti i listini inaccessibili a persone con tali redditi.

Aver riservato al **noleggio** solo il 4% del totale è considerato il vero anello debole di questi ecobonus. *"Il crollo delle vendite di auto elettriche nel 2022 - osserva Pier Luigi del Viscovo, direttore del Centro studi Fleet & Mobility - ha indicato che il problema della loro diffusione non è il prezzo o non solo il prezzo. E aver destinato solo le briciole degli incentivi significa non voler davvero spingere queste auto, visto che oggi la quota del noleggio nelle elettriche e plug-in è intorno al 40/50%".*

Intanto, i 270 milioni **inutilizzati** del precedente piano, quelli per l'acquisto di auto a zero e bassissime emissioni, non saranno riversati nel nuovo programma. *"È la conferma - commenta Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto (concessionari) - che indirizzarli ai soli privati non serve a nulla. Se si continua a pensare che un privato possa acquistare una macchina costosa, allora il problema non è stato capito. Un privato, in media, spende tra 18mila e 20mila euro, e considerato che il 90% del circolante lo riguarda direttamente, ecco che il rinnovamento del parco italiano, obsoleto, quindi inquinante e non sicuro, resta il nodo da sciogliere".*

Vista la preponderanza degli italiani a rivolgersi alla fascia 61-135 grammi/km di CO<sub>2</sub>, i veicoli con motori di ultima generazione, perché non lasciare un monte incentivi unico, così da velocizzare il ricambio del circolante? *"La verità - risponde il presidente di Federauto - è che l'Ue ha criticato l'Italia per aver incentivato proprio questi modelli, che peraltro sono stati quelli che hanno dato risultati veri. Inoltre, il bonus per queste auto veniva erogato a patto che si rottamasse quella vecchia, quindi con un fattivo contributo green".* *"Ma questa fascia - aggiunge Andrea Cardinali, direttore generale di Unrae (importatori) - è così sottodimensionata che non può spostare nulla, visto che mette a disposizione appena 150 milioni, pari a 75mila immatricolazioni".*



Cardinali pone quindi il problema delle **colonnine** di ricarica, sostenendo che *"basterebbe spendere i soldi che ci sono: i 740 milioni del Pnrr più i 50 per infrastrutture di aziende e professionisti con i 40 per privati e condomini. Non avere ancora messo a terra le modalità per la gestione di questi fondi, e non sapere neppure chi sono i soggetti istituzionali che devono spenderli, è gravissimo"*. Positivo, per De Stefani Cosentino, è l'atteggiamento critico del premier Giorgia Meloni sul piano Ue al 2035 (solo auto elettriche prodotte e vendute), come positiva è la volontà del viceministro all'Economia, Maurizio Leo, di aprire il dossier sulla fiscalità legata all'auto.

10 Gennaio 2023

## Federauto: immatricolazioni dicembre a +21%



di *Claudia Scorza*

Secondo i dati diffusi dal Ced del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le 104.915 unità di dicembre (+21%) portano l'anno 2022 a chiudere con 1.316.702 immatricolazioni di autovetture nuove, pari al -9,7% sul 2021 e una perdita di volumi di circa 141mila pezzi (-4,5% sul 2020 e -31,2% sul 2019).

«Il 2022 non è stato certamente un anno buono per la transizione verso l'elettrico. La quota di mercato di questa alimentazione, che sarebbe dovuta crescere con la spinta degli incentivi statali, ha invece consuntivato una flessione rispetto al 2021, arretrando dal 4,6% al 3,7%, e facendo registrare il peggior andamento tra i più grandi mercati in Europa. I volumi di immatricolato dell'anno sono stati i più bassi degli ultimi 40 anni, anche peggio dell'anno 2020 in cui eravamo nel pieno della pandemia e le reti di vendita subirono la chiusura forzata dell'attività per oltre due mesi. Di questo passo il rinnovo del parco circolante italiano continua a essere molto lento e le previsioni per l'anno appena iniziato, in un contesto economico di forte inflazione, restano ancorate alla prudenza. Inoltre, soprattutto in vista del divieto europeo di vendita dei veicoli endotermici a partire dal 2035, rimangono molto forti i dubbi circa

l'opportunità di puntare sul 100% elettrico e sul tema abbiamo accolto con favore le recenti dichiarazioni del presidente del Consiglio dei Ministri per poter rivedere tale impostazione che appare troppo stringente nei tempi ai fini di una transizione ecologica ragionevolmente sostenibile, oltre che dal punto di vista ambientale, anche economico e sociale», dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto.

«Nel 2022, purtroppo, la politica dei contributi alla rottamazione e all'acquisto di veicoli green, decisa ad aprile scorso e modificata nel pieno dell'estate, non si è rilevata efficace considerando che alla fine dell'anno risultano avanzi di risorse superiori a 270 milioni di euro sulle fasce 0-20 e 21-60 g/km di Co2 e oltre 8,5 milioni per i veicoli commerciali N1 e N2, a riprova che qualcosa non ha funzionato nell'impostazione normativa per l'erogazione e rispetto alle effettive necessità del mercato», prosegue De Stefani.

Dal punto di vista dei canali di vendita, nel 2022 la domanda espressa dai privati ha subito una flessione del -15,7% e un ridimensionamento della rappresentatività scesa al 58,9% del totale (dicembre +7,6%, q.d.m. 53,4%); anche le società sui dodici mesi hanno perso il -13,9%, con una quota al 13,5% (a dicembre -7,5% e rappresentatività al 14,2%). Il noleggio, al contrario, è stato l'unico canale che ha tenuto, portando a concludere l'anno in crescita del +9,5% e quota del 27,6% (dicembre +79,7%, quota 32,4%): nello specifico il noleggio a lungo termine ha segnato una performance di crescita annua pari a +20,9%.

Nell'arco dei dodici mesi, flettono tutte le alimentazioni, ad eccezione delle ibride non ricaricabili (+6,7%), che raggiungono il 33,4% di quota e del Gpl (+10,4%, quota a circa il 9%). Al contrario, le vetture elettriche registrano nell'intero 2022 una diminuzione del -26,9%, attestandosi ad una rappresentatività del 3,7% (circa un punto percentuale in meno sul 2021) e le plug-in con un decremento del -5,8% (quota al 5,7%). Nel confronto con il 2021, benzina e diesel perdono rispettivamente il -16,2% e -20,2%, con una rappresentatività del 27,7% e 19,7%. Il metano conclude l'anno a -65,8% e non raggiungendo neanche l'1% del mercato totale.

Negli ultimi tre giorni di dicembre è stato immatricolato il 28,3% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni sui dati Dataforce, hanno rappresentato circa l'8,9% dei volumi di vendita mensili, in flessione del -17,6% sui volumi dello stesso mese dello scorso anno. Nell'anno, le auto-immatricolazioni hanno inciso per l'8,5% sul totale dell'immatricolato, in calo del -23,1% sul 2021.



Gio 12 gennaio 2023

## De Stefani (Federauto): "Elettrico entro il 2035 irrealistico. Rivedere la fiscalità per agevolare il ricambio"

De Stefani Cosentino (Federauto): "Transizione all'elettrico entro il 2035 irrealistica. Rivedere la fiscalità per agevolare il ricambio".



## Intervista a De Stefani Cosentino, presidente di Federauto

Il passaggio all'**auto elettrica in Europa nel 2035 è irrealistico**. Gli **incentivi** varati dal governo così come sono strutturati sono sbagliati. Per rilanciare il mercato dell'auto bisogna partire dalla **fiscalità**. **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente di **Federauto**, la federazione che raggruppa i concessionari di auto, a pochi giorni dall'avvio della tranche 2023 degli incentivi per l'acquisto di veicoli a zero e basse emissioni, non usa mezzi termini dell'affrontare il problema della frenata delle vendite di auto nel nostro Paese.

“Gli incentivi sono appena partiti e già si delinea la situazione dello scorso anno – spiega De Stefani -. I fondi per le vetture endotermiche vanno a ruba, mentre quelle relative all'elettrico restano nelle casse dello Stato. E l'errore è doppio. Da un lato non favorire l'acquisto di modelli nuovi, seppur tradizionali, non permette lo svecchiamento del parco auto inquinante. Dall'altro rivolgersi solo all'utenza privata taglia fuori una grande fetta di acquirenti che avrebbero anche le risorse per pensare al green”.

**Mi sembra comunque di capire che lei non è un fan dell'elettrico....**

“Non ho detto questo. Affermo soltanto che le tappe europee sono fuori di logica e inoltre non si può certo costringere le famiglie italiane, già provate dalla crisi, ad aprire portafogli che non traboccano di banconote”.

### Cosa intende?

“Io parto dai numeri. Il circolante in Italia è di **39-40 milioni di vetture**. Un’auto su 5 ha superato i 20 anni. Quest’anno il venduto dovrebbe attestarsi attorno a **1,5 milioni di auto**. Se il trend, come è probabile, rimarrà questo ed anche tutti i nuovi acquisti fossero nell’elettrico quanto tempo ci vorrebbe a passare al green? I conti sono presto fatti e la data **del 2035** non sta in piedi. Non contesto la transizione, ma occorre uscire dalle ideologie e fare i conti con la realtà di un cambiamento complesso che merita un approccio pragmatico e realistico”.

### E per quanto riguarda il potere d’acquisto degli italiani?

“Lo champagne è buono, lo sappiamo. Ma occorre avere i soldi per permetterselo. Tralasciamo ogni altra considerazione e parliamo di prezzo: l’auto elettrica costa anche **il 30% in più di quella tradizionale**. Se pensiamo alla gamma più alta il discorso è diverso, ma per quei milioni di automobilisti che devono affrontare la spesa per una utilitaria ogni aumento è un salasso. Tra l’altro veniamo da quattro anni che hanno visto **ritocchi dei listini fino al 35%**”.

### Come mai c’è stato un tale aumento dei prezzi delle auto?

“A giocare sono stati una serie di fattori. Certamente ha pesato il **contenuto tecnologico**, in alcuni casi diventato obbligatorio, e che comunque ha permesso di avere maggior comfort e sicurezza. Come pure altri miglioramenti qualitativi. E poi c’è stata la **carenza di semiconduttori**, la minor produzione, i **costi delle materie prime e l’inflazione** alle stelle che hanno favorito i rincari. Per questo dico che oggi è ancora più importante rispetto al passato intervenire sulla fiscalità”.

### Dunque meno tasse sull’auto?

“Guardi non dobbiamo inventarci nulla. Basta guardare cosa si fa in Europa. In tutti gli altri Stati le **detrazioni fiscali per le partite Iva** arrivano anche al 100%. Da noi siamo al 40%. Stesso discorso sul fronte degli **ammortamenti**. Non è un caso che in Italia le percentuali di acquisto dei professionisti e piccoli imprenditori siano la metà che in Germania. Leggi favorevoli sul fronte tributario quelle tedesche che, tra l’altro, spingono il passaggio all’elettrico. Così si attua la svolta green, non con ultimatum”.

### Eppure le case automobilistiche spingono sull’elettrico.

“Anche in questo caso è in atto un **ripensamento...**”.

### Ma l’auto è ancora uno status symbol? C’è chi dice che per i giovani la vettura è ormai soltanto un mezzo per spostarsi...

“Se l’auto non fosse più un oggetto del desiderio perché si venderebbero tanti **Suv e citycar dalle linee particolari**? In realtà credo che l’auto continui ad avere un forte fascino. Occorre trovare formule per sostenere la domanda. Case e concessionari hanno messo in campo vari strumenti. Ma c’è bisogno anche della lungimiranza del governo”.

### Ecco, cosa pensa del nuovo esecutivo?

“Confido in questo governo. Il **viceministro all’economia Maurizio Leo** ha dichiarato che occorre rivedere la fiscalità sull’auto e lo stesso **premier Meloni** si è mostrata giustamente critica sull’ultimatum green dell’Europa. Ora attendiamo i fatti”

# IL NORD-EST QUOTIDIANO

## Mercato dell'auto: il 2023 riparte con gli incentivi sbilanciati sull'elettrico

*De Stefani Cosentino (Federauto): «serve un ripensamento complessivo a livello nazionale ed europeo sulle politiche della mobilità».*

13 Gennaio 2023



Gli **incentivi** per il **mercato** dell'**auto** sono **ripartiti** e a una settimana dall'**apertura** delle **prenotazioni** ancora una volta le **richieste** dei **consumatori** **riguardano** soprattutto i **veicoli tradizionali**, mentre quelli a **batteria** o **ibridi ricaricabili** **rimangono al palo**.

In questa intervista a "Focus" di "ViViItalia Tv", il direttore della Web Tv e de "Il NordEst Quotidiano", **Stefano Elena**, **intervista Adolfo De Stefani Cosentino**, **presidente** di **Federauto**, l'associazione di categoria dei concessionari di veicoli, con cui si traccia un primo quadro della situazione.

Il **problema** del **mercato** dell'**auto** in **Italia** è **legato** al fatto che l'**assetto** degli **incentivi** **non soddisfa** le **esigenze** dei **consumatori**, i



quali **non hanno sufficienti risorse economiche** per **acquistare** un **veicolo** a **batteria** o **ibrido** che, nonostante i **ricchi incentivi pubblici**, costa ancora migliaia di euro in più di un veicolo di pari livello con solo motore termico. Senza considerare il fatto che un **veicolo completamente elettrico** pone ancora **fortissimi vincoli di utilizzabilità** (dai tempi di ricarica della batteria alla disponibilità stessa dei punti di ricarica) e dei **costi**, oltre che all'acquisto, pure del **pieno elettrico**, specie se si è costretti a farlo presso i punti di ricarica ad alta potenza e di **tenuta del valore** sul **mercato dell'usato**.

**De Stefani Cosentino**, dopo avere dato dei **consigli di massima** su come **muoversi** sul **mercato dell'auto** all'atto dell'acquisto, **sottolinea** la **necessità** che il **governo Meloni intervenga** finalmente per **cancellare** le **storture** del **mercato nazionale**, a partire dall'**abolizione** di tutti i **vincoli esistenti** alla **deducibilità** dell'**auto aziendale**, che sarebbe il **volano** per **garantire** la **sostenibilità** del **mercato** e per **garantire introiti fiscali** alle **casce** dello **Stato**.

Infine, **chiosa maliziosa** sulle **scelte politiche** del **governo europeo** che, in fatto di mobilità, vuole mettere **fuori mercato** i **motori termici** entro il **2035**, **adombrando** che anche sul piano **fantasmagorico "Fit for 55"** ci sia stata qualche **"manina"** per non dire altro che, come nello **scandalo** scoppiato all'**Europarlamento** con le **mazzette** a **eurodeputati** dell'area socialista per ammorbidire le posizioni europee su Qatar e Marocco, abbia **influenzato** le **decisioni** di una **casta politica troppo impreparata** e **boccalona**, pronta a prendere per oro colato **proposte** che **costituiscono** un **profondo** ed **irrimediabile** danno **social e, economico** e **strategico** all'**indipendenza europea**.

# Rai Italia: focus sull'automotive a Casa Italia

• 31/01/2023 20:02



**ROMA\ aise\** - Nel 2023 avanti adagio. Ecco lo stato di salute dell'automotive fotografato a **"Casa Italia"** dagli esperti, nella puntata che andrà in onda domani su **Rai Italia**.

Carenze di materie prime e semiconduttori, covid e guerra hanno contribuito a creare delle distorsioni che stiamo superando a piccoli passi, hanno detto gli ospiti in studio. Altro tema, l'Europa ha deciso che entro il 2035 tutte le nuove auto dovranno essere ad emissione zero. "Un traguardo ardito su cui bisogna ancora lavorare molto", ha detto Michele Crisci, Presidente dell'Unione Rappresentanti Autoveicoli esteri, "bisogna avere una strategia che ci porti al 2035 guardando non solo alle auto elettriche, ma anche ai motori meno inquinanti Euro 6, ad esempio". Dubbi arrivano anche da Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente Federauto, i concessionari di automobili: "insieme con la Spagna, abbiamo il parco auto più vecchio in Europa, 12 anni in media, difficile pensare che dal 2035 possano circolare solo auto elettriche". In Europa, Germania, Regno Unito e Francia, sono particolarmente virtuose, "invece in Italia", ha aggiunto Emanuele Bompan, Direttore della rivista Materia Rinnovabile, "ad oggi le auto elettriche rappresentano appena il 3,7 per cento

del parco circolante”.

Poi, focus sulla Francia, quinto paese al mondo per numero di emigrati italiani: si stima che 4 milioni di cittadini francesi hanno origine italiana e 485 mila italiani sono iscritti all'AIRE.

Dove vivono e di cosa si occupano? Rispondono Emanuela D'Alessandro, Ambasciatrice d'Italia in Francia; Giovanna Botteri, corrispondente Rai da Parigi; Chiara Parisi, Direttrice Centre Pompidou-Metz e Paolo Benassi, Fondatore di un franchising della gelateria artigianale nel mondo.

La musica costruisce ponti e rinsalda amicizie, anche tra Nazioni. Lo racconta Federico Antonelli, Direttore dell'Istituto Italiano di Cultura di Pechino.

Continuiamo a parlare di musica anche con Stefano Palatresi e Monica Marangoni che hanno un ospite speciale: il cantautore Francesco Baccini.

### **Programmazione**

NEW YORK/TORONTO 1° febbraio h17.00

LOS ANGELES 1° febbraio h14.00

BUENOS AIRES/SAN PAOLO 1° febbraio h19.00

SYDNEY 1° febbraio h19.30

PECHINO/PERTH 1° febbraio h16.30

JOHANNESBURG 1° febbraio h16.45

BERLINO 1° febbraio h15.45

LISBONA 1° febbraio h14.45. **(aise)**





# FEDERATO

Federazione Italiana Concessionari Auto

## Truck

## DL MILLEPROROGHE: FEDERAUTO TRUCKS, DIMENTICATO COMPARTO VEICOLI COMMERCIALI

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 12 gen - 'Il nuovo anno e' cominciato in modo deludente per i veicoli commerciali che il Governo sembra aver dimenticato sia nel decreto Milleproroghe che nel rinnovo dell'Ecobonus'. Lo ha dichiarato Massimo Artusi, Vicepresidente e Responsabile Trucks&Van di Federauto. In particolare, Artusi ha espresso 'rammarico' in particolare per il fatto che la legge di Bilancio 2023 e il collegato decreto Milleproroghe 'non solo non hanno rinnovato i crediti d'imposta esistenti da diversi anni per gli investimenti in beni strumentali tradizionali e innovativi, ma non hanno neppure previsto la proroga dei termini di consegna per i beni gia' ordinati', oltre al fatto che nella 'ripresa dell'Ecobonus per l'acquisto di veicoli commerciali utilizzati nella logistica urbana e regionale continua a presentare i medesimi vincoli attuativi che hanno reso quasi del tutto inutilizzate le risorse a disposizione nel 2022'.

Com-Fla-

(RADIOCOR) 12-01-23 13:25:29 (0345)INF 5 NNNN

# TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

## Federauto Trucks&Van: «Delusi da Milleproroghe e rinnovo Ecobonus»



«Il nuovo anno è cominciato in modo deludente per i veicoli commerciali che il Governo sembra aver dimenticato sia nel decreto Milleproroghe che nel rinnovo dell'Ecobonus». Lo ha dichiarato **Massimo Artusi**, Vicepresidente e Responsabile Trucks&Van di Federauto.

Artusi ha espresso «rammarico» in particolare per il fatto che la **legge di Bilancio 2023** e il collegato decreto Milleproroghe «non solo non hanno rinnovato i crediti d'imposta esistenti da diversi anni per gli investimenti in

beni strumentali tradizionali e innovativi, ma non hanno neppure previsto la proroga dei termini di consegna per i beni già ordinati (e confermati con il versamento dell'anticipo del 20%), nonostante i gravissimi ritardi che la crisi di disponibilità delle materie prime e dei semiconduttori sta causando alle filiere produttive e distributive».

«Ci auguriamo», ha aggiunto il Vicepresidente di Federauto, «che il Ministero delle Imprese raccolga questo appello e si impegni, in fase di conversione del decreto, ad apportare le modifiche necessarie, prorogando i termini almeno di sei mesi, per evitare che le imprese vadano in difficoltà per una banale scadenza formale fissata in tempi con condizioni del tutto differenti rispetto a quelli attuali (alterati da eventi quali blocco canale Suez, pandemia e **guerra in Ucraina**)».



«A questo elemento di delusione», ha concluso Artusi, «se ne è aggiunto un altro: quello relativo alla **ripresa dell'Ecobonus per l'acquisto di veicoli commerciali** utilizzati nella logistica urbana e regionale, che continua a presentare i medesimi vincoli attuativi che hanno reso quasi del tutto inutilizzate le risorse a disposizione nel 2022. Anche in questo caso è necessario intervenire subito per correggere le regole su queste agevolazioni, liberando finalmente risorse che altrimenti sono destinate a restare inutilizzate a danno di tutti».



## Allarme di Federauto: senza proroga cadono i benefici del credito d'imposta

I dealer chiedono al Governo di posticipare la scadenza visti i tempi lunghi di consegna dei mezzi e sull'Ecobonus dicono: è da cambiare, nel 2022 usato solo il 10% del fondo

di Filomena Greco



Niente aiuti per i veicoli commerciali. Perlopiù in un momento di forti rialzi del costo dei carburanti. A lanciare l'allarme è Federauto con Massimo Artusi, Vicepresidente e Responsabile Trucks&Van che sottolinea: «Il nuovo anno è cominciato in modo deludente per i veicoli commerciali che il Governo sembra aver dimenticato sia nel decreto Milleproroghe che nel rinnovo dell'Ecobonus». La questione è duplice per il settore che sconta una carenza di strumenti agevolativi e che ha chiuso il 2022 con una flessione del 13% sul 2021, 24mila veicoli in meno rispetto all'anno precedente,

### Il nodo credito d'imposta

Manca all'appello il rinnovo dei crediti d'imposta, «una misura che esiste da diversi anni – ricorda Artusi – proprio a sostegno degli investimenti in beni strumentali tradizionali e innovativi». Ma non solo, «il Governo – aggiunge Federauto – non ha neppure previsto la proroga dei termini di consegna per i beni già ordinati e confermati, con il versamento dell'anticipo del 20%, nonostante i gravissimi ritardi che la crisi di disponibilità delle materie prime e dei semiconduttori sta causando alle filiere produttive e distributive».

Se non si immatricola il mezzo entro il 30 maggio, dunque, si rischia di perdere il beneficio del credito pur avendo fatto l'acquisto nel corso del 2022. La consegna dei veicoli industriali, confermano i dealer, richiede mediamente un anno di attesa, «chi ha acquistato nell'ultimo semestre del 2022 rischia di non poter utilizzare il credito di imposta, oltre al danno anche la beffa» commenta Artusi.

## Ecobonus da cambiare

Al problema del credito d'imposta si aggiunge poi la questione degli Ecobonus, con il nuovo piano di aiuti operativo dal 10 gennaio scorso. Di fatto gli incentivi per l'acquisto di veicoli commerciali «utilizzati nella logistica urbana e regionale», spiega Federauto, presentano gli stessi vincoli attuativi della versione 2022, vincoli «che hanno reso quasi del tutto inutilizzate le risorse a disposizione l'anno scorso».

Per il comparto dei veicoli commerciali il piano incentivi prevede una misura – da 4mila a 6mila euro di aiuti – soltanto nel caso si acquisti un veicolo commerciale full electric (Bev) a fronte della rottamazione, obbligatoria, di un mezzo tradizionale. «L'anno scorso – spiega Artusi – è stato utilizzato solo il 10% dello stanziamento pari a 10 milioni». Non è stato introdotto alcun correttivo dunque la misura è destinata a rimanere al palo anche quest'anno.

- La richiesta, dunque, dei dealer di commerciali e truck è duplice: da un lato modificare l'Ecobonus destinato ai veicoli commerciali, «liberando finalmente risorse che altrimenti sono destinate a restare inutilizzate a danno di tutti». E poi, soprattutto, risolvere la questione dei crediti d'imposta: «Ci auguriamo – conclude il vicepresidente di Federauto – che il ministero delle Imprese raccolga questo appello e si impegni, in fase di conversione del decreto Milleproroghe, ad apportare le modifiche necessarie, allungando i termini almeno di sei mesi, per evitare che le imprese vadano in difficoltà per una banale scadenza formale».



## Il Decreto Milleproroghe dimentica l'autotrasporto

Il testo del Decreto Milleproroghe non contiene alcun provvedimento per estendere i termini di consegna dei veicoli industriali nell'ambito dei contributi per il rinnovo delle flotte dell'autotrasporto.

## Concessionari camion delusi da Milleproroghe e Legge Bilancio

Venerdì, 13 Gennaio 2023 11:35

Il Decreto Milleproroghe la Legge di Bilancio sono state due occasioni perdute per **favorire il rinnovo del parco circolante** dei veicoli industriali. È quanto emerge da una nota diffusa il 12 gennaio dall'associazione dei concessionari Federauto, che si dichiara "delusa" da questi provvedimenti. Il presidente della divisione Trucks&Van, Massimo Artusi, spiega che i due provvedimenti "non hanno rinnovato i crediti d'imposta esistenti da diversi anni per gli investimenti in beni strumentali tradizionali e innovativi, ma non hanno neppure previsto la proroga dei termini di consegna per i beni già ordinati (e confermati con il versamento dell'anticipo del 20%), nonostante i gravissimi ritardi che la crisi di disponibilità delle materie prime e dei semiconduttori sta causando alle filiere produttive e distributive".

L'associazione ha ancora una speranza: "che il ministero delle Imprese raccolga questo appello e si impegni, in fase di conversione del Decreto, ad **apportare le modifiche necessarie**, prorogando i termini almeno di sei mesi, per evitare che le imprese vadano in difficoltà per una banale scadenza formale fissata in tempi con condizioni del tutto differenti rispetto a quelli attuali (alterati da eventi quali blocco canale Suez, pandemia e guerra in Ucraina)".

Federauto è delusa anche dal **rinnovo dei contributi per l'acquisto di veicoli elettrici**, in particolare per quelli di trasporto merci della gamma medio-leggera a trazione elettrica, perché "continua a presentare i medesimi vincoli attuativi che hanno reso quasi del tutto inutilizzate le risorse a disposizione nel 2022. Anche in questo caso è necessario intervenire subito per correggere le regole su queste agevolazioni, liberando finalmente risorse che altrimenti sono destinate a restare inutilizzate a danno di tutti", conclude Artusi.



## Legge di Bilancio e Milleproroghe deludono i concessionari

Massimo Artusi, vicepresidente e responsabile Trucks&Van di Federauto: «Il nuovo anno è cominciato in modo deludente per i veicoli commerciali che il governo sembra aver dimenticato sia nel decreto Milleproroghe che nel rinnovo dell'Ecobonus

Di **Redazione** - 16 Gennaio 2023



La legge di Bilancio 2023 e il collegato decreto Milleproroghe hanno deluso le aspettative di Federauto. Massimo Artusi, vicepresidente e responsabile Trucks&Van dell'associazione che riunisce i concessionari in una recente

nota ha espresso il proprio rammarico per il mancato rinnovo dell'ecobonus puntualizzando «non solo **non hanno rinnovato i crediti d'imposta** esistenti da diversi anni per gli investimenti in beni strumentali tradizionali e innovativi, ma **non**

**hanno neppure previsto la proroga dei termini di consegna per i beni già ordinati** (e confermati con il versamento dell'anticipo del 20%), nonostante i gravissimi ritardi che la crisi di disponibilità delle materie prime e dei semiconduttori sta causando alle filiere produttive e distributive».

Il vicepresidente di Federauto auspica «che il ministero delle Imprese raccolga questo appello e si impegni, in fase di conversione del decreto, ad **apportare le modifiche necessarie, prorogando i termini almeno di sei mesi**, per evitare che le imprese vadano in difficoltà per una banale scadenza formale fissata in tempi con condizioni del tutto differenti rispetto a quelli attuali (alterati da eventi quali blocco canale Suez, pandemia e guerra in Ucraina)».

Altra questione deludente, per cui Artusi auspica un correttivo è il rinnovo per l'acquisto di **veicoli commerciali elettrici**, quelli maggiormente utilizzati nella logistica urbana e regionale «che continua a presentare i medesimi vincoli attuativi che hanno reso **quasi del tutto inutilizzate le risorse a disposizione nel 2022**. Anche in questo caso – conclude Artusi – è necessario intervenire subito per **correggere le regole** su queste agevolazioni, **liberando finalmente risorse** che altrimenti sono destinate a restare inutilizzate a danno di tutti».



31 Gennaio 2023

## Artusi (Federauto Trucks): “per l’autotrasporto occorrono risposte più pronte”

*“Le difficoltà delle aziende dell’autotrasporto, costrette da un anno a fronteggiare l’elevato costo dei carburanti, senza che le risorse tese a mitigare gli effetti di tale aumento riescano a fluire con la rapidità e la continuità necessaria, sono seguite con costante attenzione, convinta solidarietà e, a questo punto, apprensione da Federauto Trucks&Van.”*

Lo ha dichiarato il vice presidente di Federauto delegato al settore Trucks&Van, **Massimo Artusi**, ricordando che *“a tutt’oggi non sono state ancora emanate le procedure per l’erogazione dei 200 milioni stanziati dalla legge di Bilancio né degli ulteriori 85 milioni previsti dal decreto Aiuti ter, ma si è anche interrotta, per una sentenza del TAR che chiede l’allargamento al conto proprio della platea dei beneficiari, l’erogazione di una parte dei 500 milioni stanziati nel maggio 2022 con il primo decreto Aiuti.”*

*“Abbiamo preso atto della comprensione dei problemi del settore e della disponibilità ad affrontarli e a risolverli manifestata a più riprese dal Governo, compresa l’ultima assemblea di CONFTRASPORTO, negli interventi del ministro Salvini e del vice ministro Rixi, e ci rendiamo anche conto che l’accavallarsi dei problemi e l’urgenza dei tempi che questi pongono hanno bisogno di una struttura adeguatamente rafforzata per risposte più tempestive, tuttavia, va evidenziata che manca ancora continuità nel sostegno agli investimenti, non essendo ancora stato emanato il decreto ministeriale per l’erogazione dei 25 milioni di incentivi del Fondo investimenti autotrasporto 2022.” “Una direzione su cui è diventato stringente operare è quella di rafforzare la struttura della macchina ministeriale, in primo luogo della DG Autotrasporto e della MCTC, per far sì che i propositi – certamente apprezzabili – vengano saldati con gli strumenti materiali per una loro rapida attuazione, in assenza della quale la certezza richiesta dalle imprese possa divenire realtà”, ha concluso Artusi.*



Federauto Trucks&Van: «Per l'autotrasporto occorrono risposte più pronte»

## Federauto Trucks&Van: «Per l'autotrasporto occorrono risposte più pronte»

31/01/2023

*«Le difficoltà delle aziende dell'autotrasporto, costrette da un anno a fronteggiare l'elevato costo dei carburanti, senza che le risorse tese a mitigare gli effetti di tale aumento riescano a fluire con la rapidità e la continuità necessaria, sono seguite con costante attenzione, convinta solidarietà e, a questo punto, apprensione da Federauto Trucks&Van».*



Lo ha dichiarato il vice presidente di Federauto delegato al settore Trucks&Van, **Massimo Artusi**, ricordando che «a tutt'oggi non sono state ancora emanate le procedure per l'erogazione dei 200 milioni stanziati dalla legge di Bilancio né degli ulteriori 85 milioni previsti dal decreto Aiuti ter, ma si è anche interrotta, per una sentenza del TAR che chiede l'allargamento al conto proprio della platea dei beneficiari, l'erogazione di una parte dei 500 milioni stanziati nel maggio 2022 con il primo decreto Aiuti».

*«Abbiamo preso atto della comprensione dei problemi del settore e della disponibilità ad affrontarli e a risolverli manifestata a più riprese dal Governo, compresa l'ultima assemblea di CONFTRASPORTO, negli interventi del ministro Salvini e del vice ministro Rixi, e ci rendiamo anche conto che l'accavallarsi dei problemi e l'urgenza dei tempi che questi pongono hanno bisogno di una struttura adeguatamente rafforzata per risposte più tempestive, tuttavia, va evidenziata che manca ancora continuità nel sostegno agli investimenti, non essendo ancora stato*

*emanato il decreto ministeriale per l'erogazione dei 25 milioni di incentivi del Fondo investimenti autotrasporto 2022».*

*«Una direzione su cui è diventato stringente operare è quella di rafforzare la struttura della macchina ministeriale, in primo luogo della DG Autotrasporto e della MCTC, per far sì che i propositi – certamente apprezzabili – vengano saldati con gli strumenti materiali per una loro rapida attuazione, in assenza della quale la certezza richiesta dalle imprese possa divenire realtà», ha concluso Artusi.*

## 1. ANSA.it

2. Economia

3. PMI

4. Autotrasporto: Federauto, servono risposte più pronte

# Autotrasporto: Federauto, servono risposte più pronte

Redazione ANSA TORINO

31 gennaio 2023 10:41 NEWS

(ANSA) - TORINO, 31 GEN - "Le difficoltà delle aziende dell'autotrasporto, costrette da un anno a fronteggiare l'elevato costo dei carburanti, senza che le risorse tese a mitigare gli effetti di tale aumento riescano a fluire con la rapidità e la continuità necessaria, sono seguite con costante attenzione, convinta solidarietà e, a questo punto, apprensione da Federauto Trucks&Van".

Lo ha detto il vice presidente di Federauto delegato al settore Trucks&Van, Massimo Artusi, ricordando che "a tutt'oggi non sono state ancora emanate le procedure per l'erogazione dei 200 milioni stanziati dalla legge di Bilancio né degli ulteriori 85 milioni previsti dal decreto Aiuti ter, ma si è anche interrotta, per una sentenza del Tar che chiede l'allargamento al conto proprio della platea dei beneficiari, l'erogazione di una parte dei 500 milioni stanziati nel maggio 2022 con il primo decreto Aiuti".

"Abbiamo preso atto della comprensione dei problemi del settore e della disponibilità ad affrontarli e a risolverli manifestata a più riprese dal Governo - spiega - e ci rendiamo anche conto che l'accavallarsi dei problemi e l'urgenza dei tempi hanno bisogno di una struttura rafforzata per risposte più tempestive, tuttavia, va evidenziata che manca ancora continuità nel sostegno agli investimenti, non essendo ancora stato emanato il decreto ministeriale per l'erogazione dei 25 milioni di incentivi del Fondo investimenti autotrasporto 2022. Una direzione su cui è diventato stringente operare è quella di rafforzare la struttura della macchina ministeriale, in primo luogo della Dg Autotrasporto e della Mctc, per far sì che i propositi vengano saldati con gli strumenti materiali per una loro rapida attuazione". (ANSA).



## Federauto Trucks&Van, Artusi: 'Sono necessarie risposte più pronte per l'autotrasporto'

Le aziende di autotrasporto stanno fronteggiando diversi problemi, come l'elevato costo dei carburanti

di [Alessio Salome](#) 31 Gennaio, 2023



**Massimo Artusi**, vicepresidente di Federauto Trucks&Van, ha dichiarato nelle scorse ore che le difficoltà delle aziende dell'autotrasporto sono seguite con costante attenzione, convinta solidarietà e apprensione da parte di **Federauto Trucks&Van**.

Queste sono costrette da un anno a fronteggiare l'elevato costo dei carburanti. **Artusi** afferma che, a tutt'oggi, non sono state ancora emanate le procedure per l'erogazione dei 200 milioni di euro stanziati dalla Legge di Bilancio, né gli ulteriori 85 milioni previsti dal **decreto Aiuti ter**.

Inoltre, è stata interrotta l'erogazione di una parte dei 500 milioni stanziati a maggio 2022 con il primo **decreto Aiuti** a causa di una sentenza del TAR, che chiede l'allargamento al conto proprio della platea dei beneficiari.

### **Bisogna rafforzare la struttura della macchina ministeriale**

*“Abbiamo preso atto della comprensione dei problemi del settore e della disponibilità ad affrontarli e a risolverli manifestata a più riprese dal Governo, compresa l'ultima assemblea di CONFTRASPORTO, negli interventi del ministro Salvini e del vice ministro*

*Rixi, e ci rendiamo anche conto che l'accavallarsi dei problemi e l'urgenza dei tempi che questi pongono hanno bisogno di una struttura adeguatamente rafforzata per risposta più tempestive, tuttavia, va evidenziata che manca ancora continuità nel sostegno agli investimenti, non essendo ancora stato emanato il decreto ministeriale per l'erogazione dei 25 milioni di incentivi del Fondo investimenti autotrasporto 2022", ha detto Artusi.*

Il presidente di Federauto Trucks&Van chiede di rafforzare la struttura della macchina ministeriale, in primo luogo della **DG Autotrasporto** e della **MCTC** in modo che i propositi vengano saldati con degli strumenti materiali per una loro rapida attuazione, in assenza della quale la certezza richiesta dalle imprese possa diventare realtà.

## Polo Logistico Gruppo FS: Fit-Cisl, necessario un concreto rilancio del cargo ferroviario

martedì 31 gennaio 2023

Grande interesse è stato espresso dalla **Fit-Cisl** per il nuovo **Piano industriale del Gruppo Fs Italiane**, che prevede anche la riorganizzazione delle società in quattro Poli di business: Infrastrutture, Passeggeri, Logistica e Urbano. In particolare, l'attenzione è stata rivolta alla creazione del Polo Logistico delle merci, che rivestirà **un ruolo sempre più centrale nello sviluppo della mobilità integrata**.

La Fit-Cisl **ha condiviso l'obiettivo ambizioso di raddoppiare la quota di trasporto merci su ferrovia**, portandola dall'11% al 30% entro il 2030. Ma per raggiungere questo obiettivo, spiega la sigla, è necessario rafforzare il trasporto merci su rotaia, sfruttando anche le **autostrade viaggianti**.

**La Fit-Cisl** spera in **un sostegno economico del governo** per le imprese che decidono di investire in questo segmento. Tuttavia, ritiene che il Polo Logistico delle merci non stia esprimendo pienamente il suo potenziale e che sia **necessario intraprendere iniziative concrete per il rilancio del trasporto merci su ferrovia**. In assenza di risposte positive da parte del Gruppo Fs, la Fit-Cisl valuterà le azioni più idonee da mettere in campo.





# FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

## Radio\Tv



SMART CAR 03/01/2023



## Concessionarie: un anno di cambiamenti

Il 2023 è l'anno dell'entrata in vigore della normativa europea BER che, tra le altre cose, disciplina il passaggio da concessionario ad agenzia. Questo cambiamento nel comparto della distribuzione procede però a macchia di leopardo, con case che hanno già annunciato l'adeguamento e produttori più resistenti. Come confermato da **Adolfo De Stefani Cosentino**, *presidente di Federauto*, la Federazione italiana Concessionari Auto, è un momento delicato per le concessionarie italiane che devono anche affrontare l'andamento altalenante della produzione e del mercato.

## Rai Italia: focus sull'automotive a Casa Italia

- 31/01/2023 20:02

Dubbi arrivano anche da Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente Federauto, i concessionari di automobili: "insieme con la Spagna, abbiamo il parco auto più vecchio in Europa, 12 anni in media, difficile pensare che dal 2035 possano circolare solo auto elettriche".