



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Febbraio 2023



FEDERAUTO
Federazione Italiana Concessionari Auto

Sommario Rassegna Stampa

Indice

| | |
|--------------------|-----------|
| Cartaceo | 2 |
| <u>Web</u> | <u>32</u> |
| <u>Truck</u> | <u>73</u> |
| <u>Radio</u> | <u>92</u> |

NEL 2022 CI SONO STATI 2,7 MILIONI DI PASSAGGI DI PROPRIETÀ

Mancano le auto nuove, decolla l'usato I concessionari: "Nel 2023 cambia tutto"

MASSIMO MAMBRETTI

I bilanci delle vendite delle auto nuove e usate del 2022 riportano perdite secche a livello di numeri e una crescita dei prezzi di entrambi i settori. Tuttavia, il mercato dell'usato sebbene in calo del 10% rispetto al 2021 ha surclassato decisamente quello del nuovo, accontentando più di 2,7 milioni di italiani (le auto nuove vendute sono state 1.316.702) spinti dalla diminuzione del potere di acquisto che si sono orientati verso modelli con motori diesel e a benzina, a dispetto del caro carburanti e delle limitazioni in cui incorrono in alcune aree d'Italia. Va aggiunto che più della metà dei passaggi di proprietà è avvenuto tra privati, ovvero in un contesto basato sulla fidu-

cia poiché svincolato dalle formule di garanzia assicurata dalle reti di vendita. Come mai?

«L'andamento dell'usato – spiega Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di [] che rappresenta i Concessionari di tutto il settore automotive – l'anno scorso è stato fortemente condizionato dalla carenza di vetture nuove generata dalle difficoltà innescate dalla mancanza di componentistica. Una situazione che ha rallentato il ritiro dell'usato nelle concessionarie».

Aggiunge: «La scarsità dell'offerta ha influito sui prezzi, che hanno raggiunto picchi impensabili persino per esemplari non molto recenti. Per intenderci, modelli Euro 4. Per la prima volta nella storia, nel complesso le loro vendite sono state il doppio di quelle delle auto nuove. Un risultato che

si è un po' avvicinato a quelli di altri Paesi europei dove l'usato corre fortissimo grazie anche alla complicità di costi che pesano sui prezzi finali. Per esempio, la voltura da noi costa in media 450 euro (dai 266 ai 1350, in base alla potenza), mentre in Inghilterra è pari a zero e in Germania è di appena di 30 euro».

Fermo restando che la rivendita di usato molto difficilmente diminuirà e che le auto elettriche non scaleranno le classifiche delle vendite (sono ancora poche, hanno prezzi di partenza elevati e non sono supportate da diffuse reti di ricarica veloce), secondo gli analisti più attendibili la disponibilità e i prezzi delle vetture usate quest'anno dovrebbero rimodularsi. «Per dire con certezza cosa accadrà quest'anno ci vorrebbe la sfera di cristallo. Mi af-

fido alle previsioni che dicono – prosegue il Presidente di [] – che si dovrebbe ridurre la carenza di componentistica. Quindi dovrebbero esserci più auto nuove da consegnare, più usate da mettere in vendita e a prezzi un po' più contenuti rispetto al 2022, seguendo la logica della richiesta-offerta».

E ancora: «Il differente andamento del mercato del nuovo dovrebbe favorire il rientro di vetture piuttosto recenti, per intenderci quelle di tre-quattro anni del noleggio a lungo termine o delle formule finanziarie "buyback", molte delle quali sono Euro 6. Quindi, utili per contribuire a rinnovare il nostro parco circolante. In ottica generale una metà a lungo termine, considerando che quaranta milioni di auto hanno mediamente dodici anni». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

450

Il prezzo medio in euro di una voltura in Italia, in Germania è di 30 e in Gran Bretagna è gratis



A GENNAIO LE IMMATRICOLAZIONI IN ITALIA SONO AUMENTATE DEL 19% A 128.301 UNITÀ

Riparte il mercato dell'auto

*Crolla al 2,6% la quota dell'elettrico,
le alimentazioni ibride salgono al 36,7%
Stellantis incrementa le vendite del 12%*

DI FRANCESCO BERTOLINO

Il mercato dell'auto italiano parte forte nel 2023, ma perde l'elettrico per strada. Dopo il rialzo del 21% messo a segno a dicembre 2022, a gennaio le immatricolazioni sono aumentate del 19%, attestandosi a 128.301 unità.

Certo, il dato va letto in prospettiva: le vendite di automobili nel Paese è ancora del 22,4% inferiore ai livelli raggiunti nel gennaio 2019, ossia nel periodo antecedente all'emergenza sanitaria. A tre anni di distanza, tuttavia, è probabilmente giunto il momento di prendere atto che il mercato e le preferenze dei consumatori sono cambiate. Non è detto perciò che i volumi di immatricolazioni torneranno mai ai livelli pre-pandemici.

Con questa premessa, i numeri del primo mese del 2023 sono comunque incoraggianti e autorizzano a sperare in un anno di ripresa per il settore au-

to. Stando all'inchiesta congiunturale mensile condotta dal Centro Studi Promotor, l'affluenza dei visitatori nei concessionari è in deciso aumento e di conseguenza sta accelerando anche l'acquisizione di ordini che, dopo le difficoltà di approvvigionamento del 2022, i costruttori sono di nuovo in grado di evadere in tempi ragionevoli.

Secondo Gian Primo Quagliano, presidente del Csp, è legittimo attendersi che continui la serie positiva iniziata con la crescita dell'agosto scorso dopo tredici cali consecutivi. «La ripresa in atto è dovuta essenzialmente ad un allentamento delle difficoltà dell'offerta generate dalla carenza di chip e di altri componenti essenziali per la produzione di autovetture», spiega Quagliano, confermando la previsione di 1,5 milioni di autovetture immatricolate nel 2023. Il dato segnerebbe una crescita del 14% sul 2022 del 14%, ma lascerebbe un vuoto da colmare di oltre 400.000 autovetture ri-

spetto al 2019.

In mezzo a tanti numeri positivi spicca però il tracollo dell'elettrico. Mentre le alimentazioni ibride sono giunte a una quota di mercato del 36,7%, a gennaio le auto elettriche pure (Bev) si sono fermate al 2,6% del totale immatricolato, lontanissime dal 12,1% registrato nel 2022 in Europa e soprattutto dai limiti fissati dall'Ue. «I volumi dei veicoli elettrici restano estremamente bassi rispetto agli ambiziosi obiettivi europei al 2035», spiega Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di

«Il settore è in grande trasformazione e la riluttanza dei clienti, intensa come scarsa propensione a sostituire convintamente e massivamente i propri modelli endotermici con i Bev nonostante gli incentivi statali, suggeriscono di mantenere un approccio neutrale dal punto di vista della tecnologia impiegata per ridurre l'inquinamento in atmosfera».

Più ottimista l'Unrae, che prevede per l'anno in corso una

lenta crescita dei veicoli elettrici e ibridi plug-in. L'associazione delle case estere spera in un'accelerazione grazie anche alla pubblicazione dei decreti del Ministero dell'Ambiente e Sicurezza Energetica, che stanziavano 713 milioni per l'installazione, entro i prossimi tre anni, di 13.755 infrastrutture di ricarica elettrica da 90 kW nei centri urbani e di almeno altre 7.500 ricariche super veloci (175 kW) nelle superstrade.

Quanto ai singoli costruttori, Stellantis ha immatricolato a gennaio 43.342 auto rispetto alle 38.593 unità dello stesso periodo dell'anno precedente (+12,3%), con una buona performance di Alfa Romeo (+156%) e Maserati (+209%). La quota di mercato, in base ai numeri elaborati dal gruppo su fonte Dataforce, è pari al 33,9%, in calo rispetto alla quota del 35,8% di gennaio 2021. Notevole la crescita di Tesla che ha incrementato le vendite del 1000%, passando da 32 a 326 vetture. (riproduzione riservata)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

In gennaio le immatricolazioni salgono del 19%

Auto, mese positivo

Stellantis in crescita del 12,3%

DI GIOVANNI GALLI

Parte con il piede giusto l'anno nuovo per il mercato dell'auto in Italia. A gennaio sono stati immatricolati 128.301 veicoli, il 19% in più rispetto allo stesso mese del 2022. Stellantis ha registrato 43.342 vetture, con un aumento del 12,3%. La quota di mercato è scesa dal 35,8 al 33,9%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 520.549, ha interessato per il 24,65% vetture nuove e per il 75,35% l'usato. Rispetto a gennaio 2019, cioè alla situazione pre-Covid, il dato del mese scorso vede una flessione del 22,4%.

Unrae, l'associazione delle case automobilistiche estere, parla di «avvio promettente». Le previsioni per l'intero anno rimangono tuttavia prudenti e confermano la stima, indicata nei mesi scorsi, di 1,4 milioni di immatricolazioni, in crescita del 6,3% sul 2022. Il mercato resta condizionato da prospettive economiche negative e dalla carenza di prodotto, almeno nella

prima parte del 2023. «I decreti del ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica vanno sicuramente nella direzione giusta per la transizione verso una mobilità sostenibile, che però ha bisogno di provvedimenti mirati anche alla ripresa del mercato, cominciando dall'inclusione tra i beneficiari di tutte le persone giuridiche senza alcuna esclusione e con bonus interi, anziché dimezzati, e dall'eliminazione delle soglie del price cap per le auto elettriche o, al massimo, prevedendo una soglia unica a 50 mila euro», ha affermato il presidente di Unrae, Michele Crisci. «È ancora necessario un provvedimento che allunghi i termini per il completamento delle prenotazioni ecobonus da 180 a 360 giorni e, in tema di infrastrutture di ricarica, è quantomai urgente una spinta per accelerare l'iter dei recenti decreti sul finanziamento per l'acquisto e l'installazione di colonnine di ricarica da parte di privati e condomini che, a oggi, prevedono tempi di at-

tuazione molto lunghi».

«Il 2022, che ha chiuso con quasi il -10% di immatricolazioni, ha mostrato nella seconda metà dell'anno segnali di recupero che vengono confermati anche con l'inizio del nuovo anno, ma con una prospettiva in ombra per i veicoli elettrici, i cui volumi restano infatti estremamente bassi rispetto agli ambiziosi obiettivi europei al 2035», ha osservato Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di [redacted] la federazione dei concessionari. «Il settore è in grande trasformazione e la riluttanza dei clienti, intesa come scarsa propensione a sostituire convintamente e massivamente i propri modelli endotermici con i Bev nonostante gli incentivi statali, suggeriscono di mantenere un approccio neutrale dal punto di vista della tecnologia impiegata per ridurre l'inquinamento in atmosfera e che, altresì, la formula dell'Ecobonus (nuovi fondi 2023 ma vecchie regole) va rivisitata nei requisiti di erogazione».

1 Riproduzione riservata





IL DIBATTITO SULLO STOP AI MOTORI TERMICI

Auto, il diktat europeo sul «tutto elettrico» divide il sistema-Paese

*Filiera italiana per la «svolta» green
Costruttori esteri pronti a reagire alla sfida*

*Per i concessionari
di [REDACTED]
è già scattato
l'allarme sia sulle
tecnologie che sulla
tenuta occupazionale*

Pierluigi Bonora

■ Solo auto elettriche dal 2035: il recente via libera del Parlamento Ue è stato accolto diversamente dalle tre principali associazioni automotive italiane. C'è chi, come Unrae (importatori), parla di importanti opportunità, ma occorre un'efficace agenda di governo; chi, come Anfia (filiera nazionale), chiede altrettanta attenzione verso le altre tecnologie utili per la decarbonizzazione; e poi [REDACTED] (concessionari), che considera a forte rischio non solo la competitività delle imprese italiane ed europee in un settore così strategico, ma soprattutto il lavoro, a vantaggio dei cinesi. E Stellantis? Il gruppo guidato da Carlos Tavares, fuori dalle associazioni italiane e da quella europea, che a fine marzo presenterà il suo «Freedom of Mobility Forum», vede nei prezzi delle elettriche, ancora alti per la classe media, la sfida vera: «Bisogna arrivare a venderle anche senza ecobonus», la carta vincente per il top manager.

Più ottimista è Michele Crisci, presidente di Unrae: «È necessario tranquillizzare i consumatori

- afferma - perché le auto elettriche non saranno solo per i ricchi; l'aumento graduale delle produzioni contribuirà, infatti, ad abbattere costi e prezzi; gli incentivi, soprattutto per le aziende, servono ad abbreviare i tempi». Per Crisci, «non sono pochi i 12 anni da qui al 2035, visto che da decenni si è al lavoro per abbattere i sempre più rigorosi limiti alle emissioni. Il 2035 non deve far paura. Si metta a terra un piano serio e le autostrade siano dotate di stazioni di servizio per auto le elettriche, sul modello di quelle per i carburanti. Le ricariche veloci, comunque, richiederanno sempre il doppio o il triplo di tempo rispetto a un pieno di carburante». Crisci, che pure si dice favorevole alla neutralità tecnologica (tutte le soluzioni di alimentazioni green sul mercato), non vede però nella «Cina-dipendenza» un pericolo, «visto che il settore già anni fa ha cominciato a investire in quel Paese, e l'Europa continua a essere dipendente dal mondo arabo per il petrolio e, dopo la Russia, dall'Algeria per il gas».

Una posizione sulla Cina, quella di Crisci, al vertice di Volvo Auto Italia, in contrasto con

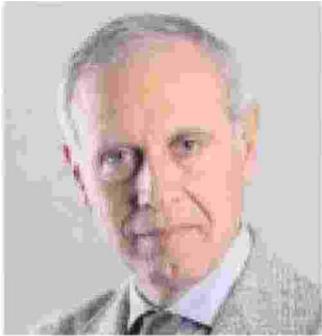
la visione generale.

Il presidente di Anfia, Paolo Scudieri, ha presentato una serie di proposte all'Ue, sottolineando subito che i target di riduzione di CO2 «stanno già rivoluzionando la filiera produttiva europea, storicamente leader nelle tecnologie legate all'endotermico». «Un settore - leggiamo nella *position paper* di Anfia - che si trova a rincorrere Paesi (Cina in primis, ndr) che dominano l'elettrificazione per non perdere del tutto la competitività a livello globale».

A unire le associazioni - e la stessa Stellantis - è il giudizio negativo sul tema Euro 7: «Appaiono inverosimili - stigmatizza Anfia - le tempistiche attuative proposte, ovvero il 2025 per gli automezzi leggeri e il 2027 per quelli pesanti. Si richiedono alle imprese investimenti fortissimi in tempi molto ristretti, prevedendo per i veicoli leggeri l'addio ai motori endotermici dall'anno 2035». Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di [REDACTED] auspica che il punto programmato da Bruxelles nel 2026, «possa aprire gli occhi sull'assurdità del "tutto elettrico" dal 2035, lasciando la porta aperta anche all'ibrido e ai biocarburanti».

[REDACTED] paventa un'Europa a due velocità: «Non si può applicare tutto per tutti allo stesso momento, servono aiuti specifici globali dall'Ue». E aggiunge: «L'Italia utilizzi i 220 milioni di fondi avanzati nel 2022 e quelli inutilizzati per l'elettrico quest'anno. Due le proposte (condivise con Unrae) per le partite Iva: si detragga tutta l'Iva sull'ac-

quisto di un'auto elettrica, con il conseguente azzeramento del *fringe benefit* e la riduzione del cuneo fiscale. Ma si detragga anche l'80% sulle ibride *plug-in* per chi deve percorrere distanze lunghe. Se non si rivede la scadenza del 2035, con un parco auto molto anziano come quello italiano, l'«effetto Cuba» sarà inevitabile».



ANFIA
Il presidente Paolo Scudieri



UNRAE
Il presidente Michele Crisci



Adolfo De Stefani Cosentino

MERCATO
Una Fiat 500 elettrica al montaggio nella fabbrica Stellantis di Mirafiori. Anche per l'ad Carlos Tavares i prezzi, senza incentivi, sono elevati

CONVERGENZA

Associazioni e Stellantis contrarie all'accelerazione sulla normativa Euro 7



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

IL FUTURO DEL SETTORE

Il mercato dell'auto riparte Ma il pre-Covid resta lontano

A gennaio immatricolazioni +19%, grazie al primo effetto degli incentivi. E l'Europa torna ai livelli del '93

Pierluigi Bonora

■ Parte con il segno positivo a doppia cifra (+19%) il 2023 dell'auto in Italia, anche se il dato resta sempre molto al di sotto dei livelli del 2019 (-22,4%), cioè prima della lunga serie di eventi negativi - tra pandemia, guerra, crisi energetica, inflazione alle stelle e mancanza di materie prime - che hanno fortemente condizionato la vita di tutti.

Ma se in Italia, guardando ai volumi del 2022, si è tornati alle immatricolazioni degli anni '70 (peggior risultato in Europa con 1,3 milioni di unità), anche il Vecchio continente ha fatto un passo indietro, riportandosi al 1993 (vendite pari a 9,2 milioni) in virtù dei 9,3 milioni di veicoli immatricolati lo scorso anno (13 milioni nel 2019).

Intanto, il piano incentivi per l'acquisto di auto a zero e ridotte emissioni di CO2, attivo dal 10 gennaio, «sta mostrando - commenta Gian Primo Quagliano (Centro studi Promotor) - gli stessi problemi di quello del 2022; in particolare, lo stanziamento per le auto ad alimentazione tradizionale è già stato prenotato per l'83,4% e, quindi, si esaurirà a brevissimo, mentre lo stanziamento per vetture elettriche e dintorni rischia di rimanere in larga misura inutilizzato». A ieri, infatti, per i veicoli a batteria sono stati prenotati incentivi soltanto per il 3,3% e per quelli *plug-in* (ibridi con la spina) per il 2,8%.

Sul lato delle alimentazioni, si evidenzia a gennaio la flessione delle elettriche (-8,6%) con una quota che scende al di sotto del 3%; vanno meglio le

plug-in (+10,1%) con quota al 4,7% e le ibride elettrificate (+25%) per una penetrazione del 36,7%. Benzina, Diesel e Gpl segnano, rispettivamente +16,2% (26,6% di quota), +20% (18,8% di quota) e +30,6% (10,3% di quota mercato). Sempre male il metano: -79,4% e una penetrazione irrilevante.

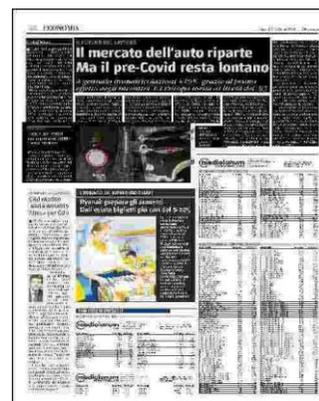
La proposta al governo di Adolfo De Stefani Cosentino

«Riteniamo sia utile rivedere i numerosi paletti normativi che limitano l'impiego degli ecobonus, ripristinando la possibilità, come già avvenuto fino al 2022, di completare le prenotazioni entro 270 giorni, anziché 180, e rendendo di nuovo disponibili i consistenti avanzi di risorse dello scorso anno». Un importante pro-memoria arriva anche da Michele Crisci (Unrae), il quale insiste «sull'opportunità per il gover-

no, che ha davanti un'intera legislatura, di non perdere l'occasione per una revisione strutturale della fiscalità del settore, modulando la detraibilità Iva e deducibilità dei costi in base alle emissioni di CO2 per le auto aziendali».

Le previsioni di Dataforce per questo 2023: per le auto si ipotizza il raggiungimento di 1.414.000 nuove targhe (+7%), mentre per i veicoli commerciali si dovrebbero immatricolare oltre 156mila unità (+3,5%).

Il punto su Stellantis: il mese scorso ha visto le vendite crescere del 13,2% e la quota attestarsi al 34,1% dal 35,9% del gennaio 2022. Se si fa il raffronto con dicembre, invece, il calo delle immatricolazioni è del 15,9%. Continua l'ascesa del marchio Dr di Macchia d'Isernia: +9,2% il dato anno su anno e +192,8% rispetto all'ultimo mese del 2022.



PREFERENZE

Il bonus per i motori termici prenotato all'83%
E crolla l'elettrico

CRISI

In Italia la domanda di auto elettriche continua a calare



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

LE ACCUSE DEGLI INDUSTRIALI

Ombre di Cina-gate sul bando delle auto

ALESSANDRO GONZATO → a pagina 9

Gli industriali accusano L'ombra del Cina-gate dietro il bando sulle auto a benzina

Lo stop dal 2035 alla vendita di motori tradizionali mette in ginocchio il settore I produttori: operazione sospetta. E spuntano i viaggi a Pechino degli eurodeputati...

ALESSANDRO GONZATO

Dice, Marco Bonometti, ex presidente di Confindustria Lombardia, numero uno del gruppo industriale Officine Meccaniche Rettazatesi, «che viene il dubbio che ci sia stata una pressione delle lobby cinesi, a favore della mobilità elettrica». «L'Europa e l'Italia», sottolinea Bonometti, il cui gruppo industriale è specializzato nella componentistica per automobili, «sono da sempre leader nell'endotermico, i cinesi hanno scelto l'elettrico e ora vogliono controllare anche la tecnologia dei motori a scoppio». È una decisione tanto autolesionistica, quella dell'Ue, che è impossibile non avere il sospetto che dietro ci sia qualcosa in più dell'incapacità di proteggere le nostre produzioni, miliardi di fatturato e centinaia di migliaia di posti di lavoro, oltre 600mila secondo le ultime stime. L'eurocamera ha

deciso definitivamente lo stop alla vendita di veicoli nuovi a benzina e diesel a partire dal 2035, quando i concessionari potranno proporre solo auto elettriche, totalmente "green", il che metterà in ginocchio anche questo settore.

Nelle stesse ore dell'annuncio da parte di Bruxelles, Ford ha informato il taglio di 3.800 posti di lavoro in tutt'Europa. Jaguar-Land Rover ne aveva già previsti altri 4.500. La Cina detiene già il 60% della produzione mondiale di auto elettriche, più del 60% delle batterie in circolazione è prodotta in Cina e una su tre è prodotta dallo stesso gruppo, Catl. Cinque dei 10 maggiori produttori di auto elettriche sono cinesi: Saic-Gm-Wulings (424mila nel 2021), Byd (323mila), Great Wall Motors (136mila), Gac Group (129mila), Saic Motor (125mila).

IDEOLOGIA GREEN

Il presidente di [redacted] Adolfo De Stefani Cosentino, rimarca che la decisione dell'Ue non farà altro che avvantaggiare «i competitors internazionali, principalmente cinesi», e che «è evidente che l'abbandono del diesel e della benzina in un lasso così breve di tempo non andrà a vantaggio né dell'industria né dell'indotto, tantomeno dei consumatori italiani ed europei che già stanno sopportando un aumento dei prezzi consistente. Servirebbe un approccio più graduale, pragmatico, ma soprattutto meno ideologico», aggiunge il presidente di [redacted]. Negli ultimi anni, come ha evidenziato *Libero*, la Cina è diventata uno dei Paesi che ha invitato con più frequenza a Pechino gli eurodeputati. Tutto lecito, chiariamo, ma in tempi di Qatargate basta poco per un retropensiero. Perché tutto questo interesse?

Matteo Salvini, ministro dei Trasporti, avverte: «L'integralismo ideologico dell'elettrico è un suicidio per l'Italia. O i sostenitori del "tutto elettrico", che purtroppo ci sono anche in questo parlamento, ignorano le conseguenze, o da parte di qualcuno a Bruxelles, e non mi stupirebbe visto quello che è accaduto nelle ultime settimane, c'è malafede». L'Italia, spiega il collega agli Esteri Antonio Tajani, «rischia di perdere 70mila posti». Il commissario Ue all'Economia, il dem Paolo Gentiloni, sottolinea che il total-green è «un obiettivo deciso già due anni e mezzo fa», aggiunge che «sarà verificato nella sua fattibilità», ma il 2035, per i produttori, è domani. La Cina è la nazione che inquina di più al mondo, se ne frega delle norme-green Ue, ed è pronta a colonizzare anche il mercato dell'auto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AUTO ELETTRICHE

I primi 10 produttori

Quali gruppi hanno venduto più veicoli green nel 2021



MALAFEDE

«È un suicidio: o i sostenitori del “tutto elettrico”, che ci sono pure in questo Parlamento, ignorano le conseguenze, o da parte di qualcuno a Bruxelles c'è malafede. E non mi stupirebbe, visto ciò che è accaduto nelle ultime settimane»

Matteo Salvini

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

Mancata esposizione dei prezzi
Il governo vuole ridurre le sanzioni ai benzinai

Di Capua a pagina 7

DL CARBURANTI

Il governo adesso pensa di ridurre le sanzioni ai gestori dei distributori

*Esecutivo e maggioranza lavorano a un emendamento
Le multe ai benzinai che non espongono i prezzi medi potrebbero scendere da seimila a 800 euro al massimo*

GIANNI DI CAPUA

●●● Il dl carburanti sul tavolo della maggioranza e del governo: ieri mattina c'è stato un primo incontro tra i capigruppo in Commissione Attività produttive delle forze che sostengono il presidente del Consiglio Meloni e rappresentanti dell'esecutivo. Si va verso un emendamento del governo per ridurre le sanzioni ma sul tema del prezzo medio regionale c'è ancora una riflessione in corso. Forza Italia insiste per modificare il decreto anche su questo punto.

Secondo il decreto licenziato dal Consiglio dei ministri i gestori degli impianti di carburante che non comunicano i loro prezzi e non espongono nel proprio punto vendita i prezzi medi possono essere puniti con sanzioni da 500 a 6.000 euro. Una delle ipotesi sul tavolo, secondo quanto si apprende, sarebbe quella di ridurre le sanzioni da 200 a 800 euro.

Intanto, i prezzi dei carburanti, dopo giorni di aumenti, si

sono ora stabilizzati. Secondo l'analisi di «Quotidiano energia» la benzina servita è ancora oltre i 2 euro al litro (la media è 2,022 euro al litro), la media del diesel con il servizio va a 2,063 euro al litro. «Con le quotazioni internazionali dei prodotti petroliferi ancora in calo - si spiega - si registrano movimenti al ribasso a livello territoriale. Le medie nazionali dei prezzi praticati risultano in lieve assestamento». In particolare - in base all'elaborazione di «Quotidiano energia» sui dati comunicati dai gestori all'Osservaprezzi del ministero delle Imprese e del made in Italy - il prezzo medio nazionale della benzina in modalità self è 1,882 euro al litro; il prezzo medio del diesel self è 1,923 euro al litro. Per quanto riguarda la modalità con il servizio, per la benzina il prezzo medio è 2,022 euro al litro, per il diesel è 2,063 euro al litro. I prezzi praticati del Gpl si posizionano tra 0,789 e 0,804 euro al litro. Il prezzo medio del metano auto si colloca tra 2,023 e 2,274 euro al kg. Le aziende di trasporto chie-

dono, dal canto loro, al governo provvedimenti per contenere le perdite. «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 [redacted] Trucks&Van», afferma il vicepresidente di [redacted] 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 Confratrasporto, 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» conclude Artusi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

2,063

Euro
Il prezzo medio del diesel secondo «Quotidiano energia». Quello della benzina è invece di 2,022 euro al litro



108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Dibattito

*Forza Italia invita
la maggioranza a modificare
anche la parte del decreto
relativa al costo regionale*

Aziende in sofferenza

*Gli importi si sono abbassati
ma restano sempre sopra i 2 euro
Gli autotrasportatori chiedono
misure a sostegno del comparto*



Carburante

Il governo e la maggioranza sono alle prese con gli emendamenti al decreto che dovrà essere discusso e approvato dal Parlamento (LaPresse)

GENTE inchiesta L'EUROPA VARA LA RIVOLUZIONE A QUATTRO RUOTE

AUTO ELETTRICHE: È CAOS!

UNA GUIDA PRATICA PER ORIENTARSI MEGLIO



DACIA Spring



RENAULT Twingo E-Tech



SMART Eq fortwo



DR1.0 Ev



NISSAN Leaf



FIAT Nuova 500 elettrica



MG4 Electric



RENAULT Zoe e-Tech



PEUGEOT e-208

**NEL 2035 DIREMO
ADDIO ALLE VETTURE
A BENZINA O DIESEL.
GIÀ ORA MOLTI DEVONO
DECIDERE SE CAMBIARE
MACCHINA. GLI ESPERTI:
«INTANTO POSSIAMO
COMPRIARE UN'IBRIDA»**

di Francesco Gironi

E adesso? L'Europa si è data un obiettivo ambizioso: azzerare le emissioni di anidride carbonica entro il 2050. Una rivoluzione. Che passerà da una svolta epocale: nel 2035 non si potranno più comprare automobili con motore endotermico. Significa che tra meno di dodici anni la nostra auto nuova non potrà essere alimentata con benzina o gasolio. Apriți cielo: aumenteremo la dipenden-

za dalla Cina per le materie prime necessarie alla produzione di batterie; perderemo posti di lavoro; non avremo soldi per acquistare un'auto nuova; non sapremo che farne di quella vecchia; per raggiungere Napoli da Milano bisognerà per forza fermarsi per ricaricare le batterie; dovremo andare alla ricerca di una colonnina libera; magari non potremo fermarci in parcheggi sotterranei perché le batterie al litio sono a rischio incendio... In vista della fatidica data si è scatenato il panico nella grande famiglia

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



IL GENIO PRECURSORE
Elon Musk, 51 anni, fondatore di Tesla, la prima casa automobilistica a produrre solo vetture elettriche. Nell'altra pagina, nove modelli full electric tra i più economici sul mercato.

degli automobilisti. Gian Luca Pellegrini, direttore di *Quattroruote*, parlando con *Gente* si dice stupito della reazione:



«DOBBIAMO CAMBIARE IL SISTEMA DI MOBILITÀ E TRASPORTO NELLE CITTÀ»

«Non c'è nulla di nuovo perché in realtà si tratta della ratifica di quanto deciso già l'anno scorso». Secondo lui l'addio alla benzina arriverà anche prima: «Stellantis, per restare in casa nostra, ha già annunciato che entro il 2030 produrrà solo veicoli elettrici. L'industria dell'auto non può permettersi di investire nei motori tradizionali, per i quali entreranno in vigore norme antinquinamento ancora più stringenti, e nelle nuove tecnologie elettriche». La domanda iniziale, però, resta senza risposta: cosa fare per cambiare l'auto?

La normativa. A partire dal primo gennaio 2035 non sarà possibile immatricolare auto con motore a benzina

e gasolio. Nel frattempo, entro il 2030 dovranno essere più che dimezzate le emissioni delle nuove auto. È rimandata invece al 2026 la decisione sulla possibilità di mantenere sul mercato auto ibride (cioè con un motore termico e uno elettrico) o quelle alimentate con biocarburanti. Le sole eccezioni previste sono per i piccoli produttori (meno di diecimila veicoli l'anno), che avranno dodici mesi in più di tempo per adeguarsi, e i piccolissimi produttori (meno di mille auto l'anno) che invece saranno esentati. ▶



PISTOLA O SPINA?
Sopra, la pistola di un distributore di benzina e, a lato, la spina per la ricarica della batteria dell'auto. Il passaggio all'elettrico non significherà la scomparsa delle aree di servizio. A sinistra, Fabio Orecchini, direttore dell'Osservatorio auto e mobilità dell'Università Luiss.

COME USCIRE DAL CAOS AUTO ELETTRICHE

Che fine farà la vecchia macchina a benzina o gasolio?

Teoricamente fino al 31 dicembre 2034 si potrà immatricolare una vettura tradizionale che potrà circolare finché il motore lo permetterà e, soprattutto, fino a quando le amministrazioni comunali consentiranno la circolazione. È quello che gli addetti ai lavori chiamano Effetto Cuba: in seguito all'embargo deciso dagli Stati Uniti contro l'Avana sessant'anni fa, i cubani sono stati costretti a mantenere la loro vecchia auto e oggi sulle strade si vedono ancora circolare modelli anni Cinquanta e Sessanta. Ci sono già le prime avisaglie: nel 2020 le auto sopra i 15 anni erano il 35%, contro il 19% del 2010 e il 16% del 2000. «Siccome non so cosa fare, e siccome non posso permettermi un'auto da 40 mila euro, tengo la

vecchia. Già oggi nel nostro Paese circolano 22 milioni di vetture Euro4. Così potrebbe ragionare il consumatore», profetizza con *Gente* Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di [redacted] che rappresenta i concessionari italiani.

Orientarsi tra le offerte del mercato. Secondo un recente sondaggio di Areté, azienda di consulenza aziendale, un italiano su cinque si dice pronto sin da subito ad acquistare un'auto elettrica ma a patto che costi meno di 30 mila euro. È questo il tema centrale: le macchine elettriche costano più di quelle con motori termici, «in media 38 mila euro», calcola De Stefani Cosentino. Alla scadenza del 2035 c'è tempo, però varrebbe la pena iniziare ad abituarsi alla nuova tecnologia che imporrà dei cambiamenti, non fosse altro perché al momento l'autonomia dei mezzi è limitata (solo nel 2026-2028 è previsto l'arrivo sul mercato di batterie che garantiranno maggiori percorrenze), e tutto ciò senza considerare lo stile di guida diverso richiesto dai



«L'USATO A BENZINA O A GASOLIO NON SUBIRÀ PERDITE DI VALORE»

nuovi motori. «Iniziamo a salire su un'auto più elettrica possibile», consiglia Fabio Orecchini, direttore dell'Osservatorio auto e mobilità dell'Università Luiss. Vuol dire iniziare con una full-hybrid (al motore termico è accoppiato uno elettrico con autonomia ridotta) o, per chi avesse a disposizione un posto auto o un box, una hybrid plug-in (come le full hybrid, ma con la possibilità di ricaricare la



POSTI DI LAVORO A RISCHIO
Una catena di montaggio della Ford. La casa automobilistica ha annunciato un taglio di 4 mila posti di lavoro in Europa. Nei riquadri: a sinistra Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di [redacted] a destra, Gian Luca Pellegrini, direttore di Quattroruote.

batteria che garantisce anche 60 chilometri di autonomia); per l'elettrica ci sarà tempo, quando i prezzi si saranno calmierati, «a meno che vivendo in città si scelga una full electric come seconda auto», aggiunge Orecchini.

La questione usato. La preoccupazione di molti è di ritrovarsi con una macchina Diesel che non valga nulla al mo-

mento di sostituirla con una nuova. «Le auto con motore endotermico non dovrebbero subire una grande svalutazione», tranquillizza De Stefani Cosentino. Giudizio di parte? In realtà gli italiani al suono di un motore non sembrano voler rinunciare: «Le auto elettriche circolanti in Italia al 31 gennaio 2023 sono poco più di 170.400, con le immatricolazioni full electric nel primo mese dell'anno che risultano in calo dell'8,7 per cento sul 2022, a 3.333 unità», scrive Motus E, l'associazione che ha come scopo la promozione del passaggio all'elettrico. «Ogni volta che parliamo di elettrico dai lettori arriva un coro di indignazione: si tratta di una risposta emotiva», conferma Gian Luca Pellegrini.

mento di sostituirla con una nuova. «Le auto con motore endotermico non dovrebbero subire una grande svalutazione», tranquillizza De Stefani Cosentino. Giudizio di parte? In realtà gli italiani al suono di un motore non sembrano voler rinunciare: «Le auto elettriche circolanti in Italia al 31 gennaio 2023 sono poco più di 170.400, con le im-

Per molti ma non per tutti. Su una cosa i nostri esperti concordano: il passaggio all'elettrico cambierà il concetto di mobilità. L'auto non sarà più per tutti. Potremo o dovremo rinunciarvi scegliendo di noleggiarne una al bisogno: «A meno che lo Stato non inizi una vera campagna di incentivi, ma non possiamo permettercelo», dice il rappresentante dei concessionari. «È un tema di

equità sociale: l'auto diventerà un bene per ricchi?», chiosa il direttore di Quattroruote. «Ragioniamo in termini auto-centrici, ma in realtà l'aumento delle offerte di car-sharing e una rete di mezzi pubblici più efficiente permetterebbe a molti di rinunciare all'auto di proprietà», suggerisce Orecchini. La risposta alla domanda iniziale è quindi: rinunciare all'auto?

Francesco Gironi



«IN REALTÀ L'ADDIO AL MOTORE TERMICO ARRIVERÀ PRIMA»

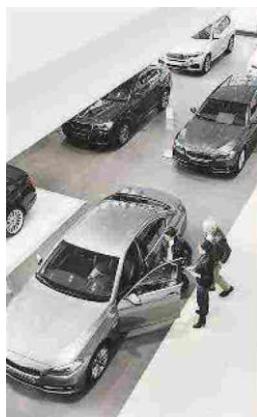


Risponde
**ADOLFO
DE STEFANI
COSENTINO**
presidente

I PREZZI DELLE AUTOMOBILI NUOVE STANNO CALANDO?

Tesla e Ford hanno annunciato un taglio ai listini fino al 20 per cento. Seguiranno altre case?

Finora la sola cosa certa è che negli ultimi tre anni il prezzo delle vetture è cresciuto del 30 per cento. Detto questo, non stupisce la decisione di Elon Musk di tagliare il listino delle sue Tesla fino al 20 per cento: con l'arrivo sul mercato delle auto elettriche dei produttori tradizionali, la novità rappresentata da Tesla ha perso mordente verso il consumatore e Musk ha voluto così spargiare le carte. Quanto a Ford, i suoi bilanci nell'ultimo periodo non appaiono così floridi e la scelta di tagliare il prezzo della Mustang elettrica si spiega così. Il mercato piuttosto è in attesa dello sbarco dei cinesi di Byd, produttori di auto elettriche, che nel 2022 in Cina hanno venduto 1,8 milioni di vetture.



Quanto a Ford, i suoi bilanci nell'ultimo periodo non appaiono così floridi e la scelta di tagliare il prezzo della Mustang elettrica si spiega così. Il mercato piuttosto è in attesa dello sbarco dei cinesi di Byd, produttori di auto elettriche, che nel 2022 in Cina hanno venduto 1,8 milioni di vetture.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



«Sì all'obiettivo ma posti di lavoro a rischio»

«Pur condividendo l'obiettivo, restiamo convinti che l'arco temporale previsto e un'interruzione così brusca della produzione e commercializzazione di veicoli a combustione interna metterà a rischio non solo la competitività delle imprese italiane ed europee, ma soprattutto decine migliaia di posti di lavoro in tutta Europa, a vantaggio dei competitors internazionali, principalmente cinesi, i quali hanno anche la

leadership tecnologica sulle batterie che alimentano i veicoli a zero emissioni».

A parlare è il presidente di Adolfo De Stefani Cosentino. «È evidente che l'abbandono del diesel e benzina in un così breve lasso di tempo non andrà a vantaggio né dell'industria, né delle imprese dell'indotto distributivo e di assistenza post-vendita dei veicoli, né dei consumatori italiani ed europei che già stanno soppor-

tando un aumento dei prezzi consistente. Solo un approccio più graduale e pragmatico, ma soprattutto meno ideologico, verso la "rivoluzione elettrica" consentirebbe di raggiungere l'obiettivo di decarbonizzazione dei trasporti su strada di merci e persone, in maniera sostenibile ed efficace. L'auspicio è che l'individuazione nel 2025 della metodologia per valutare i dati sulle emissioni di CO2 lungo l'intero ciclo di vita di auto e commerciali leggeri e le successive valutazioni nel 2026 possano aprire gli occhi sull'assurdità di tale decisione, lasciando la porta aperta anche ai motori ibridi e ai biocarburanti».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

«Serviva la neutralità tecnologica»

«Un'interruzione così brusca della produzione e commercializzazione di veicoli a combustione interna metterà a rischio non solo la competitività delle imprese italiane ed europee in un settore strategico dell'economia ma soprattutto decine migliaia di posti di lavoro in tutta Europa, a vantaggio dei competitors internazionali, principalmente cinesi». Lo afferma il presidente di [redacted] Adolfo De Stefani Cosentino. «È evidente - prosegue - che l'abbandono del diesel e benzina in un così breve lasso di tempo non andrà a vantaggio né dell'industria, né delle imprese dell'indotto distributivo e di assistenza post-vendita, né dei consumatori italiani ed europei. Solo un approccio più graduale e pragmatico ma soprattutto meno ideologico, fondato su un mix di tecnologie neutrali consentirebbe di raggiungere l'obiettivo di decarbonizzazione dei trasporti su strada di merci e persone, in maniera sostenibile ed efficace».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



Urso: «L'Italia può fare la conversione entro il 2035» «L'Europa investa su auto green»

AMALIA ANGOTTI

PADOVA. «L'Italia può vincere la sfida dell'auto elettrica, ha tutti gli elementi per farlo, ma l'Europa si deve muovere nella stessa direzione per concentrare le risorse su quegli investimenti che servono a rafforzare il nostro sistema produttivo nella duplice transizione digitale ed ecologica». Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, ha fatto riferimento a «investimenti sulle catene di valore, sui chip e semiconduttori, sull'intelligenza artificiale, sulla tecnologia green, sulle batterie elettriche, su tutto quello che può consentire la riconversione produttiva di un settore così significativo per il nostro sistema industriale che è l'automotive». Solo a queste condizioni, Urso ritiene che sia possibile per l'Italia rispettare la scadenza del 2035, quando non si potranno più vendere le auto a benzina e diesel. Non è dello stesso avviso il ministro dei Trasporti, Matteo Salvini. «Penso che a tutti stia a cuore la qualità dell'aria, dell'acqua e avere un ambiente più pulito - osserva - ma ciò non significa licenziare milioni di operai e far chiudere migliaia di aziende. L'integralismo ideologico del solo elettrico è un regalo alla Cina. Un suicidio dell'Italia e dell'Europa».

Il commissario Ue per l'Economia, Paolo Gentiloni, però parla di «prospettive straordinarie di lavoro». Dall'Europa «c'è un volume enorme di investimenti e di aiuti - spiega - per i veicoli elettrici e per la mobilità sosteni-

bile in generale, anche se l'esistenza di un sostegno non cancella la difficoltà della sfida». Gentiloni ricorda che l'obiettivo del 2035 sarà verificato nella sua fattibilità, ma è importante dare alle imprese la certezza di un orizzonte.

Nel mondo dell'auto l'allarme resta alto, con [] che ribadisce i rischi per le imprese e lo spettro di migliaia di posti di lavoro a rischio. Intervengono anche i sindacati. Anche i sindacati sono preoccupati. La Fiom ricorda che siamo un Paese che potrebbe produrre 2 milioni di veicoli e ne produce solo 500.000. «Avremmo bisogno di un investimento straordinario per la transizione ecologica salvaguardando l'occupazione», spiega il segretario generale della Fiom-Cgil, Michele De Palma, che dal congresso dei metalmeccanici Cgil a Padova chiede al ministro Urso «un piano straordinario per l'auto». «C'è l'esigenza di un piano industriale europeo con un fondo per la transizione e noi dobbiamo mettere in campo una politica nazionale per gestire la transizione» osserva Roberto Benaglia, segretario generale della Fim-Cisl. È critico il segretario generale della Uilm-Uil, Rocco Palombella: «Non siamo nelle condizioni - osserva - di affrontare i temi della transizione ecologica e ambientale dell'auto. Non c'è la percezione della situazione che avremo di fronte. Se Gentiloni dice che fra due anni ci sono possibilità di verificare se la data è derogabile, vuol dire che non si percepiscono le difficoltà vere». ●





Auto nuove una risalita ancora lenta

Immatricolazioni / -9,7%
rispetto al 2021

Secondo i dati forniti dal Ministero dei Trasporti, le immatricolazioni di auto nuove nel 2022 sono state 1.316.702, di cui 104.915 nel mese di dicembre (+21% rispetto agli altri undici mesi). Ma, seppur l'ultimo mese dell'anno si è rivelato positivo, la tendenza generale fa registrare un segno meno. Infatti, rispetto al 2021, in Italia si sono registrate

il 9,7% di immatricolazioni in meno, ovvero una perdita di volumi pari a 141.000 unità. Mentre il rientro delle forniture di microchip sta aiutando il mercato a risalire, un ritorno ai fasti pre-pandemia, almeno per il momento, appare complicato. Il 2022 è stato un anno negativo anche sul fronte dell'elettrico, con una quota di mercato che,

come ha spiegato la federazione dei concessionari, è scesa dal 4,6% al 3,7%. Lo scorso 10 gennaio, comunque, il Governo ha riattivato gli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni nocive, i cosiddetti Ecobonus. Che per il momento hanno premiato soltanto le auto "tradizionali", alimentate a benzina.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

24

GENERAL MOTORS

E intanto cresce il noleggio a lungo termine

Auto nuova, una sola a tutta la vita

AUTRONICA 3.0
SERVIZIO VOLKSWAGEN MODENA

IL TUO RIFERIMENTO PER MODENA

APERTI DAL LUNEDÌ AL VENERDÌ
8.00-12.30 E 14.30-18.30
SABATO 8.30-12.00

AUTRONICA 3.0 s.r.l.
Via delle Suore, 324/0 • 41122 Modena • Tel. 059 311977
amministrazione@autronicamodena.it

108951

De Stefani, l'elettroscettico «Inquinano quanto le altre»

Il presidente di [redacted] «Le case automobilistiche sono già pronte, i cittadini no. Sono auto che costano molto, tanto che le vendite sono calate»

Adolfo De Stefani Cosentino è il presidente di [redacted] nazionale e amministratore delegato del gruppo ravennate De Stefani.

Presidente, qual è la prima riflessione che ha fatto dopo aver appreso la notizia?

«Quella del 2035 è una decisione presa, ma che potrà essere anche rivista. Quando, nell'imminenza della scadenza, ci si renderà conto dell'impossibilità di rispettare le tempistiche, allora si opererà per uno spostamento».

Qual è la situazione?

«Le case automobilistiche sono già tutte pronte. Viceversa, non siamo pronti noi cittadini europei; non sono pronte le infrastrutture, e non è pronto nemmeno il mercato. Stiamo parlando di autovetture che costano molto, tant'è vero che, in Italia, nel 2022 abbiamo avuto un calo delle vendite di auto elettriche. La scadenza del 2035 non riguarda le ibride e le plug-in, bensì esclusivamente le elettriche. Ecco perché credo che la scadenza del 2035 sia più che ottimistica».

Cosa significa produrre solo auto elettriche?

«Parlare di stop alla vendita di

auto diesel e benzina nel 2035 è come dire che domattina andremo a scalare l'Everest con le infradito».

Ci sono anche variabili politiche?

«Con le elezioni europee del 2024, sono convinto che molte cose cambieranno. È vero che dobbiamo guardare e salvaguardare il nostro pianeta; però dobbiamo anche fare in modo che il pianeta sia abitato dagli uomini, e che non scompaia la nostra specie».

Qualche cifra?

«In Italia abbiamo 40milioni di macchine. L'anno scorso ne abbiamo immatricolare appena 50mila di elettriche, ovvero il 2,7%. A tranches di 50mila macchine all'anno, per sostituire il circolante, quanti secoli dovremo impiegare? Ecco perché è matematicamente impossibile raggiungere l'obiettivo del 2035».

La spinta all'energia pulita è condivisa.

«Vero, ma c'è anche un problema di energia in generale. In questo momento non c'è energia elettrica sufficiente. Tant'è vero che, in Germania, ad esempio, stanno riaccendendo le centrali a carbone. Io sono tifo-

so del Bologna. Sogno, ma sono anche realista. E allora dico che, la realizzazione dell'obiettivo del 2035, ha le stesse probabilità di vedere il Bologna vincere lo scudetto quest'anno. È una chimera».

Crede in un effetto psicologico?

«Il 'paletto' fissato al 2035 è solo un obiettivo affinché tutti corrano. Ma, attenzione, perché a correre, il rischio è quello di farsi male. Si renderanno conto che sarà una utopia, e così saranno costretti a farlo slittare».

A livello occupazionale?

«Ci sono 70mila posti di lavoro, in aziende italiane di componentistica, che sono a rischio. La deindustrializzazione dell'automotive in Europa porterà via 600mila posti di lavoro. Siamo pronti a tutto questo?»

Presidente, perché è così 'elettro-scettico'?

«Perché si fa presto a dire elettrico, ma oggi, la parola elettrico non fa rima con ecologico. È vero che la macchina elettrica è a zero emissioni, ma, complessivamente, inquina quanto una vettura endotermica. Del resto, con quale elettricità la carico? Pulita o fossile?».

Roberto Romin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



A rischio 70mila posti di lavoro in aziende di componentistica. E in questo momento non c'è energia sufficiente



Non credo che saremo pronti nel 2035. Si renderanno conto che è un'utopia e tutto slitterà





Mercato auto nuova: il 2023 comincia davvero bene

Rispetto a gennaio dell'anno precedente c'è un +19 % confortante. Ma in Sicilia per ora è solo +12 %



In gennaio la ripresa del mercato dell'auto nuova fa sperare

E' iniziato bene il nuovo anno per il mercato dell'auto nuova. Il totale nazionale è cresciuto del 19% rispetto a gennaio 2022 che a sua volta era però risultato peggiore (-20%) nel confronto con il primo mese 2021. In Sicilia l'incremento è stato meno forte (+12,01 ovvero 5.401 consegne contro 4822), ma sull'Isola lo scorso anno si è registrata una flessione maggiore di oltre cinque punti rispetto a quella nazionale, avendo sfiorato il 15% (14,43%) con 8.541 targhe in meno. Recuperare le prime 579 è un buon segnale. Le previsioni degli operatori di settore (Unrae per i Costruttori esteri, [redacted] per i Concessionari) si mantengono però prudenti e la stima resta di 1,4 milioni di immatricolazioni quindi con una leggera crescita del 6,3% sul 2022 (pari a

83.000 veicoli in più). In Sicilia ciò dovrebbe comportare una possibile chiusura intorno alle 54mila unità (51.057 lo scorso anno, quasi 60mila nel 2021). «Il mercato resta condizionato da prospettive economiche negative e dalla carenza di prodotto almeno nella prima parte dell'anno - spiegano da Unrae - ed il confronto con l'andamento depresso registrato nel primo semestre 2022 dovrebbe garantire una crescita a doppia cifra nella prima parte del 2023 e una sostanziale stabilità nel resto dell'anno». I 173 milioni di euro stanziati dal Governo per l'installazione in tre anni di oltre 20mila colonnine di ricarica (7.500 delle quali superveloci da 175 kW nelle superstrade) dovrebbe agevolare la crescita di veicoli elettrici e plug-in.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

FEDERAUTO

IL VICEPRESIDENTE MASSIMO ARTUSI
DELUSO DALLE DIMENTICANZE DEL GOVERNO

I CONCESSIONARI: COSÌ NON CI SIAMO

“ Il nuovo anno - ha dichiarato Massimo Artusi, Vicepresidente e Responsabile Trucks&Van di [redacted] - è cominciato in modo deludente per i veicoli commerciali che il Governo sembra aver dimenticato sia nel decreto Milleproroghe che nel rinnovo dell'Ecobonus”. 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 per cento), 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 [redacted] - 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 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”.



MOBILITÀ ELETTRICA

Il Parlamento europeo conferma le scadenze al 2035, ma regna l'incertezza

Il Parlamento europeo, confermando le intese di fine ottobre 2022 prese con la Commissione e il Consiglio europeo, ha dunque approvato definitivamente, con voto di maggioranza, il taglio delle emissioni di CO₂ al 2035 per automobili e commerciali leggeri, il che significa che a quella data andranno interrotte le vendite di autoveicoli alimentati a benzina e a gasolio all'interno dell'Unione europea, che diventerebbe in questo modo la prima regione globale con una circolazione completamente elettrica.

La decisione presa dall'Unione europea, che di per sé ha visto una maggioranza di 340 voti favorevoli, 279 contrari e 21 astensioni - non un plebiscito, quindi - sembrerebbe destinata a spaccare in due l'intera opinione pubblica.

La stessa Acea, da un lato, si dichiarerebbe mediamente positivista: secondo l'Associazione, il mercato europeo sarebbe già sulla buona strada per prendere il sopravvento sulle altre regioni del mondo entro il 2030, quando la quota di auto elettriche a batteria dovrebbe superare il 70%. "Il nostro settore è all'altezza della sfida di fornire veicoli a emissioni zero", ha dichiarato il Direttore generale, Sigrid de Vries, aggiungendo che però "è essenziale che tutte le politiche e i regolamenti dell'Ue si allineino e supportino questo obiettivo". D'altro canto le dichiarazioni del nuovo Presidente di Acea, Luca de Meo, immediatamente successive alla conferma delle intese europee, ammo-

niscono sulla possibilità di una ricaduta in termini occupazionali relativa alla messa al bando di motori endotermici in Europa.

In totale, secondo Acea, al fine di raggiungere gli obiettivi prefissati dall'Unione europea, tutte le parti interessate devono lavorare insieme per garantire l'accesso alle materie prime necessarie per la mobilità elettrica, per rendere le auto elettriche disponibili per il mercato di massa e consentire ai cittadini europei di ricaricare il proprio veicolo elettrico in modo rapido e semplice, per mitigare le conseguenze negative sull'occupazione, nonché per l'attivazione di indicatori chiave di prestazione (i cosiddetti Kpi, Key Performance Indicators) al fine di monitorare i progressi in tutti questi ambiti.

Anche dalle nostre parti regna l'incertezza se è vero che il Presidente di [REDACTED] Adolfo De Stefani Cosentino, ha dichiarato: "Pur condividendo l'obiettivo di azzerare le emissioni dei veicoli, restiamo convinti che

COOPERAZIONE NECESSARIA

Secondo Acea, al fine di raggiungere gli obiettivi prefissati dall'Unione europea, tutte le parti interessate devono lavorare insieme

l'arco temporale previsto, e dunque un'interruzione così brusca della produzione e commercializzazione di veicoli a combustione interna, metterà a rischio non solo la competitività delle imprese italiane ed europee in un settore strategico dell'economia ma soprattutto decine migliaia di posti di lavoro in tutta Europa, a vantaggio dei competitor internazionali, principalmente cinesi, i quali hanno anche la leadership tecnologica sulle batterie che alimentano i veicoli a zero emissioni".

In parallelo alla conferma delle scadenze per le automobili, è stato anche avviato l'iter per il settore dei bus e dei commerciali pesanti. Queste le proposte: dal 2030 zero emissioni per i bus urbani e taglio del 90% delle emissioni per gli altri mezzi pesanti a partire dal 2040, con la CO₂ che dovrà essere ridotta progressivamente del 45% nel 2030, del 65% al 2035 e del 90% al 2040.

Anche in questo caso [REDACTED] nella figura di Massimo Artusi, Vicepresidente con delega ai Trucks & Van, ha detto la sua: "L'accanimento della politica europea sul tema dei trasporti è inspiegabile alla luce degli stessi dati usati dalla Commissione, dalla cui lettura emerge che i veicoli commerciali Hdv contribuiscono solo per il 12% alla produzione di Ghg dell'intero settore trasporti, nonostante utilizzi un terzo delle risorse energetiche, e al 6% nel totale delle emissioni su scala europea". Tanta incertezza, tanto lavoro da svolgere, e il tempo corre via veloce.

TOP 20 MONDO MODELLO PER VENDITE PLUG-IN*

| Marca e modello | 12 mesi 2022 | Quota % | Dic. 2022 | Quota % |
|------------------------------|-------------------|---------------|------------------|---------------|
| 1 Tesla Model Y | 771.300 | 7,64 | 101.867 | 8,05 |
| 2 Byd Song Plus (Bev + Phev) | 477.094 | 4,73 | 70.291 | 5,56 |
| 3 Tesla Model 3 | 476.336 | 4,72 | 63.146 | 4,99 |
| 4 Wuling HongGuang Mini Ev | 424.031 | 4,20 | 34.535 | 2,73 |
| 5 Byd Qin Plus (Bev + Phev) | 315.236 | 3,12 | 23.149 | 1,83 |
| 6 Byd Han (Bev + Phev) | 273.323 | 2,71 | 30.360 | 2,40 |
| 7 Byd Dolphin | 205.238 | 2,03 | 26.172 | 2,07 |
| 8 Byd Yuan Plus / Atto 3 | 201.744 | 2,00 | 27.248 | 2,15 |
| 9 Volkswagen ID.4 | 174.092 | 1,73 | 27.080 | 2,14 |
| 10 Byd Tang (Bev + Phev) | 151.141 | 1,50 | 20.100 | 1,59 |
| 11 Gac Aion Y | 119.687 | 1,19 | 14.311 | 1,13 |
| 12 Gac Aion S | 115.663 | 1,15 | 13.832 | 1,09 |
| 13 Hyundai Ioniq 5 | 99.536 | 0,99 | - | - |
| 14 Changan Benni Ev | 97.379 | 0,96 | - | - |
| 15 Chery QQ Ice Cream | 96.529 | 0,96 | - | - |
| 16 Chery eQ1 | 96.155 | 0,95 | - | - |
| 17 Hozon Neta V | 96.036 | 0,95 | - | - |
| 18 Ford Mustang Mach-E | 79.100 | 0,78 | - | - |
| 19 Li Xiang One Erev | 78.792 | 0,78 | - | - |
| 20 Kia Ev6 | 78.676 | 0,78 | - | - |
| Altre | 5.664.076 | 56,13 | 812.554 | 64,25 |
| Totale Europa | 10.091.164 | 100,00 | 1.264.645 | 100,00 |

Fonte: CleanTechnica, Ev Volumes. Nota: *Bev + Phev

TOP 20 MONDO MARCHE PER VENDITE EV

| Marche | 12 mesi 2022 | Quota % | Dic. 2022 | Quota % |
|---------------|-------------------|--------------|------------------|--------------|
| 1 Byd | 1.847.745 | 18,3 | 228.508 | 18,1 |
| 2 Tesla | 1.314.330 | 13,0 | 173.615 | 13,7 |
| 3 Sgmw | 482.056 | 4,8 | 42.575 | 3,4 |
| 4 Volkswagen | 433.636 | 4,3 | 69.451 | 5,5 |
| 5 BMW | 372.694 | 3,7 | 56.276 | 4,4 |
| 6 Mercedes | 293.597 | 2,9 | 37.700 | 3,0 |
| 7 Gac | 271.557 | 2,7 | 30.029 | 2,4 |
| 8 Saic | 237.562 | 2,4 | 30.004 | 2,4 |
| 9 Changan | 237.429 | 2,4 | 40.630 | 3,2 |
| 10 Chery | 230.867 | 2,3 | - | - |
| 11 Kia | 224.784 | 2,2 | 19.702 | 1,6 |
| 12 Geely | 224.601 | 2,2 | 28.255 | 2,2 |
| 13 Hyundai | 222.500 | 2,2 | 21.097 | 1,7 |
| 14 Dongfeng | 204.774 | 2,0 | 24.484 | 1,9 |
| 15 Volvo | 203.144 | 2,0 | 31.604 | 2,5 |
| 16 Audi | 191.644 | 1,9 | 27.121 | 2,1 |
| 17 Hozon | 149.791 | 1,5 | - | - |
| 18 Ford | 148.520 | 1,5 | 22.372 | 1,8 |
| 19 Li Auto | 134.409 | 1,3 | 21.233 | 1,7 |
| 20 Peugeot | 129.910 | 1,3 | - | - |
| Altre | 2.535.614 | 25,1 | 359.989 | 28,5 |
| Totale | 10.091.164 | 100,0 | 1.264.645 | 100,0 |

Fonte: CleanTechnica

MOBILITÀ ELETTRICA

I FATTI

MOTUS-E ha pubblicato il suo quarto report annuale riguardante le infrastrutture di ricarica a uso pubblico in Italia, mostrando la situazione attuale con dati aggiornati a dicembre 2022, facendo anche un confronto con alcuni dei maggiori Stati europei. Nel 2022 si è registrata una crescita sostanziale delle installazioni di ricarica a uso pubblico, con 36.772 colonnine operanti presso 19.334 infrastrutture e 14.048 location accessibili al pubblico. Rispetto alla rilevazione riguardante il 2021, i punti di ricarica sono aumentati di 10.748 unità per una crescita del 41%. Il trend di crescita è ancora più evidente se si considera che nel 2021 i punti di ricarica installati erano stati 6.700 pari a un aumento del 35% sul 2020. In termini di potenza, l'88% dei punti di ricarica installati è a corrente alternata (AC), mentre il 12% in corrente continua (DC). È importante evidenziare come si stia assistendo a installazioni con potenze sempre più elevate. Infatti, oltre ad essere raddoppiata la quota dei punti in DC (nel 2021 i punti in DC erano il 6%), è triplicata la quota dei punti ultraveloci (ossia con una potenza superiore ai 150 kW). Motus-E fa inoltre rilevare che la presenza di punti di ricarica in autostrada, pur essendo aumentati del 320% rispetto al 2021 (adesso sono 496), è ancora fortemente limitata rispetto ad altre nazioni dell'Unione europea.

FRANCIA in ritardo sul fronte delle infrastrutture di ricarica per le automobili elettriche. La quota di 100.000 colonnine doveva essere raggiunta già nel 2021, ma a causa "della penuria di chip elettronici che da due anni colpisce l'industria automobilistica" tale obiettivo non è stato ancora perseguito. Secondo le dichiarazioni rilasciate dal ministro Olivia Grégoire, il raggiungimento della quota di punti di ricarica prevista "dovrebbe essere realizzato nel secondo trimestre del 2023". La Francia, sempre secondo le dichiarazioni del ministro, rimane il terzo Paese più attrezzato in Europa per la ricarica delle

| TOP GRUPPI MONDO PER VENDITE PLUG-IN* - INTERO 2022 | | | | | | |
|---|------------------|---------------|------------------|---------------|-------------------|---------------|
| Gruppi | Bev | Quota % | Phev | Quota % | Totale Bev + Phev | Quota % |
| Tesla | 1.314.330 | 18,17 | 543.219 | 19,01 | 1.857.549 | 18,41 |
| Byd | 913.052 | 12,62 | 401.278 | 14,04 | 1.314.330 | 13,02 |
| Saic | 671.725 | 9,29 | 160.119 | 5,60 | 831.844 | 8,24 |
| Volkswagen Gruppo | 571.067 | 7,90 | 153.844 | 5,38 | 724.911 | 7,18 |
| Geely-Volvo | 383.936 | 5,31 | 222.178 | 7,77 | 606.114 | 6,01 |
| Totale | 7.233.136 | 100,00 | 2.858.028 | 100,00 | 10.091.164 | 100,00 |

Fonte: Ev Volumes/CleanTechnica. Nota: *Bev+ Phev

auto a spina, dopo Olanda e Germania, e si colloca al terzo posto anche nella classifica delle vendite di auto Bev: nel 2022 ha raggiunto il 13,1% del totale mercato. Se si aggiungono anche le ibride plug-in la quota arriva al 22,3%.

NISSAN ha raggiunto soglia 5.000 vendite in Italia di proprie vetture equipaggiate con il propulsore e-Power, risultato raggiunto a 6 mesi dal debutto europeo di questa innovativa tecnologia, avvenuto nel giugno del 2022. Il propulsore e-Power, al momento disponibile sui modelli Qashqai e X-Trail, è un brevetto Nissan è costituito da un motore elettrico che muove le ruote della vettura e da un motore termico che produce energia. In pratica un elettrico senza spina che si ricarica con la benzina e può arrivare a percorrere fino a 1.000 chilometri con un pieno. La guida è quella tipica di un Ev e il motore termico, che si accende solo quando è necessario, garantisce bassi consumi, basse emissioni e silenziosità. Fra i clienti che hanno scelto l'X-Trail, 3 su 4 di essi hanno optato per la versione e-4orce 4WD, che presenta un altro brevetto Nissan costituito da due motori elettrici, uno per ogni asse, e da un sistema che, regolando forza motrice e azione del freno sulle quattro ruote reagisce ai cambi di aderenza in un decimillesimo (1/10.000) di secondo, garantendo prestazioni brillanti e massimo controllo su ogni tracciato e in ogni condizione.

ELECTRIC DAYS è il primo evento di divulgazione dedicato alla transizione energetica che aprirà per la prima volta al pubblico il 5 maggio nella suggestiva cornice del Parco del Lago dell'Eur a

Roma. Dopo le prime due edizioni digitali è stata quindi totalmente rinnovata la formula dell'evento che si terrà, quindi, in presenza in un quartiere modello per efficienza e modernismo urbanistico con il suo Parco Centrale del Lago, un'area verde che è anche un ecosistema unico nel suo genere. Promossi da Motor1.com e da InsideEVs.it gli Electric Days vedranno alternarsi momenti di dibattito e approfondimento sulle opportunità offerte dall'elettrificazione e sulle sfide che stanno investendo la mobilità, chiamata di qui al 2035 a una vera e propria rivoluzione. Le attività di divulgazione coinvolgeranno anche gli studenti di scuole e università e poi ci saranno i test drive con cui il pubblico potrà vedere, capire e provare su percorsi dedicati gli ultimi modelli di auto, moto e veicoli commerciali "alla spina" e le tecnologie più avanzate connesse all'elettrificazione.

FORD KUGA Plug-In Hybrid si è confermata, per il secondo anno consecutivo, l'ibrido plug-in (Phev) più venduto in Europa nel 2022. Il propulsore intelligente di Kuga Plug-In Hybrid, secondo quanto comunicato dalla stessa azienda, è stato progettato per offrire la massima versatilità ai clienti, con un'autonomia completamente elettrica compresa tra i 57 e i 67 chilometri nel ciclo Wltp e un consumo energetico di 14,4-15,9 kWh/100 chilometri Wltp, per effettuare spostamenti frequenti viaggiando solo in elettrico. "Il crescente successo di Kuga Phev ribadisce l'importanza delle motorizzazioni ibride plug-in nell'aiutare i clienti a familiarizzare con l'alimentazione elettrica" ha commentato Jon Williams, general manager di Ford Blue Europe.

PRINCIPALI MERCATI EUROPEI PER ALIMENTAZIONE - GENNAIO 2023

| | Benzina | Quota % | Diesel | Quota % | Ibrido | Quota % | Bev | Quota % | Phev | Quota % | Totale Pev | Q. % Pev su totale mercato | % altre alimentazioni |
|-------------|---------|---------|--------|---------|--------|---------|--------|---------|--------|---------|------------|----------------------------|-----------------------|
| Norvegia | 36 | 1,9 | 142 | 7,6 | 263 | 14,1 | 1.237 | 66,5 | 182 | 9,8 | 1.419 | 76,3 | 0,0 |
| Svezia | 3.428 | 23,5 | 1.638 | 11,3 | 1.638 | 11,3 | 4.203 | 28,9 | 3.423 | 23,5 | 7.626 | 52,4 | 1,6 |
| Francia | 43.343 | 38,7 | 12.558 | 11,2 | 26.025 | 23,2 | 14.626 | 13,1 | 10.300 | 9,2 | 24.926 | 22,3 | 4,5 |
| Regno Unito | 58.973 | 44,7 | 5.280 | 4,0 | 41.338 | 31,3 | 17.294 | 13,1 | 9.109 | 6,9 | 26.403 | 20,0 | 0,0 |
| Germania | 69.922 | 39,0 | 39.230 | 21,9 | 41.919 | 23,4 | 18.136 | 10,1 | 8.853 | 4,9 | 26.989 | 15,0 | 0,7 |
| Italia | 34.323 | 26,4 | 24.830 | 19,1 | 47.689 | 36,7 | 3.342 | 2,6 | 6.136 | 4,7 | 9.478 | 7,3 | 10,5 |

Fonte: elaborazioni InterAutoNews su dati CleanTechnica, SMMT, Unrae

Anticrisi Day e Spazio SpA ospitano a Torino la presentazione dell'ADR 2023

Il 16 febbraio a Torino, 220 professionisti auto hanno partecipato alla presentazione dell'Automotive Dealer Report 2023 (Adr) di Italia Bilanci, arrivato alla sua 13esima edizione. L'evento è stato organizzato da Anticrisi Day ed è stato ospitato da Spazio SpA nell'ambito delle iniziative legate ai suoi 25 anni di attività. Numerosi gli interventi, a partire dal Presidente di Adolfo De Stefani Cosentino. A seguire Fausto Antinucci, fondatore di Italia Bilanci, poi Claudio Bardazzi di Findomestic, Oscar Fari-netti, il Professor Bernardo Bertoldi, Marco Marlia di MotorK, Nicola Giardino e non ultimo Don Angelo Zucchi. (A pagina 21)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

Presentata a Torino la 13^a edizione dell'ADR Duecentoventi gli ospiti di Anticrisi Day e Spazio SpA

Duecentoventi professionisti auto hanno partecipato alla presentazione a Torino dell'Automotive Dealer Report 2023 (ADR) di Italia Bilanci, giunto alla 13esima edizione, il 16 febbraio a Torino. L'evento è stato organizzato dal *think tank* Anticrisi Day, ed è stato ospitato da Spazio SpA nell'ambito delle iniziative legate ai suoi 25 anni di attività.

Questa presentazione era già stata in passato ospitata nel 2015, ma questa edizione 2023 ha avuto in Spazio molto più dell'offerta di una buona location, Spazio ha messo in campo tutta la sua forza, tutta la sua capacità per offrire ai colleghi convenuti, una giornata di grande accoglienza e, va detto, eleganza.

Grande spolvero, quindi e sarebbe riduttivo limitare questo incontro alla presentazione di Automotive Dealer Report. A Torino continua la pratica ormai quindicennale di Anticrisi Day, incontri intensi, con grande ritmo, meglio se a casa dei Dealer, con condivisione di informazioni professionali, ma anche di contaminazione e importando riflessioni da altri settori imprenditoriali.

In un contesto informale, da gente che lavora, si declina il mantra di questa community senza tessere, liquida come è tutta la società: "Autenticità, passione, riflessione, azione".

L'avvio è affidato a Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di [redacted] avvio istituzionale ma non formale, una decina di slide per definire la situazione in cui vivono i Dealer auto nel nostro Paese: continua la contrazione numerica, poco più di 1.100 aziende, volontà di banalizzazione del ruolo con le riforme contrattuali, op-

portunità di incidere con una azione concertata a livello europeo.

Va detto che il cambiamento di [redacted] che Seletto nella introduzione a Cosentino ha reso con efficacia datandolo con l'uso della pubblicità televisiva, in piena emergenza Covid, è evidente.

Una organizzazione coesa, focalizzata, che deve crescere con l'adesione dei singoli per completare il passaggio da rappresentanza delle associazioni di marca a organizzazione delle singole imprese.

A seguire Fausto Antinucci, il fondatore di Italia Bilanci, con la solita puntuale osservazione del settore attraverso i numeri, è evidente che il bilanciamento dei mandati a medio termine dovrà prevedere la crescita in portafoglio dell'elettrico e dei prodotti cinesi.

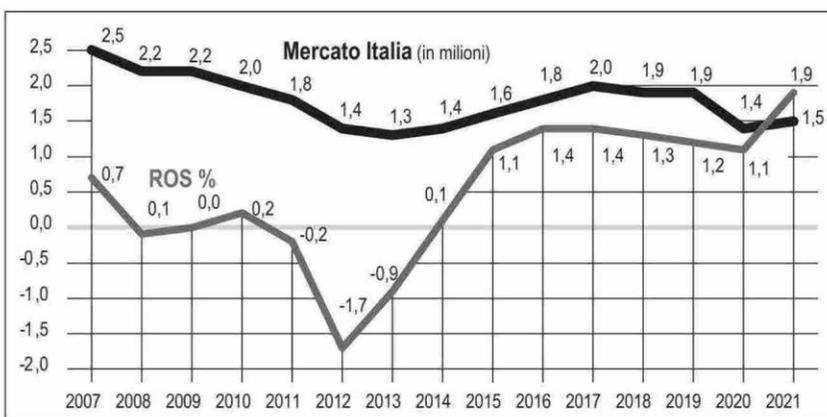
Claudio Bardazzi, Responsabile dell'Osservatorio Findomestic, manager di grande preparazione ed eloquio preciso, ha offerto ai partecipanti il polso dei consumatori con una esclusiva rilevazione datata febbraio 2023.

È poi giunta l'ora di Oscar Farinetti, una mezz'ora scarsa, molto tirata, non banale, ricca di consigli per l'uso, sulle "Dieci mosse per affrontare il futuro", c'è poco

AUTOMOTIVE DEALER REPORT

I Dealer hanno aumentato il fatturato e la redditività nonostante le vendite siano risultate in calo

Mercato Italia autovetture e Ros% a confronto - dal 2007 al 2021



da fare, Farinetti è uno preparato che sa parlare alle persone. Chiude il suo intervento con un suggestivo intenso contributo, gli appunti che si è costruito per cominciare a ragionare sulla vita con i propri nipoti di "Vi auguro rimorsi perché vogliono dire che avete sbagliato e lo avete capito. Vi auguro rimpianti perché vogliono dire che vi siete dimenticati di fare delle cose buone e lo avete riconosciuto. Vi auguro paure perché dalla paura nascerà il vostro entusiasmo. Vi auguro speranze perché dalle speranze nascerà il vostro coraggio. Vi auguro leggerezza perché la leggerezza saprà tenere insieme il vostro passato di rimorsi, di rimpianti con il vostro futuro di paure e di speranze. Vi auguro questi sentimenti perché se riuscirete ad accoglierli nel vostro cuore avrete una luce che gli altri sapranno riconoscere".

Dopo Farinetti entra in campo Bernardo Bertoldi, docente universitario, esperto di capitalismo familiare, quali nodi per il capitalismo di famiglia, quali leve e quale approccio per dare loro continuità. Uno spazio importante, nel corpo del meeting, alla conoscenza di Spazio, questa assoluta best practice della distribuzione che ci fa toccare con mano come i risultati vanno costruiti, dalla osservazione e dalla tenacia.

Di particolare rilievo, Carlo Alberto Jura ci racconta il suo viaggio in America, con Leonardo Buzzavo, ospitati da Renato Argonauta, il più importante imprenditore nella distribuzione auto del Novecento, e di quanto questo viaggio abbia inciso sulle scelte fatte con Spazio. In questo sipario dedicato al "business Case Spazio" vengono presentati anche i giovani di spazio, cinque uomini tra i 30 e i 40 anni, che sono il più tangibile segno della forza prospettica di questa azienda. Ancora un intervento atteso, Marco Marlia, una vera *lectio magistralis* sulla Intelligenza Artificiale.

Chiudono il meeting Nicola Giardino che presenta l'abstract di Automotive Dealer Report e Umberto Seletto, l'organizzatore dell'incontro, che racconta il piano editoriale 2023 del nostro periodico. Si finisce in orario, dopo quattro ore, come nella tradizione del format, con alcuni richiami alla responsabilità sociale d'impresa. Ecco la genesi e la struttura di questo incontro insolito, che raccoglie sempre il consenso dei partecipanti, e che si prende il gusto di salutare tutti con una benedizione del parroco del quartiere, uno dei quartieri più poveri di Torino, Don Angelo Zucchi, imprenditore di Dio.

I nostri abbonati riceveranno nel mese di marzo il periodico Automotive Dealer Report in abbinamento con la nostra rivista.

INCHIESTA | INTERVISTA A MASSIMO ARTUSI, VICE PRESIDENTE **TRUCKS&VAN**

La trazione elettrica presenta tante problematiche. Se ne può prevedere una graduale introduzione, in tempi medi, nella logistica urbana... Per il conto terzi, dove prevalgono i veicoli più pesanti, le emissioni zero sono un obiettivo tecnologicamente ancora assai lontano. Più praticabili sembrano i carburanti a bassissimo impatto ambientale e 100% carbon neutral, come i biofuel e il biometano



Il segno a le più forte (con le parole «delusione» e «rammarico») è venuto dalla sezione di **TRUCKS&VAN** l'associazione dei concessionari, che segue il mercato di Trucks&Van. Il vice presidente dell'organismo, **Massimo Artusi**, ha commentato la legge di Bilancio per il 2023 e il relativo decreto Milleproroghe affermando in sostanza che hanno ignorato i veicoli commerciali. A cosa si riferisce? «A tre circostanze», risponde, «la prima è la mancata proroga dei termini di tempo per accedere agli incentivi già approvati. A causa della mancanza di materie prime e semiconduttori causata dalla pandemia, produttori e concessionari sono costretti a ritardare le consegne dei veicoli: tagliare fuori dall'incentivo imprese che hanno già anticipato il 20% della spesa (per talune imprese già dal 2021), confidando nel sostegno dello Stato è un fatto molto antipatico e che non genera tranquillità e certezze. La seconda è il mancato rinnovo del credito d'imposta per i beni strumentali – soprattutto tradizionali (ma anche innovativi) – che negli ultimi anni hanno facilitato lo svecchiamento del parco dei veicoli commerciali (cruciale per il paese). L'unica misura di sostegno agli investimenti che è sopravvissuta è la Nuova Sabatini, che è di fatto un credito agevolato limitato alle imprese PMI, tagliando fuori così proprio le imprese più strutturate e più disposte a rinnovare i propri mezzi. La terza è che l'unico

incentivo rinnovato per i veicoli commerciali – l'Ecobonus per i mezzi a trazione elettrica al di sotto delle 12 tonnellate impiegati nella logistica urbana e regionale – non è stato modificato e sono rimasti in vigore quei vincoli che ne hanno decretato il visibile fallimento, rappresentato da risorse non spese pari a 9 milioni sui 10 disponibili. Continuità e certezze sono i pilastri per una economia che deve crescere, che ha bisogno di crescere, senza strappi».

Sembra che il governo sia quanto meno distratto nei confronti di un settore importante come quello dell'autotrasporto...

Crede che l'esecutivo si sia trovato costretto a preparare la legge di Bilancio in brevissimo tempo e, dunque, non tutte le considerazioni sul nostro settore hanno potuto essere oggetto di confronto approfondito tra i vari ministeri: non dimentichiamo quanto conta il parere del MEF che ha la responsabilità di valutare le voci di spesa. L'intenzione del governo per quanto riguarda l'autotrasporto e il trasporto merci, comunque, diventerà chiara con i prossimi provvedimenti relativi al settore, nei quali ci auguriamo che possano essere recuperate le misure di cui abbiamo già segnalato la mancanza - e le sue conseguenze negative - ai competenti organi di governo. Mi riferisco - relativamente all'autotrasporto - alle risorse pari a 25 milioni di euro del Fondo Investimenti del 2022, di cui si sta attendendo ormai da molti mesi il decreto ministeriale di attuazione e ai 300

milioni destinati dalla legge di bilancio 2022 per la logistica (acquisto di mezzi pesanti a zero emissioni e infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici all'interno della rete stradale SNIT non a pedaggio).

Nel campo dell'automotive c'è una diversa attenzione tra il comparto dell'auto privata e quello dell'autotrasporto merci. Sarà che delle prime ne circolano 40 milioni e di veicoli commerciali - tra leggeri e pesanti - ce ne sono in giro solo 4 milioni?

Che ci sia maggiore attenzione all'auto privata è vero, ma non credo dipenda solo dal numero dei veicoli circolanti, quanto a quello delle persone che li possiedono. Al di là di questa considerazione l'intento è - e deve essere - prioritariamente di svecchiare il parco per ridurre l'inquinamento e avere mezzi più sicuri sulle nostre strade. Oggi l'attenzione è stata spostata sui climalteranti ma la questione degli inquinanti resta e va parimenti affrontata. Per questo, ripeto, l'eliminazione di mezzi obsoleti deve essere una assoluta priorità.

Resta il fatto che l'incentivazione per il rinnovo dei veicoli commerciali - leggeri e pesanti - sia ancora confusa per non dire caotica. Non sarebbe più utile, comodo e comprensibile, unificare gli incentivi per renderli più accessibili?

Unificare tutto non credo che sia possibile: non si possono far confluire in un'unica voce gli incentivi nazionali e quelli locali, così come appare com-

«UN PROGRAMMA DI INCENTIVI CONTINUATI E RAPIDI»

plesso unificare i fondi per il Conto Terzi con quelli per il Conto Proprio. Ma certamente sarebbe bene programmare l'intervento centrale in maniera chiara, con competenze istituzionali e operative uniformi per i prossimi anni, con flussi finanziari continui e una rapida erogazione dei rimborsi. Sarebbe il modo migliore per consentire alle imprese di affrontare la transizione programmando gli investimenti nel tempo. Uno degli elementi che ancor oggi frenano il ricambio dei mezzi è l'incertezza del futuro. Perché un imprenditore dovrebbe sborsare - con un supporto pubblico esitante e tardivo - decine di migliaia di euro per acquistare veicoli ai quali magari dopo pochi anni sarà impedito di circolare o verranno imposte pesanti limitazioni?

Lei si riferisce al fatto che la transizione alla mobilità green, secondo le scadenze previste (o che potrebbero essere previste) dai regolamenti UE sulla CO₂ sono troppo ravvicinate e troppo vincolanti, soprattutto per i veicoli pesanti?

La sostenibilità è, ovviamente, un obiettivo irrinunciabile e condiviso. Il problema sono i tempi e i modi per raggiungere tale obiettivo. La trazione elettrica presenta ancora tante problematiche (a cominciare dalla neutralità della sua produzione e dall'impatto dei suoi equipaggiamenti) e chiederne l'introduzione a breve e a qualunque prezzo è solo un atteggiamento ideologico. Se ne può prevedere una graduale introduzione, in tempi medi, nella logistica urbana, ma con un forte sostegno pubblico che tenga anche conto della diffusione di questa tipologia di veicoli nel

contorno proprio, che rappresenta un comparto non sempre economicamente florido. Per il conto terzi, dove prevalgono i veicoli più pesanti, le emissioni zero sono un obiettivo tecnologicamente ancora assai lontano. Più praticabili sembrano i carburanti a bassissimo impatto ambientale e 100% carbon neutral, come i biofuel e il biometano (questa filiera inciderebbe positivamente anche sulla politica energetica nazionale), che sono prodotti nella logica dell'economia circolare e si appoggiano a reti di distribuzione già esistenti e dunque meriterebbero di essere incentivati se si vuole davvero abbattere i livelli di CO₂. Al riguardo andrebbero modificati i parametri dei CAM (criteri ambientali minimi) premiando in maniera radicalmente maggiore questo tipo di alimentazioni. Del resto, gli stessi organismi di vertice dell'Unione europea - Parlamento, Consiglio e Commissione - lo scorso ottobre hanno raggiunto un accordo sui limiti alle emissioni delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri che entro il 2030 dovranno ridurre le emissioni di CO₂ rispettivamente del 55% e del 50% rispetto ai livelli del 2021. Per ora non ci sono accordi sui mezzi pesanti, ma nel 2026 scatterà una clausola di revisione per valutare la situazione anche alla luce degli ultimi sviluppi della tecnologia. Sarebbe una buona occasione per ragionare - almeno per i pesanti - su carburanti meno impattanti che garantiscano - a bassissimo costo ambientale - la transizione alle ancora lontane emissioni zero. ■

Non sono arrivati la proroga dei termini per accedere agli incentivi già approvati (nonostante i ritardi nelle consegne per la carenza di materiali), il credito d'imposta per i beni strumentali e non è stato migliorato l'Ecobonus per i furgoni elettrici. Invece, occorrono «continuità e certezze»





FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

Web

"Casa Italia", con Roberta Ammendola le nuove frontiere dell'auto

Entro il 2035 dovranno essere a emissione zero



Carenze di materie prime e semiconduttori, Covid e guerra hanno contribuito a creare delle distorsioni che stiamo superando a piccoli passi e nel 2023 si va avanti adagio. Ecco lo stato di salute dell'automotive fotografato a "Casa Italia", in onda mercoledì 1° febbraio su Rai Italia e RaiPlay, condotto da Roberta Ammendola. Inoltre, l'Europa ha deciso che entro il 2035 tutte le nuove auto dovranno essere a emissione zero. "Un traguardo ardito su cui bisogna ancora

lavorare molto”, ha detto Michele Crisci, presidente dell’Unione rappresentanti autoveicoli. Dubbi arrivano anche da Adolfo De Stefani Cosentino, presidente Federauto che raggruppa 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 Italia a oggi rappresentano appena il 3,7% del parco circolante” ha aggiunto Emanuele Bompan, direttore della rivista “Materia Rinnovabile”. La Francia è il quinto paese al mondo per numero di emigrati italiani: 4 milioni di francesi hanno infatti origine italiana e 485mila 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 racconterà Federico Antonelli, direttore dell’Istituto italiano di Cultura di Pechino. E in questa puntata, Stefano Palatresi e Monica Marangoni avranno un ospite speciale: Francesco Baccini.

Mercato auto gennaio 2023, +19%



Secondo i dati diffusi dal CED del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il primo mese del 2023 apre con 128.301 immatricolazioni di autovetture nuove, ovvero il +19% rispetto alle 107.853 del pari mese 2022.

«Il 2022, che ha chiuso con quasi il meno 10% di immatricolazioni, ha mostrato nella seconda metà dell'anno segnali di recupero che vengono confermati anche con l'inizio del nuovo anno ma con una prospettiva in ombra per i veicoli elettrici, i cui volumi restano, infatti, estremamente bassi rispetto agli ambiziosi obiettivi europei al 2035. Il settore è in grande trasformazione e la riluttanza dei clienti, intensa come scarsa propensione a sostituire convintamente e massivamente i propri modelli endotermici con i BEV nonostante gli incentivi statali, suggeriscono di mantenere un approccio neutrale dal punto di vista della tecnologia impiegata per ridurre l'inquinamento in atmosfera e che, altresì, la formula dell'Ecobonus (nuovi fondi 2023 ma vecchie regole), va rivisitato nei requisiti di erogazione»,

dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

«Sul fronte Ecobonus, infatti, oltre a constatare la veloce riduzione del plafond di risorse destinato alla fascia emissiva 61-135 g/km di CO2 (residuo disponibile pari al 16%) e il blando utilizzo dei fondi per le auto elettriche (3,3%), le plug-in (2,9%) e i veicoli commerciali (1,3%), proponiamo», aggiunge De Stefani «con l'obiettivo di favorire la transizione ecologica e lo svecchiamento del parco circolante, di rivedere i numerosi paletti normativi che ne limitano l'impiego, ripristinare la possibilità, come già avvenuto fino al 2022, di completare le prenotazioni entro 270 giorni (anziché 180) e rendere di nuovo disponibili i consistenti avanzi di risorse dello scorso anno».

«Infine, il piano previsto dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica per aumentare, entro i prossimi tre anni, di oltre 21mila il numero delle stazioni di ricarica veloce e ultraveloce per i veicoli elettrici rispettivamente nei centri urbani e lungo le superstrade, grazie all'impiego dei fondi del PNRR, è un'ottima notizia. Auspichiamo - conclude De Stefani - che tutti gli iter amministrativi e i passaggi funzionali all'esecuzione di tali investimenti in infrastrutture possano essere realizzati al più presto e senza ritardi, come invece accade per l'erogazione dei contributi per acquisto e installazione di infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici in ambito domestico (DPCM 4 agosto 2022) e quelli per le imprese e professionisti (DM 25 agosto 2021) che restano al palo».

Analizzando i canali di vendita, il comparto dei privati è in crescita (+9,9% e q.d.m. 62,1%), le società archiviano il mese a +11,5% (quota al 14%), mentre il noleggio segna un cospicuo incremento del +59,1% (quota 23,9%), supportato soprattutto dal lungo termine (+66,6%).

Sul lato delle alimentazioni, si evidenzia la flessione delle BEV (-8,6%) con una quota che scende al di sotto del 3%; vanno meglio le plug-in (+10,1%) con

quota al 4,7% e le ibride elettrificate (+25%) con una quota al 36,7%. Benzina, diesel e GPL registrano rispettivamente +16,2% (rappresentatività al 26,6%), +20% (quota 18,8%) e +30,6% (quota 10,3%). Il metano ha un abbattimento del -79,4% e quota irrilevante.

Negli ultimi tre giorni di gennaio è stato immatricolato il 36,8% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni sui dati Dataforce, hanno rappresentato il 9,2% dei volumi di vendita mensili, con un incremento del +3,4% sul pari mese 2022.

la Repubblica

Federauto: "Elettriche, rivedere i criteri dell'Ecobonus"



L'analisi del presidente Adolfo De Stefani Cosentino: "Clienti riluttanti, l'erogazione va rivisitata così come vanno usati i fondi pnrr per le stazioni di ricarica"

02 FEBBRAIO 2023 ALLE 01:09

TORINO - "Il 2022 ha mostrato nella seconda metà dell'anno segnali di recupero che vengono confermati all'inizio del nuovo anno ma con una prospettiva in ombra per i veicoli elettrici, i cui volumi restano, infatti, estremamente bassi rispetto agli ambiziosi obiettivi europei al 2035". E' il commento di Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

"Il settore è in grande trasformazione e la riluttanza dei clienti, intensa come scarsa propensione a sostituire convintamente e massivamente i propri modelli

endotermici con i Bev nonostante gli incentivi statali, suggeriscono di mantenere un approccio neutrale dal punto di vista della tecnologia impiegata per ridurre l'inquinamento in atmosfera e che la formula dell'Ecobonus (nuovi fondi 2023 ma vecchie regole), va rivisitato nei requisiti di erogazione".

Sul fronte Ecobonus, infatti, oltre a constatare la veloce riduzione del plafond di risorse destinato alla fascia emissiva 61-135 g/km di CO₂ (residuo disponibile pari al 16%) e il blando utilizzo dei fondi per le auto elettriche (3,3%), le plug-in (2,9%) e i veicoli commerciali (1,3%) De Stefani sottolinea l'esigenza "di rivedere i numerosi paletti normativi che ne limitano l'impiego, ripristinare la possibilità, come già avvenuto fino al 2022, di completare le prenotazioni entro 270 giorni (anziché 180) e rendere di nuovo disponibili i consistenti avanzi di risorse dello scorso anno".

Per quanto riguarda le stazioni di ricarica veloce e ultraveloce per i veicoli elettrici nei centri urbani e lungo le superstrade, grazie all'impiego dei fondi del Pnrr, Federauto auspica che "tutti gli iter amministrativi e i passaggi funzionali all'esecuzione di tali investimenti in infrastrutture possano essere realizzati al più presto".

AUTO: FEDERAUTO, SEGNALI DI RECUPERO MA VANNO RIVISTI INCENTIVI

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 01 feb - 'Il 2022 ha mostrato nella seconda meta' dell'anno segnali di recupero che vengono confermati anche con l'inizio del nuovo anno ma con una prospettiva in ombra per i veicoli elettrici, i cui volumi restano, infatti, estremamente bassi rispetto agli ambiziosi obiettivi europei al 2035'. Lo dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto. 'Il settore e' in grande trasformazione e la riluttanza dei clienti, intensa come scarsa propensione a sostituire convintamente e massivamente i propri modelli endotermici con i Bev nonostante gli incentivi statali, suggeriscono di mantenere un approccio neutrale dal punto di vista della tecnologia impiegata per ridurre l'inquinamento in atmosfera e che, altresì, la formula dell'Ecobonus (nuovi fondi 2023 ma vecchie regole), va rivisitato nei requisiti di erogazione', continua De Stefani Cosentino che propone, 'con l'obiettivo di favorire la transizione ecologica e lo svecchiamento del parco circolante, di rivedere i numerosi paletti normativi che limitano l'impiego' degli incentivi per le auto a emissioni zero o piu' basse e 'ripristinare la possibilita', come gia' avvenuto fino al 2022, di completare le prenotazioni entro 270 giorni (anziche' 180) e rendere di nuovo disponibili i consistenti avanzi di risorse dello scorso anno', puntando anche sulla realizzazione dei progetti di aumento dei punti di ricarica.

Com-Fla-

(RADIOCOR) 01-02-23 18:49:09 (0573) 5 NNNN

Federauto: immatricolazioni auto gennaio +19%



Secondo i dati diffusi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il primo mese del 2023 apre con 128.301 immatricolazioni di autovetture nuove, ovvero il +19% rispetto alle 107.853 del pari mese 2022.

«Il 2022, che ha chiuso con quasi il meno 10% di immatricolazioni, ha mostrato nella seconda metà dell'anno segnali di recupero che vengono confermati anche con l'inizio del nuovo anno ma con una prospettiva in ombra per i veicoli elettrici, i cui volumi restano, infatti, estremamente bassi rispetto agli ambiziosi obiettivi europei al 2035. Il settore è in grande trasformazione e la riluttanza dei clienti, intensa come scarsa propensione a sostituire convintamente e massivamente i propri modelli endotermici con i BEV nonostante gli incentivi statali, suggeriscono di mantenere un approccio neutrale dal punto di vista della tecnologia impiegata per ridurre l'inquinamento in atmosfera e che, altresì, la formula dell'Ecobonus (nuovi fondi 2023 ma vecchie regole), va rivisitato nei requisiti di erogazione», dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

«Sul fronte Ecobonus, infatti, oltre a constatare la veloce riduzione del plafond di risorse destinato alla fascia emissiva 61-135 g/km di CO2 (residuo disponibile pari al 16%) e il blando utilizzo dei fondi per le auto elettriche (3,3%), le plug-in (2,9%) e i veicoli commerciali (1,3%), proponiamo», aggiunge De Stefani «con l'obiettivo di favorire la transizione ecologica e lo svecchiamento del parco circolante, di rivedere i numerosi paletti normativi che ne limitano l'impiego, ripristinare la possibilità, come già avvenuto fino al 2022, di completare le prenotazioni entro 270 giorni (anziché 180) e rendere di nuovo disponibili i consistenti avanzi di risorse dello scorso anno».

«Infine, il piano previsto dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica per aumentare, entro i prossimi tre anni, di oltre 21mila il numero delle stazioni di ricarica veloce e ultraveloce per i veicoli elettrici rispettivamente nei centri urbani e lungo le superstrade, grazie all'impiego dei fondi del PNRR, è un'ottima notizia. Auspichiamo – conclude De Stefani - che tutti gli iter amministrativi e i passaggi funzionali all'esecuzione di tali investimenti in infrastrutture possano essere realizzati al più presto e senza ritardi, come invece accade per l'erogazione dei contributi per acquisto e installazione di infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici in ambito domestico (DPCM 4 agosto 2022) e quelli per le imprese e professionisti (DM 25 agosto 2021) che restano al palo».

Analizzando i canali di vendita, il comparto dei privati è in crescita (+9,9% e q.d.m. 62,1%), le società archiviano il mese a +11,5% (quota al 14%), mentre il noleggio segna un cospicuo incremento del +59,1% (quota 23,9%), supportato soprattutto dal lungo termine (+66,6%).

Sul lato delle alimentazioni, si evidenzia la flessione delle Bev (-8,6%) con una quota che scende al di sotto del 3%; vanno meglio le plug-in (+10,1%) con quota al 4,7% e le ibride elettrificate (+25%) con una quota al 36,7%. Benzina, diesel e Gpl registrano rispettivamente +16,2% (rappresentatività al 26,6%), +20% (quota 18,8%) e +30,6% (quota 10,3%). Il metano ha un abbattimento del -79,4% e quota irrilevante.

Negli ultimi tre giorni di gennaio è stato immatricolato il 36,8% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni sui dati Dataforce, hanno rappresentato il 9,2% dei volumi di vendita mensili, con un incremento del +3,4% sul pari mese 2022.

Immatricolazioni giù: cosa deve fare l'Italia dell'auto elettrica

Rivedere gli incentivi, sbloccare i bonus colonnine di ricarica e non solo: le proposte di Motus-E, Anfia, Federauto e Unrae



02 Febbraio 2023 alle 11:30

Dove eravamo rimasti? A un'Italia che, nel 2022, era stata l'unico grande Paese europeo a perdere quota nel mercato dell'**auto elettrica**, con le vendite al -27% rispetto al 2021. Il 2023 non cambia però spartito e comincia come era finito l'anno precedente. [Gennaio vede infatti un calo delle full electric al 2,6% del market share](#), a fronte di una [crescita generale delle immatricolazioni pari al 19%](#).

Il confronto con gli altri Stati in Europa è perciò impietoso: secondo Motus-E, la Germania aveva chiuso il 2022 al +18%, mentre Regno Unito, Francia e Spagna avevano fatto rispettivamente 16,6%, 13,3% e 3,8%. Come recuperare il gap con gli altri big del continente?

Subito un tavolo col Governo

Le idee sono diverse e alcune arrivano dalla stessa **Motus-E**. "Occorrono dei correttivi per non diventare l'unico grande mercato europeo di sbocco per i veicoli endotermici che non si vendono altrove", è l'invito di **Francesco Naso**, **segretario generale** dell'associazione.

L'auspicio è che il ministero delle Imprese e del Made in Italy (Mimit) convochi presto il nuovo tavolo automotive, per fare seguito al [primo faccia a faccia del 5 dicembre scorso](#). Ma non solo: "Speriamo che arrivino buone notizie sul tanto

atteso e improcrastinabile riordino degli **incentivi**”, conclude Naso, che invita poi a estendere i bonus alle flotte aziendali, “un canale che potrebbe contribuire a rivitalizzare il mercato nazionale delle auto elettriche”.

Tetto più alto

Più spazio alle imprese, senza alcuna esclusione, è ciò che chiede anche **Michele Crisci, presidente di Unrae**, secondo il quale i bonus dovrebbero essere “interi anziché dimezzati”. In più, il Governo non dovrebbe “perdere l’occasione per una revisione strutturale della fiscalità del settore, modulando detraibilità Iva e deducibilità dei costi in base alle emissioni di CO2 per le **auto aziendali**”. Ma quella di Unrae è una ricetta ad ampio raggio, che prevede anche la cancellazione del **price cap** alle [auto elettriche incentivabili](#) o, in alternativa, una soglia più alta e unica con le ibride plug-in, pari a 50.000 euro. E poi vanno sbloccati gli [incentivi per installare le colonnine in casa o in condominio](#).



Serve più tempo

Da **Anfia**, l’appello all’esecutivo è invece per il **riuso delle risorse avanzate** dalla campagna di incentivazione 2022 nelle fasce di veicoli con emissioni 61-135 g/CO2 per km (quindi le auto termiche) e 0-20 g/CO2 per km (quindi le full electric e le ibride plug-in super performanti dal punto di vista ambientale).

Vietati i ritardi

Più scettica sul “tutto elettrico” è però la posizione di **Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto**, che parla di “riluttanza” e “scarsa propensione” dei clienti “a sostituire convintamente e massivamente i propri modelli endotermici con i BEV, nonostante gli incentivi statali”.

Ecco perché propone di allungare i **tempi di prenotazione** di tutte le alimentazioni a 270 giorni, invece di lasciarli a 180. L’auto a batteria non può però essere trascurata. La speranza di Federauto è perciò che il ministero dell’Ambiente e della Sicurezza energetica (Mase) non ritardi le installazioni delle [colonnine previste nel Pnrr](#).



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

INIZIO ANNO POSITIVO PER IL MERCATO DELL'AUTO

Nel gennaio scorso le immatricolazioni sono state superiori del 18,96% rispetto a quelle registrate nello stesso mese del 2022. Bene anche l'usato, con i trasferimenti di proprietà in crescita del 12,67%.



2 febbraio 2023

Partenza con il piede giusto nel 2023 per il mercato dell'auto con 128.30 veicoli immatricolati a gennaio, **il 18,96% in più rispetto allo stesso mese del 2022**. I trasferimenti di proprietà stati 392.248, **il 12,67% in più su base annua**. Il volume globale delle vendite mensili (520.549) ha dunque interessato per il 24,65% vetture nuove e per il 75,35% vetture usate.

Federauto: “i veicoli elettrici procedono a stento”

*“Il 2022 ha mostrato nella seconda metà dell'anno segnali di recupero che vengono confermati all'inizio del nuovo anno, ma con una prospettiva in ombra per i veicoli elettrici, i cui volumi restano estremamente bassi rispetto agli ambiziosi obiettivi europei al 2035”. È il commento di **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente di **Federauto**, la Federazione dei concessionari auto aderente a Confcommercio. “Il settore è in grande trasformazione - osserva - e la riluttanza dei clienti, intensa come scarsa propensione a sostituire convintamente e massivamente i propri modelli endotermici con i Bev nonostante gli incentivi statali, suggeriscono di mantenere un approccio neutrale dal punto di vista della tecnologia impiegata*

per ridurre l'inquinamento in atmosfera e che la formula dell'ecobonus (nuovi fondi 2023 ma vecchie regole), va rivisitato nei requisiti di erogazione", aggiunge De Stefani che sottolinea l'esigenza di "rivedere i numerosi paletti normativi che ne limitano l'impiego, ripristinare la possibilità, come già avvenuto fino al 2022, di completare le prenotazioni entro 270 giorni (anziché 180) e rendere di nuovo disponibili i consistenti avanzi di risorse dello scorso anno". Per quanto riguarda le stazioni di ricarica veloce e ultraveloce per i veicoli elettrici nei centri urbani e lungo le superstrade, grazie all'impiego dei fondi del Pnrr, Federauto auspica che "tutti gli iter amministrativi e i passaggi funzionali all'esecuzione di tali investimenti in infrastrutture possano essere realizzati al più presto".

Unrae: "avvio promettente ma previsioni prudenti"

"Avvio promettente del nuovo anno per il mercato dell'auto". Così [Unrae-Confcommercio](#), che mantiene per l'anno previsioni prudenti e conferma la stima già indicata nei mesi scorsi, di 1,4 milioni di immatricolazioni, con una leggera crescita del 6,3% rispetto al 2022. "Il mercato infatti - osserva l'Unrae - resta condizionato da prospettive economiche negative e, ancora, dalla carenza di prodotto almeno nella prima parte dell'anno. Il confronto con l'andamento depresso del primo semestre 2022 dovrebbe, comunque, garantire una crescita a doppia cifra nella prima parte del 2023 e una sostanziale stabilità nel resto dell'anno. Per l'anno in corso si prevede la tendenza a una lenta crescita dei veicoli elettrici e ibridi plug-in, con l'auspicio nel medio periodo di un'accelerazione".

*"I decreti del Mase vanno sicuramente nella direzione giusta per la transizione verso una mobilità sostenibile, che però ha bisogno di provvedimenti mirati anche alla ripresa del mercato, cominciando dall'inclusione tra i beneficiari di tutte le persone giuridiche senza alcuna esclusione e con bonus interi anziché dimezzati e dall'eliminazione delle soglie del price cap per le auto elettriche o, al massimo, prevedendo una soglia unica a 50 mila euro". Lo ribadisce il **presidente dell'Unrae, Michele Crisci**, che ricorda poi l'urgenza delle altre proposte Unrae: "è ancora necessario un provvedimento che allunghi i termini per il completamento delle prenotazioni ecobonus da 180 a 360 giorni e, in tema di infrastrutture di ricarica, è quanto mai urgente una spinta per accelerare l'iter dei recenti decreti sul finanziamento per l'acquisto e l'installazione di colonnine di ricarica da parte di privati e condomini che, ad oggi, prevedono tempi di attuazione molto lunghi".*

Immatricolazioni euro: i veicoli elettrici chiudono in rosso il primo mese dell'anno



Publicato il: 03/02/2023

Autore: Redazione GreenCity

Il primo mese del 2023 si apre con 128.301 immatricolazioni di autovetture nuove, ovvero il +19% rispetto alle 107.853 del pari mese 2022.

Secondo i dati diffusi dal CED del **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, il primo mese del 2023 apre con 128.301 immatricolazioni di autovetture nuove, ovvero il +19% rispetto alle 107.853 del pari mese 2022. «Il 2022, che ha chiuso con quasi il meno 10% di immatricolazioni, ha mostrato nella seconda metà dell'anno segnali di recupero che vengono confermati anche con l'inizio del nuovo anno ma con una prospettiva in ombra per i veicoli elettrici, i cui volumi restano, infatti, estremamente bassi rispetto agli ambiziosi obiettivi europei al 2035. Il settore è in grande trasformazione e la riluttanza dei clienti, intensa come scarsa propensione a sostituire convintamente e massivamente i propri modelli endotermici con i BEV nonostante gli incentivi statali, suggeriscono di mantenere un approccio neutrale dal punto di vista della tecnologia impiegata per ridurre l'inquinamento in atmosfera e che, altresì, la formula dell'Ecobonus (nuovi fondi 2023 ma vecchie regole), va rivisitato nei requisiti di erogazione»,

dichiara **Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionariauto.**

«Sul fronte Ecobonus, infatti, oltre a constatare la veloce riduzione del plafond di risorse destinato alla fascia emissiva 61-135 g/km di CO₂ (residuo disponibile pari al 16%) e il blando utilizzo dei fondi per le auto elettriche (3,3%), le plug-in (2,9%) e i veicoli commerciali (1,3%), proponiamo», aggiunge De Stefani «con l'obiettivo di favorire la transizione ecologica e lo svecchiamento del parco circolante, di rivedere i numerosi paletti normativi che ne limitano l'impiego, ripristinare la possibilità, come già avvenuto fino al 2022, di completare le prenotazioni entro 270 giorni (anziché 180) e rendere di nuovo disponibili i consistenti avanzi di risorse dello scorso anno».

«Infine, il piano previsto dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica per aumentare, entro i prossimi tre anni, di oltre 21mila il numero delle stazioni di ricarica veloce e ultraveloce per i veicoli elettrici rispettivamente nei centri urbani e lungo le superstrade, grazie all'impiego dei fondi del PNRR, è un'ottima notizia. Auspichiamo – conclude De Stefani - che tutti gli iter amministrativi e i passaggi funzionali all'esecuzione di tali investimenti in infrastrutture possano essere realizzati al più presto e senza ritardi, come invece accade per l'erogazione dei contributi per acquisto e installazione di infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici in ambito domestico (DPCM 4 agosto 2022) e quelli per le imprese e professionisti (DM 25 agosto 2021) che restano al palo».

Analizzando i canali di vendita, il comparto dei privati è in crescita (+9,9% e q.d.m. 62,1%), le società archiviano il mese a +11,5% (quota al 14%), mentre il noleggio segna un cospicuo incremento del +59,1% (quota 23,9%), supportato soprattutto dal lungo termine (+66,6%).

Sul lato delle alimentazioni, **si evidenzia la flessione delle BEV (-8,6%) con una quota che scende al di sotto del 3%**; vanno meglio le plug-in (+10,1%) con quota al 4,7% e le ibride elettrificate (+25%) con una quota al 36,7%. Benzina, diesel e GPL registrano rispettivamente +16,2% (rappresentatività al 26,6%), +20% (quota 18,8%) e +30,6% (quota 10,3%). Il metano ha un abbattimento del -79,4% e quota irrilevante.

QUATTORUOTE

Bando delle endotermiche

Federauto: "A rischio decine di migliaia di posti, ne beneficeranno i cinesi"



Redazione Online

Publicato il 16/02/2023



Federauto, l'associazione di rappresentanza dei concessionari automobilistici, torna a criticare il bando alla vendita di auto endotermiche per il 2035 a due giorni dall'[approvazione definitiva](#) da parte del Parlamento europeo. "Pur condividendo l'obiettivo di azzerare le emissioni dei veicoli - afferma il presidente Adolfo De Stefani Cosentino - restiamo convinti che l'arco temporale previsto e dunque un'interruzione così brusca della produzione e commercializzazione di veicoli a combustione interna metterà a rischio non solo la competitività delle imprese italiane ed europee in un settore strategico dell'economia, ma soprattutto decine migliaia di posti di lavoro in tutta Europa, a vantaggio dei competitor internazionali, principalmente cinesi, i quali hanno anche la leadership tecnologica sulle batterie che alimentano i veicoli a zero emissioni".

Tempi troppo brevi. "È evidente che l'abbandono del diesel e benzina in un così breve lasso di tempo non andrà a vantaggio né dell'industria, né delle imprese dell'indotto distributivo e di assistenza post-vendita dei veicoli, né dei consumatori italiani ed europei che già stanno sopportando un aumento dei prezzi consistente", prosegue De Stefani. "Solo un approccio più graduale e pragmatico ma soprattutto meno ideologico, verso la 'rivoluzione elettrica', fondato su un mix di tecnologie neutrali consentirebbe di raggiungere l'obiettivo di decarbonizzazione dei trasporti su strada di merci e persone, in maniera sostenibile ed efficace". «L'auspicio è che l'individuazione nel 2025 della metodologia per valutare i dati sulle emissioni di CO2 lungo l'intero ciclo di vita di autovetture e commerciali leggeri e le successive valutazioni nel 2026 possano aprire gli occhi sull'assurdità di tale decisione, lasciando la porta aperta anche ai motori ibridi e ai biocarburanti", conclude il numero uno dei concessionari italiani.

Auto: Federauto, scelte europee penalizzano settore

[13:39 Giovedì 16 Febbraio 2023](#)

"Pur condividendo l'obiettivo di azzerare le emissioni dei veicoli, restiamo convinti che l'arco temporale previsto e un'interruzione così brusca della produzione e commercializzazione di veicoli a combustione interna metterà a rischio non solo la competitività delle imprese italiane ed europee in un settore strategico dell'economia ma soprattutto decine migliaia di posti di lavoro in tutta Europa, a vantaggio dei competitors internazionali, principalmente cinesi, i quali hanno anche la leadership tecnologica sulle batterie che alimentano i veicoli a zero emissioni". Lo afferma il presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino. "È evidente - prosegue De Stefani - che l'abbandono del diesel e benzina in un così breve lasso di tempo non andrà a vantaggio né dell'industria, né delle imprese dell'indotto distributivo e di assistenza post-vendita dei veicoli, né dei consumatori italiani ed europei che già stanno sopportando un aumento dei prezzi consistente. Solo un approccio più graduale e pragmatico ma soprattutto meno ideologico, verso la 'rivoluzione elettrica', fondato su un mix di tecnologie neutrali consentirebbe di raggiungere l'obiettivo di decarbonizzazione dei trasporti su strada di merci e persone, in maniera sostenibile ed efficace. L'auspicio è che l'individuazione nel 2025 della metodologia per valutare i dati sulle emissioni di CO2 lungo l'intero ciclo di vita di autovetture e commerciali leggeri e le successive valutazioni nel 2026 possano aprire gli occhi sull'assurdità di tale decisione, lasciando la porta aperta anche ai motori ibridi e ai biocarburanti". Federauto esprime anche "la preoccupazione della filiera distributiva per la proposta avanzata dalla Commissione europea di ridurre le emissioni dei veicoli pesanti del 90% entro il 2040".

. Bando endotermiche, Federauto: “metterà a rischio le imprese”

16 Febbraio 2023



Sul bando delle endotermiche, la Federauto commenta di come siano solamente i cinesi ad approfittare della situazione.

La **Federauto**, l'associazione che si occupa di rappresentanza dei concessionari di auto, torna a criticare pesantemente il bando della vendita di vetture endotermiche. Che avverrà per l'anno 2035 a circa due giorni dall'approvazione finale da parte del Parlamento europeo.

Queste le parole del presidente Adolfo **De Stefani** Cosentino: *“Pur condividendo l'obiettivo di azzerare le emissioni dei veicoli restiamo convinti che l'arco temporale previsto e dunque un'interruzione così brusca della produzione e commercializzazione di veicoli a combustione interna metterà a rischio*

*non solo la competitività delle imprese italiane ed europee in un settore strategico **dell'economia.***" Come riferito da quattroruote.it

Aggiunge il presidente Cosentino: *"ma soprattutto decine migliaia di posti di lavoro in tutta Europa, a vantaggio dei competitor internazionali, principalmente cinesi, i quali hanno anche la leadership tecnologica sulle batterie che alimentano i veicoli a zero emissioni".*

L'attuale presidente della **Federauto**, De Stefani continua con queste parole, sempre come riferito da quattroruote.it: *"È evidente che l'abbandono del diesel e benzina in un così breve lasso di tempo non andrà a vantaggio né dell'industria, né delle imprese dell'indotto distributivo e di assistenza post-vendita dei veicoli, né dei consumatori italiani ed europei che già stanno sopportando un aumento dei prezzi consistente".*

Conclude così Adolfo De Stefani Cosentino sul bando delle endotermiche: *"Solo un approccio più graduale e pragmatico ma soprattutto meno ideologico, verso la 'rivoluzione elettrica', fondato su un mix di tecnologie neutrali consentirebbe di raggiungere l'obiettivo di decarbonizzazione dei trasporti su strada di merci e persone, in maniera sostenibile ed efficace".*

AUTO: FEDERAUTO, STOP MOTORI TERMICI IN 2035 METTE A RISCHIO SETTORE

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 16 feb - 'Pur condividendo l'obiettivo di azzerare le emissioni dei veicoli, restiamo convinti che l'arco temporale previsto e dunque un'interruzione così brusca della produzione e commercializzazione di veicoli a combustione interna metterà a rischio non solo la competitività delle imprese italiane ed europee in un settore strategico dell'economia ma soprattutto decine migliaia di posti di lavoro in tutta Europa, a vantaggio dei competitors internazionali, principalmente cinesi, i quali hanno anche la leadership tecnologica sulle batterie che alimentano i veicoli a zero emissioni'. Lo dichiara il presidente di Federauto, Adolfo De Stefani Cosentino, dopo l'approvazione finale, da parte del Parlamento europeo, del divieto di vendita di autovetture e veicoli commerciali leggeri endotermici a partire dal 2035 all'interno dell'Unione europea. 'E' evidente che l'abbandono del diesel e benzina in un così breve lasso di tempo non andrà a vantaggio né dell'industria, né delle imprese dell'indotto distributivo e di assistenza post-vendita dei veicoli, né dei consumatori italiani ed europei che già stanno sopportando un aumento dei prezzi consistente. Solo un approccio più graduale e pragmatico ma soprattutto meno ideologico consentirebbe di raggiungere l'obiettivo di decarbonizzazione dei trasporti su strada di merci e persone, in maniera sostenibile ed efficace', aggiunge De Stefani Cosentino, sottolineando che 'l'auspicio è che l'individuazione nel 2025 della metodologia per valutare i dati sulle emissioni di CO2 lungo l'intero ciclo di vita di autovetture e commerciali leggeri e le successive valutazioni nel 2026 possano aprire gli occhi sull'assurdità di tale decisione, lasciando la porta aperta anche ai motori ibridi e ai biocarburanti'.

De Stefani, l'elettroscettico "Inquinano quanto le altre"

Il presidente di Federauto: "Le case automobilistiche sono già pronte, i cittadini no. Sono auto che costano molto, tanto che le vendite sono calate".

De Stefani, l'elettroscettico "Inquinano quanto le altre"



Adolfo De Stefani Cosentino è il presidente di Federauto nazionale e amministratore delegato del gruppo ravennate De Stefani.

Presidente, qual è la prima riflessione che ha fatto dopo aver appreso la notizia?

"Quella del 2035 è una decisione presa, ma che potrà essere anche rivista. Quando, nell'imminenza della scadenza, ci si renderà conto dell'impossibilità di rispettare le tempistiche, allora si opterà per uno spostamento".

Qual è la situazione?

"Le case automobilistiche sono già tutte pronte. Viceversa, non siamo pronti noi cittadini europei; non sono pronte le infrastrutture, e non è pronto nemmeno il

mercato. Stiamo parlando di autovetture che costano molto, tant'è vero che, in Italia, nel 2022 abbiamo avuto un calo delle vendite di auto elettriche. La scadenza del 2035 non riguarda le ibride e le plug-in, bensì esclusivamente le elettriche. Ecco perché credo che la scadenza del 2035 sia più che ottimistica".

Cosa significa produrre solo auto elettriche?

"Parlare di stop alla vendita di auto diesel e benzina nel 2035 è come dire che domattina andremo a scalare l'Everest con le infradito".

Ci sono anche variabili politiche?

"Con le elezioni europee del 2024, sono convinto che molte cose cambieranno. È vero che dobbiamo guardare e salvaguardare il nostro pianeta; però dobbiamo anche fare in modo che il pianeta sia abitato dagli uomini, e che non scompaia la nostra specie".

Qualche cifra?

"In Italia abbiamo 40 milioni di macchine. L'anno scorso ne abbiamo immatricolare appena 50 mila di elettriche, ovvero il 2,7%. A tranche di 50 mila macchine all'anno, per sostituire il circolante, quanti secoli dovremo impiegare? Ecco perché è matematicamente impossibile raggiungere l'obiettivo del 2035".

La spinta all'energia pulita è condivisa.

"Vero, ma c'è anche un problema di energia in generale. In questo momento non c'è energia elettrica sufficiente. Tant'è vero che, in Germania, ad esempio, stanno riaccendendo le centrali a carbone. Io sono tifoso del Bologna. Sogno, ma sono anche realista. E allora dico che, la realizzazione dell'obiettivo del 2035, ha le stesse probabilità di vedere il Bologna vincere lo scudetto quest'anno. È una chimera".

Crede in un effetto psicologico?

"Il 'paletto' fissato al 2035 è solo un obiettivo affinché tutti corrano. Ma, attenzione, perché a correre, il rischio è quello di farsi male. Si renderanno conto che sarà una utopia, e così saranno costretti a farlo slittare". A livello occupazionale?

"Ci sono 70mila posti di lavoro, in aziende italiane di componentistica, che sono a rischio. La deindustrializzazione dell'automotive in Europa porterà via 600mila posti di lavoro. Siamo pronti a tutto questo?"

Presidente, perché è così 'elettro-scettico'?

"Perché si fa presto a dire elettrico, ma oggi, la parola elettrico non fa rima con ecologico. È vero che la macchina elettrica è a zero emissioni, ma, complessivamente, inquina quanto una vettura endotermica. Del resto, con quale elettricità la carico? Pulita o fossile?".

Roberto Romin

Stop Ue veicoli endotermici, Federauto: decisione irrazionale che favorisce i competitors esterni all'Europa

- di: *Barbara Leone*

16/02/2023



Come è noto, nell'ambito del pacchetto "Fitfor55" è arrivata l'approvazione finale, da parte del Parlamento europeo, del divieto di vendita di autovetture e veicoli commerciali leggeri endotermici a partire dal 2035 all'interno dell'Unione Europea. Ora manca solo il passaggio formale in Consiglio europeo e la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea. Molte le considerazioni, e i dubbi, al riguardo. Tra esse anche quelle di Federauto, che per bocca del suo presidente Adolfo De Stefani Cosentino fa sentire la sua voce.

Stop Ue veicoli endotermici, Federauto: decisione irrazionale che favorisce i competitors esterni all'Europa

*“Pur condividendo l’obiettivo di azzerare le emissioni dei veicoli - **ha dichiarato De Stefani Cosentino** - restiamo convinti che l’arco temporale previsto e dunque un’interruzione così brusca della produzione e commercializzazione di veicoli a combustione interna metterà a rischio non solo la competitività delle imprese italiane ed europee in un settore strategico dell’economia ma soprattutto decine migliaia di posti di lavoro in tutta Europa, a vantaggio dei competitors internazionali, principalmente cinesi, i quali hanno anche la leadership tecnologica sulle batterie che alimentano i veicoli a zero emissioni. È evidente – **prosegue De Stefani** – che l’abbandono del diesel e benzina in un così breve lasso di tempo non andrà a vantaggio né dell’industria, né delle imprese dell’indotto distributivo e di assistenza post-vendita dei veicoli, né dei consumatori italiani ed europei che già stanno sopportando un aumento dei prezzi consistente. Solo un approccio più graduale e pragmatico ma soprattutto meno ideologico, verso la ‘rivoluzione elettrica’, fondato su un mix di tecnologie neutrali consentirebbe di raggiungere l’obiettivo di decarbonizzazione dei trasporti su strada di merci e persone, in maniera sostenibile ed efficace. L’auspicio - **aggiunge il presidente di Federauto** - è che l’individuazione nel 2025 della metodologia per valutare i dati sulle emissioni di CO2 lungo l’intero ciclo di vita di autovetture e commerciali leggeri e le successive valutazioni nel 2026 possano aprire gli occhi sull’assurdità di tale decisione, lasciando la porta aperta anche ai motori ibridi e ai biocarburanti”.*

Sull’altro tema europeo, quello relativo ai nuovi obiettivi proposti dalla Commissione europea per la riduzione delle emissioni da CO2 degli “heavy duty”, il **vicepresidente di Federauto con delega ai Trucks&Van, Massimo Artusi**, ha invece dichiarato: *“La netta presa di posizione della Aecdr (Alleanza europea dei concessionari di veicoli), a cui Federauto appartiene, contribuendo ad elaborarne le posizioni, esprime tutta la preoccupazione della filiera distributiva per la proposta avanzata dalla Commissione europea di ridurre le emissioni dei veicoli pesanti del 90% entro il 2040. La posizione della Commissione - ha aggiunto Artusi - continua, infatti, a puntare, anche per i veicoli pesanti, sull’alimentazione elettrica in nome di una lotta alle emissioni di climalteranti che la stessa Commissione vanifica, usando come criterio di valutazione le emissioni*

allo scarico (TTW) e non considerando in questo modo il danno ambientale procurato dalla produzione dell'energia elettrica impiegata dai veicoli, ignorando nel contempo il costo ambientale di produzione degli accumulatori".

Un equivoco di partenza, secondo il vice presidente di Federauto, che porta alla *"sottovalutazione dei carburanti biologici ai quali la Commissione offre solo una timida apertura, mentre dovrebbe considerarli prioritari se l'obiettivo strategico è la de carbonizzazione, incentivandone l'impiego, sia con una adeguata politica di incentivazione, sia con un potenziamento massiccio e rapido della rete di distribuzione nel settore dei veicoli pesanti, per i quali l'alternativa elettrica è difficilmente praticabile. Va, infatti, considerata che una transizione troppo repentina è insostenibile sul piano socio-economico e che la soluzione dell'idrogeno 'verde' è ancora lontana, sia sul piano tecnologico che dei costi. Ignorare una realtà come questa, che è sotto gli occhi di tutti coloro che vogliono vedere, equivale al ricorso del placebo, ossia ad usare una medicina aliena alla malattia in corso. Se, in fase di discussione, la proposta non sarà resa più realistica: in termini di responsabilità ambientale, il rischio è quello del totale fallimento della cura; in termini di sostenibilità sociale, è quello di certe operazioni chirurgiche in cui l'intervento è tecnicamente riuscito, ma il paziente è morto; in termini di responsabilità economica, è quello in cui la cura esiste ma nessuno possa permettersela".* Infine, conclude Artusi *"l'accanimento della politica europea sul tema dei trasporti è del tutto inspiegabile alla luce degli stessi dati usati dalla Commissione, dalla cui lettura emerge che i veicoli commerciali Hdv contribuiscono solo per il 12% alla produzione di Ghg dell'intero settore trasporti, nonostante utilizzi un terzo delle risorse energetiche, e al 6% nel totale delle emissioni su scala europea".*

Stop auto ICE dal 2035: i commenti delle associazioni automotive

Dopo lo stop alla vendita di ICE nuove dal 2035 giungono i commenti delle principali associazioni automotive coinvolte dal provvedimento: molte le critiche

16 Febbraio 2023 - 10:00

Lo **stop** alla vendita (e quindi alla produzione) di **auto ICE dal 2035**, [approvato dal Parlamento UE in seduta plenaria](#) ma comunque legato a ulteriori passaggi, ha suscitato reazioni diametralmente opposte: **entusiasmo dagli ambientalisti** e dai sostenitori dell'elettrificazione di massa, secondo cui il bando alle endotermiche è una decisione necessaria per ridurre le emissioni di CO₂ nell'aria prima che sia troppo tardi; **preoccupazione o addirittura rabbia da diversi esponenti della filiera automobilistica** e del Governo italiano in carica, perché questo provvedimento rischia di costare decine di migliaia di posti di lavoro (195.000 e 2.200 aziende secondo una stima di Confapi) e di portare alla catastrofe l'intero comparto. Di seguito trovate i commenti delle principali associazioni automotive italiane a poche ore dal voto dell'UE.

STOP BENZINA E DIESEL DAL 2035: PER ANFIA “UN MACIGNO CAPACE DI DEVASTARE L'EUROPA”

Per ANFIA (Associazione nazionale filiera industria automobilistica), dalla voce del suo presidente Scudieri, lo stop alla vendita delle auto ICE è un **macigno capace di devastare l'Europa**. *“Il voto del Parlamento UE vince una visione estremamente ideologica, demagogica di un qualcosa che è gestito da chi, evidentemente, non conosce nulla di pianificazione e politica industriale”*. La scelta delle istituzioni europee, sempre secondo Scudieri, è una **pericolosa corsa in avanti** perché l'Europa non ha ancora le capacità industriali necessarie (ad esempio per la trasformazione delle materie prime in componenti per le batterie)

e inoltre non tiene neanche conto dell'infrastrutturazione che ci vuole per far funzionare, con adeguata potenza, le vetture elettriche.

AUTO ICE VIETATE DAL 2035: FEDERCARROZZIERI PREVEDE UN FORTE AUMENTO DEI COSTI DI RIPARAZIONE

Lo stop alle ICE previsto per il 2035 porterà a un **aumento esponenziale dei costi di riparazione delle autovetture** e a maggiori esborsi sia in capo alle carrozzerie sia per gli automobilisti. Lo ha affermato Davide Galli, presidente di Federcarrozzieri, associazione che rappresenta le autocarrozzerie italiane. Secondo Galli le auto elettriche in Italia si vendono poco anche a causa degli **elevati costi di acquisto e di gestione** che, in caso di guasti o danni che non interessano unicamente la carrozzeria, presentano **spese di riparazione sensibilmente più elevate** (tra il +18% e il +30%) rispetto alle auto a benzina o diesel.

*“Le auto elettriche, infatti, appena entrano in una carrozzeria devono essere messe in sicurezza, e per fare questo occorre vi sia almeno un addetto abilitato con **patentino Pes-Pav**, una procedura che inevitabilmente comporta spese maggiori per gli operatori e quindi per gli automobilisti. Poi c'è l'elettronica particolare che caratterizza tali **vetture** e che determina attività più lunghe (e costose) per smontaggio, rimontaggio, sostituzione, programmazione, ricalibrazione, ecc. Basti pesare che per alcune auto elettriche di nuova generazione si registra un **60% di elettronica in più** rispetto alle vetture tradizionali”.*

Le autocarrozzerie dovranno quindi evolversi e aggiornarsi per far fronte al cambiamento del mercato, ricorrendo a personale sempre più specializzato e a **strumentazione sempre più complessa**, con una selezione naturale degli operatori ma al tempo stesso un incremento non indifferente dei costi a loro carico che determinerà, di conseguenza, un aumento esponenziale dei costi di riparazione delle autovetture.



STOP AUTO BENZINA E DIESEL: PER FEDERAUTO IL 2035 È UN TERMINE IRREALISTICO

Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di **Federauto** (la federazione che raggruppa i concessionari di auto), per spiegare le sue perplessità analizza i numeri che vedono in Italia un parco circolante di 39-40 milioni di vetture di cui 1 auto su 5 ha superato i 20 anni: *“Nel 2022 il venduto si è attestato attorno a 1,5 milioni di auto e se il trend, come è probabile, rimarrà questo anche nel 2023 e se pure (per assurdo) 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 è irrealistica. 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”*.

TAVARES (STELLANTIS) E DE MEO (RENAULT): CI ADEGUIAMO MA CHIEDIAMO CORREZIONI

Carlos Tavares, AD di Stellantis, è sempre stato critico nei confronti del diktat europeo del 2035, anche se il suo gruppo ha accettato di adeguarsi a una **decisione imposta dall’alto** anticipando al 2030 lo stop alla vendita di auto ICE: *“L’elettrificazione è una tecnologia scelta dai politici, non dall’industria, perché c’erano modi più economici e veloci di ridurre le emissioni. Le decisioni dell’Europa sono state dogmatiche in quanto sono state fatte scelte che non sono tecnologicamente neutrali. Il dogmatismo ci porterà al disastro e causerà molti problemi sociali”*.

Più o meno sulla stessa linea **Luca De Meo**, AD di Renault: *“Come gruppo abbiamo deciso di adeguarci alle imposizioni europee, ma continuiamo a chiedere a Bruxelles di spostare lo stop dal 2035 al 2040 perché movimenti così repentini sono difficili da gestire. Dobbiamo evitare un impatto troppo forte su industria e occupazione”*.

Stop diesel e benzina 2035, Federauto: “Vantaggio per i cinesi”

Il presidente dell'associazione che riunisce i concessionari italiani Adolfo De Stefani Cosentino ha criticato ancora il bando alle endotermiche

Publicato il 21 Febbraio 2023 ore 14:50



Nuove critiche verso lo stop alla vendita di auto diesel e benzina nel 2035 imposto dall'Unione Europea dopo l'approvazione definitiva da parte del Parlamento europeo. Questa volta è il turno di Federauto, l'associazione che riunisce i concessionari automobilistici che critica nuovamente la decisione del bando delle endotermiche con il presidente Adolfo De Stefani Cosentino che ha sottolineato come la necessità di ridurre le emissioni sia un sentimento condiviso ma che le modalità scelte per arrivare a questo risultato siano **un rischio concreto sia per i lavoratori sia per il settore** stesso che si esporrebbe troppo alla concorrenza di realtà più competitive come la Cina.

“Pur condividendo l'obiettivo di azzerare le emissioni dei veicoli restiamo convinti che l'arco temporale previsto e dunque un'interruzione così brusca della produzione e commercializzazione di veicoli a combustione interna metterà a rischio non solo la competitività delle imprese italiane ed europee in un settore strategico dell'economia, ma soprattutto decine migliaia di posti di lavoro in tutta Europa, a vantaggio dei competitor internazionali, principalmente cinesi.”

Il presidente di Federauto ha poi evidenziato come **la scelta migliore** debba essere quella di procedere in modo più graduale e meno ideologico, affidandosi ad una transizione che valuti diverse soluzioni: *“Solo un approccio più graduale e pragmatico ma soprattutto meno ideologico, verso la ‘rivoluzione elettrica’, fondato su un mix di tecnologie neutrali consentirebbe di raggiungere l'obiettivo di decarbonizzazione dei trasporti su strada di merci e persone, in maniera sostenibile ed efficace. È evidente che l'abbandono del diesel e benzina in un così breve lasso di tempo non andrà a vantaggio né dell'industria, né delle imprese dell'indotto distributivo e di assistenza post-vendita dei veicoli, né dei consumatori italiani ed europei che già stanno sopportando un aumento dei prezzi consistente.”*

Automotive Dealer Report: nel 2022 l'elettrico perde mercato, scende sotto il 4%

Nel 2022 l'auto elettrica perde mercato e scende a quota 3,7%, l'ibrida invece vola al 34%, perdono terreno le vetture benzina e diesel. Per sette italiani su dieci quello attuale non è un buon momento per spendere, ma chi è propenso agli acquisti ha l'automobile nuova in cima alle preferenze. È quanto emerso dalla presentazione a Torino dell'Automotive Dealer Report 2023 (Adr) di Italia Bilanci, giunto alla 13esima edizione.

Cento concessionarie auto, che insieme fatturano oltre 10 miliardi di euro e impiegano più di 10mila persone, hanno partecipato all'evento, organizzato dal Think Tank AnticrisiDay, con il sostegno di Nobis Assicurazioni, ospitato da Spazio Group nell'ambito delle iniziative dei suoi 25 anni di attività.

IL MERCATO AUTO: L'ANALISI DI ITALIA BILANCI

“Nel 2022 le auto immatricolate sono ammontate a 1 milione 316mila, circa la metà dei volumi registrati nel 2007, in linea con il minimo toccato nel 2013 di 1 milione 304mila immatricolazioni”, ha spiegato Fausto Antinucci, amministratore delegato di Italia Bilanci, illustrando l'andamento del mercato auto dal 2007 al 2022. “A cambiare maggiormente è la componente della vendita ai privati: se nel 2007 il retail rappresentava il 72% del mercato e nel 2013 il 64%, nel 2022 scende al 59% ed è il punto più basso degli ultimi 16 anni”.

A fronte del calo dei volumi, il fatturato medio e la redditività dei dealer sono invece aumentati. “Nel 2021 il fatturato medio ha superato i 38 milioni di euro: è il livello di ricavi più alto dal 2005 a oggi – ha sottolineato Antinucci – un valore che ha superato di circa un milione di euro il fatturato del 2019, anno in cui le immatricolazioni però erano quasi due milioni. Quindi nonostante la diminuzione delle vendite, il fatturato è cresciuto in media del 3% e la redditività è arrivata all'1,8%”.

“Tra i fattori determinanti – ha spiegato l'Ad di Italia Bilanci – ci sono le nuove strategie commerciali che hanno garantito margini unitari più elevati, l'aumento del prezzo medio del nuovo e dell'usato e la riduzione del numero degli operatori nella distribuzione auto, che si attestano a 1.182 nel 2022 (-2,4% rispetto al 2021)”. Nel 2007 erano 2.785, in 16 anni si sono ridotti di oltre la metà.

Il report di Italia Bilanci mostra come l'elettrico in Italia stenti ancora a decollare: nel 2022 la quota di auto con la spina è scesa, anziché salire, passando dal 4,6% del 2021 al 3,7% del 2022.

“È un mercato ancora marginale, rappresentato da neanche 50mila vetture – ha sottolineato Antinucci -. Prezzi eccessivi, punti di rifornimento insufficienti e autonomie ancora limitate continuano a essere un freno importante alla crescita dell'elettrico. In Germania la quota di vetture

elettriche è al 10%, mentre in Francia al 14%, l'Italia resta indietro. Probabilmente con gli investimenti del Pnrr qualcosa cambierà”.

Crescono invece velocemente le ibride, che guadagnano il 34% del mercato nel 2022, mentre nel 2021 erano a quota 29%. Scende di conseguenza la vettura endotermica: l'alimentazione a benzina cala al 27,5% del mercato (mentre nel 2020 deteneva il 37,5% e nel 2021 il 30%). In lieve salita sono invece le alimentazioni a gas e a metano che si attestano nel 2022 al 9,7% del mercato: una quota che supera le 130mila unità.

“L'incontro organizzato da AnticrisiDay ha un duplice scopo – ha spiegato Umberto Seletto, ideatore e organizzatore di AntiCrisiDay – da una parte quello di offrire una panoramica dell'andamento del settore, utile sia al mondo dei professionisti dell'auto, i dealer, sia alle case produttrici e a tutta la supply chain, la catena di approvvigionamento che va dal produttore al consumatore; dall'altra proporre elementi di riflessione sui quali gli stakeholder di settore possono aggiornare le proprie organizzazioni”.

L'appuntamento con l'Automotive dealer Report ha cadenza annuale ed è da sempre sostenuto da Nobis Assicurazioni. “Crediamo nel valore delle persone, nella loro capacità di fare squadra e di guardare al mercato della distribuzione auto con comune interesse – ha dichiarato Alberto Di Tanno, Ad del Gruppo Intergea e presidente di Nobis Assicurazioni -. Per questo sosteniamo da sempre questo appuntamento: un incontro in cui i principali stakeholder si ritrovano per analizzare il comparto e capirne le prospettive”.

FEDERAUTO: LUCI E OMBRE SULLA NORMATIVA

Nel corso dell'incontro è intervenuto il presidente di Federauto, Adolfo De Stefani Cosentino, che ha tratteggiato l'attuale contesto della distribuzione auto, sempre più complesso, sottolineando la “necessità di passare dalla competizione alla cooperazione, soprattutto in una logica associativa con la quale affrontare l'evoluzione normativa che regola il settore”. “Con il regolamento UE 720/2022 – ha aggiunto – si va verso una destrutturazione del sistema automobilistico, però quando il costruttore è anche agente venditore, c'è il rischio che diventi proprietario del mercato, con il controllo totale della mobilità. Nel 2035 è previsto l'abbandono dell'endotermico. Ci sarà certamente uno slittamento, ma anche nello slittamento resta l'incertezza, soprattutto se confrontiamo gli aiuti di stato: l'Italia ha previsto 700 milioni per l'installazione delle colonnine di ricarica, in Germania gli aiuti sono tra i 6 e i 7 miliardi”.

PROPENSIONE ALL'ACQUISTO: L'OSSERVATORIO FINDOMESTIC

Claudio Bardazzi, responsabile dell'Osservatorio Findomestic, ha presentato in anteprima le ultime rilevazioni sulle propensioni all'acquisto del consumatore, nello specifico per l'acquisto di auto. Dalle mille interviste effettuate per l'Osservatorio emerge un generale clima di preoccupazione in Italia. “La prima a dominare è l'inflazione – ha spiegato Bardazzi – il 62% degli intervistati avverte prezzi in crescita, a seguire c'è la preoccupazione per il conflitto Russia-Ucraina e al terzo posto il calo del potere di acquisto familiare”.

La propensione a spendere rilevata a gennaio 2023 è bassa: 7 italiani su 10 preferiscono attendere. Ma tra le intenzioni all'acquisto a tre mesi, l'auto è in testa: il 30% degli intervistati infatti vorrebbe comprare un'auto nuova. Ma quale? Il 35% vorrebbe un'ibrida, mentre il 22% non saprebbe quale motorizzazione scegliere, solo un 10% sceglierebbe invece un'auto elettrica. I

motivi? Per il 64% degli intervistati sono i costi troppo elevati, sia per l'acquisto, sia per la corrente insieme a quello della manutenzione, il 54% vede come ostacolo la ricarica della vettura, mentre il 30% non si fida dell'autonomia della vettura elettrica sui viaggi lunghi.

ANTICRISIDAY: OSPITI E BEST PRACTICES

Le dieci mosse per il futuro di Oscar Farinetti: l'imprenditore e fondatore della catena Eataly e di Green Pea, ha portato la sua testimonianza nel corso della giornata dell'AnticrisiDay, proponendo dieci capisaldi per un'organizzazione imprenditoriale capace di affrontare il futuro.

Ad arricchire l'incontro c'è stato inoltre l'intervento di Bernardo Bertoldi, docente alla facoltà di economia dell'Università di Torino ed esperto di capitalismo familiare, che ha evidenziato i passi necessari per la continuità generazionale delle imprese familiari: infatti molte concessionarie sono nate appunto come imprese di famiglia. È stato poi il momento di Marco Marlia, ceo di Motork, azienda specializzata nelle attività web di settore, quotata al mercato azionario londinese, che con grande efficacia ha raccontato lo stato d'uso dell'AI (intelligenza artificiale) nell'economia e nella distribuzione auto.

In conclusione dei lavori, è intervenuto Nicola Giardino, direttore editoriale dell'Adr-Automotive Dealer Report, presentando i 25 contenuti del nuovo numero e annunciando la prossima classifica per dimensione e redditività delle concessionarie. Infine, InterAutoNews, il punto di incontro irrinunciabile per le news dei professionisti auto, ha presentato il suo progetto editoriale 2023.

Di grande intensità emotiva è stata inoltre la testimonianza di Don Angelo Zucchi, parroco del quartiere, anima della Fondazione Cafasso, scuola parificata che offre accoglienza a oltre 500 alunni e impegna 50 persone, sostenuta da tempo da Spazio Spa.

Tra le best practices sono state presentate le aziende Cierreffe e Spazio Group. "Avevamo già ospitato nel 2015 la Presentazione di Adr, e siamo ancor più contenti di averlo fatto nel 2023 anche per festeggiare con la Community della Distribuzione Auto i nostri 25 anni che per la verità abbiamo compiuto a fine 2022. Questo incontro raccoglie molti grandi operatori del settore, ma soprattutto viene condotto all'insegna dell'impegno e della passione imprenditoriale, elementi che sono nel Dna della nostra azienda", ha dichiarato Carlo Alberto Iura, socio fondatore di Spazio e vice presidente di Federauto.

Fausto Antinucci, Ideatore di Italia Bilanci: "Un grande onore per noi aver presentato le nostre riflessioni e il nostro lavoro nel contesto della platea estremamente qualificata che si è raccolta da Spazio, azienda eccellente del settore. Abbiamo bisogno di nuove idee e di nuove energie per muoverci nel mondo dell'auto attraversato forse più di altri settori da un grande cambiamento".

Umberto Seletto, animatore di Anticrisi Day: "Il nostro motto è autenticità, passione, riflessione, azione tutti elementi coniugati perfettamente dagli interventi del nostro incontro, ospitato con generosità da Spazio, nel suo outlet, il più grande mall auto italiano".

Come sono andati i concessionari auto nel 2022

L'Automotive Dealer Report 2023 mette in luce la situazione dei venditori di auto, che segnano meno vendite ma più ricavi



22 Febbraio 2023 alle 17:00

Di: [Gianmarco Gori](#)

I concessionari auto nel 2022 hanno venduto meno auto ma hanno registrato un aumento complessivo di ricavi. Questo è quanto emerso nella giornata dell'Automotive Dealer Report 2023 di Italia Bilanci, organizzata a Torino da AnticrisiDay.

Le auto immatricolate complessivamente sono state poche, anche se leggermente di più del minimo storico, a fronte di un fatturato aumentato e di una redditività - il guadagno netto - che ha raggiunto il valore più alto dal 2005. Ecco tutti i numeri del settore e le preoccupazioni per il futuro.

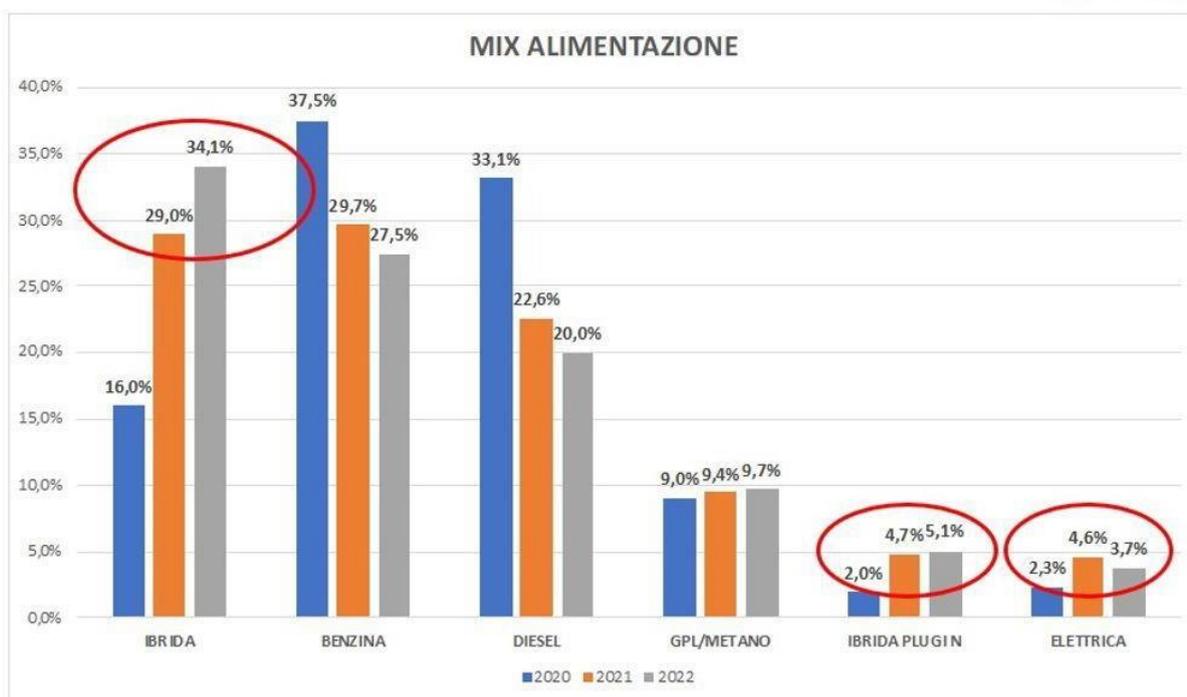
Crescita costante

Prima di tutto partiamo da quello che ormai è un dato di fatto: il numero di auto immatricolate nel corso del 2022, molto basso e pari a **1 milione e 316 mila** veicoli, il valore più critico di sempre escludendo il minimo storico toccato esattamente 10 anni fa, nel **2013**.

Si tratta di un numero non positivo e ancora peggiore se filtrato riguardo le auto 100% elettriche, che si sono fermate al **3,7%** del totale delle vendite - una questione che abbiamo già avuto modo di spiegare diverse volte negli ultimi mesi su [InsideEVs.it](https://www.insideevs.it). Nonostante questo, il settore ha registrato dei numeri di crescita positivi per quanto riguarda le auto ibride - sia diesel che benzina - che hanno raggiunto una quota complessiva del **37%** sul totale dell'immatricolato.

Guardando questi numeri in riferimento al settore dei dealer, il calo di immatricolazioni e di vendite non ha fatto registrare delle perdite, comportando un aumento complessivo del fatturato medio (che negli ultimi anni ha registrato una crescita costante del **3%**) e della redditività (+1,8%), in tutte le fasce.

Dati Mercato



La crescita delle auto ibride nel 2022

Le preoccupazioni del settore

Nonostante i valori positivi segnati, nel 2022 è diminuita la percentuale di **vendita a privati** dai concessionari, scesa fino al **59%**, a dimostrazione del nuovo [appezzamento da parte del pubblico delle formule di noleggio lungo termine, un settore cresciuto del 15,8% nell'ultimo anno](#).

Nel corso dell'evento il Presidente di *Federauto*, Adolfo De Stefani Cosentino, ha commentato:

c'è "necessità di passare dalla competizione alla cooperazione, soprattutto in una logica associativa con la quale affrontare l'evoluzione normativa che regola il settore"

Lo stesso ha poi espresso alcuni dubbi riguardo il nuovo regolamento europeo **UE 720/2022** riferito alla [evoluzione dei concessionari in agenti di vendita](#) sul territorio, direttamente collegati in maniera verticale alle Case auto stesse, una questione che

abbiamo affrontato sempre su queste pagine alcuni mesi fa. A tal proposito il manager ha commentato:

“Con il regolamento UE 720/2022 si va verso una destrutturazione del sistema automobilistico, però quando il costruttore è anche agente venditore, c’è il rischio che diventi proprietario del mercato, con il controllo totale della mobilità.”

Infine, De Stefani Cosentino ha concluso il suo intervento parlando della data del 2035 e prevedendo un suo possibile slittamento a causa anche degli aiuti di Stato italiani non sufficienti:

"Nel 2035 è previsto l’abbandono dell’endotermico. Ci sarà certamente uno slittamento, ma anche nello slittamento resta l’incertezza, soprattutto se confrontiamo gli aiuti di stato: l’Italia ha previsto 700 milioni per l’installazione delle colonnine di ricarica, in Germania gli aiuti sono tra i 6 e i 7 miliardi”.

Le preoccupazioni degli automobilisti

Nel corso dell'evento è intervenuto anche Claudio Bardazzi, responsabile dell’Osservatorio *Findomestic*, che ha presentato in anteprima le ultime rilevazioni sulla propensione di **acquisto** da parte degli automobilisti.

Dallo studio, composto da mille interviste, è emerso un generale clima di **preoccupazione** da parte di chi vorrebbe comprare un'auto nuova. Lo stesso Bardazzi ha commentato:

“La prima a dominare è l’inflazione, il 62% degli intervistati avverte prezzi in crescita, a seguire c’è la preoccupazione per il conflitto Russia-Ucraina e al terzo posto il calo del potere di acquisto familiare”.

La società finanziaria nel gennaio 2023 ha rilevato che soltanto il 30% degli intervistati sarebbe disposto a comprare oggi un’auto nuova, di questi **il 35% vorrebbe un’ibrida**, il 22% non saprebbe quale motorizzazione scegliere e solo il 10% sceglierebbe un’auto 100% elettrica.

ADR 2023. Presentata a casa Spazio Group, la Classifica Bilanci dei Concessionari Auto

23 FEBBRAIO 2023

ECONOMIA E SOCIETÀ

Organizzata da Anticrisi Day

TORINO – Alla presenza del Prefetto di Torino, Dott. Raffaele Ruperto, giovedì 16 febbraio 2023, si è tenuta la presentazione dell'Edizione 2023 di ADR (Automotive Dealer Report), Classifica Bilanci dei Concessionari auto, organizzata dal Think Tank Anticrisi Day ed ospitata da Spazio SpA nell'ambito delle iniziative legate ai suoi 25 anni di attività.

Le finalità dell'incontro annuale: offrire al mondo dei Professionisti, Dealer Auto ma anche Case Auto e primarie della Supply Chain, alcune informazioni sull'andamento del settore e proporre elementi di riflessione attorno ai quali poter aggiornare le proprie Organizzazioni.



Ampia la partecipazione rispetto ai precedenti incontri: oltre 220 Operatori in un meeting che ha impegnato tutto il pomeriggio.

Ciò ha consentito di dire all'Organizzatore, ideatore di Anticrisi Day, Umberto Seletto, che solo misurando la presenza dei Dealer in sala si poteva definire un perimetro che genera fatturati di oltre 10 miliardi euro, con un impiego di risorse umane superiore alle 10.000 unità.

Un significativo campione della realtà della Distribuzione Auto era presente, in particolare riferito alle prime 100 aziende concessionarie che hanno aderito in larghissima misura.

I fatti salienti possono essere sintetizzati nell'introduzione del Presidente di Federauto (Federazione Italiana Concessionari Auto), Adolfo De Stefani Cosentino, che ha

tratteggiato con efficacia il contesto competitivo ed impegni della sua Associazione che raccoglie tutti i Concessionari Auto italiani.

È seguito l'intervento di Fausto Antinucci, Amministratore di Italia Bilanci che, dopo aver commentato i risultati di settore, ha tratteggiato un confine di medio termine nella composizione dell'offerta di prodotto da parte dei Concessionari, con particolare attenzione all'apertura al mercato delle auto elettriche.

Claudio Bardazzi, Responsabile dell'Osservatorio Findomestic, ha quindi descritto le propensioni di acquisto del Consumatore, riferite al mese di febbraio e nello specifico all'acquisto di auto e di quale tipologia.

Oscar Farinetti, Fondatore di Eataly e Green Pea, ha fornito ai presenti la sua proposta di organizzazione imprenditoriale, basata su dieci mosse necessarie per presidiare il futuro.

Bernardo Bertoldi, Professore associato presso il Dipartimento di Management dell'Università di Torino, esperto di capitalismo familiare, ha tratteggiato i passi necessari per la continuità generazionale delle imprese familiari, quali sono la prevalenza delle Concessionarie Auto.

Il "business case Spazio Group", articolato in modalità talk con interventi dei 2 soci fondatori – Carlo Alberto Jura e Gian Michele Vinelli, oltre ai componenti della nuova generazione imprenditoriale –, ha esteso agli Operatori seduti in sala il metodo e le scelte che hanno inciso sui primi 25 anni di storia del network, leader nel Nord Ovest con base a Torino, uno tra i primi gruppi di Dealer in Italia e in vetta da 11 anni consecutivi nella classifica per redditività di Italia Bilanci.

Marco Marlia, CEO di MotorK, l'azienda specializzata in software per la Distribuzione Auto, quotata al mercato azionario di Amsterdam, ha con grande efficacia illustrato gli ultimi trend e il futuro dell'artificial intelligence per l'Automotive.

A voce del Direttore Editoriale di ADR, Nicola Giardino, la presentazione dell'abstract del Magazine e a Umberto Seletto l'introduzione del nuovo Consiglio di Amministrazione e piano editoriale 2023 di InterAutoNews.

Infine, di grande intensità emotiva la testimonianza di Don Angelo Zucchi, Sacerdote della Parrocchia San Giuseppe Cafasso al centro della zona Nord di Borgo Vittoria, anima dell'omonima scuola paritaria che offre accoglienza ad oltre 500 alunni ed impegna 50 persone: Comunità quella del Cafasso, sostenuta dal 2018 da Spazio Group.

"Avevamo già ospitato nel 2015 la Presentazione di ADR, e siamo ancor più contenti di averlo fatto nel 2023, anche per festeggiare con la Community della Distribuzione Auto i nostri 25 anni, compiuti a fine 2022. Questo incontro raccoglie molti grandi Operatori del settore, ma soprattutto viene condotto all'insegna dell'impegno e della passione imprenditoriale, elementi che sono nel DNA della nostra Azienda" dichiara Carlo Alberto Jura, uno tra i Soci Fondatori di Spazio Group e Vicepresidente di Federauto.



Fausto Antinucci, Ideatore di Italia Bilanci: “Un grande onore per noi aver presentato oggi le nostre riflessioni ed il nostro lavoro nel contesto della platea estremamente qualificata che si è raccolta a Torino, presso la sede di Spazio, azienda eccellente del settore. Oggi abbiamo bisogno di nuove idee e di nuove energie per muoverci nel mondo dell’auto attraversato, forse più di altri settori, da un grande cambiamento”. Conclude Umberto Seletto, animatore di Anticrisi Day: “Il nostro motto è autenticità, passione, riflessione, azione: tutti elementi coniugati perfettamente dagli interventi del nostro incontro, ospitato con generosità da Spazio, nel suo outlet, il più grande mall auto italiano “.

Dal 1927 Spazio si è affermato come uno dei maggiori gruppi italiani di concessionarie auto, consolidando un rapporto di fiducia, privilegiato ed esclusivo con i propri Clienti e i marchi produttori. Le Aziende di Spazio rispondono a tutte le esigenze di mobilità, alle condizioni più vantaggiose e disponendo dei migliori prodotti dell’industria automobilistica mondiale: auto e veicoli commerciali integrati da servizi dalla qualità distintiva. Il Cliente è il fulcro dell’impegno di Spazio e agisce perché si senta davvero libero di scegliere fra i 12 brand rappresentati, rendendo unica una tra le esperienze di shopping sensoriale più importante nella vita di una persona. Spazio ha dato luogo a 27 sedi operative tra Piemonte e Liguria (25 showroom e 8 service) e ha fatto strada a circa 28.000 auto, tra nuovo e usato, vendute in un anno e dato forma a una Squadra, compatta e affidabile, dedicata a garantire un servizio completo, dalla Vendita al Post Vendita. Gli oltre 450 addetti si ispirano al principio fondamentale del “Customer First”, che non si focalizza sul valore economico rappresentato da un Cliente, ma sulla prospettiva di valore che Spazio fornisce Cliente stesso. Grazie alla forza del proprio Team, la holding torinese ragguaglia un fatturato consolidato di 500 milioni di euro.



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

Truck

Artusi: «Le risposte ai problemi dell'autotrasporto devono essere più tempestive»

Le aziende del settore hanno speso tanto di più per il gasolio e il governo, prendendone atto, ha stanziato risorse importanti per minimizzare questi sovraccosti: 200 milioni nella legge di Bilancio, altri 85 nel decreto Aiuti ter, 500 nel decreto Aiuti. Ciò che lamenta il vice presidente di Federauto delegato al settore Trucks&Van è che quasi tutti questi sostegni non sono ancora arrivati nella disponibilità delle imprese perché non sono state attivate le procedure necessarie. E allora, secondo Artusi, bisogna «rafforzare la struttura della macchina ministeriale, in primo luogo della DG Autotrasporto e della MCTC»

3 Febbraio 2023



I costi del carburante ci sono stati, i soldi pubblici per compensarli sono stati stanziati, ma gli autotrasportatori non ne hanno completamente beneficiato per problemi procedurali o giurisprudenziali, seppure li attendano da circa un anno. Tutte difficoltà che, **Massimo Artusi**, vice presidente di **Federauto** delegato al settore **Trucks&Van**,

segue come associazione «con **costante attenzione, convinta solidarietà** e, a questo punto, **apprensione**».

Il riferimento di Artusi è alla mancata emanazione delle procedure necessarie «per **l'erogazione dei 200 milioni stanziati dalla legge di Bilancio, degli ulteriori 85 milioni previsti dal decreto Aiuti ter**», mentre quella «di **una parte dei 500 milioni stanziati nel maggio 2022** con il primo decreto Aiuti si è interrotta, per una sentenza del TAR che chiede l'allargamento al conto proprio della platea dei beneficiari».

Qual è il problema? Da parte del Governo – puntualizza Artusi – è stata sempre manifestata «comprensione dei problemi del settore» e «disponibilità ad affrontarli e a risolverli» e certo però che «**l'accavallarsi dei problemi e l'urgenza dei tempi che questi pongono hanno bisogno di una struttura adeguatamente rafforzata per risposte più tempestive**». Ciò che lamenta il vice presidente, poi, è la **mancanza di «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 soluzione suggerita da Artusi 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».

Autotrasporto, Artusi (Federauto Trucks&Van) chiede al Governo lo sblocco delle misure di sostegno al settore

"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", ha detto Massimo Artusi.

02/01/2023 di Redazione



Massimo Artusi, **vice presidente di Federauto delegato al settore Trucks&Van**, ha espresso con una lettera pubblicata sul sito della

Federazione il suo disappunto e la sua preoccupazione per lo stato di salute dell'autotrasporto italiano, gravato da molti problemi e certamente desideroso di un supporto da parte delle istituzioni, Governo in primis. “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”, ha detto Artusi.

Artusi: l'autotrasporto non può più aspettare

“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.

IVECO CONSEGNA 50 IVECO S-WAY AD AUTOTRASPORTI PIGLIACELLI PER IL TRASPORTO NAZIONALE E INTERNAZIONALE



scritto da S. Pugliese 03/02/2023 20:00

IVECO consegna cinquanta IVECO S-WAY ad Autotrasporti Pigliacelli, azienda che si occupa di trasporto nazionale ed internazionale. La cerimonia si è svolta a Veroli presso la sede del cliente alla presenza di Giancarlo Capaldo, Presidente Pigliacelli, insieme ai soci Marcello, Ezio e Danilo Pigliacelli, Mario Artusi, Presidente Romana Diesel, Massimo Artusi, Consigliere e responsabile settore VI e Marco Vona, IVECO District Manager per l'area di riferimento.

I cinquanta IVECO S-WAY, modello AS440S53T/P, sono dotati di motore Cursor13 da 530 cv, cambio Hi-Tronix da 12 marce, Parking Cooler, doppia presa di forza per ribaltabile e trasporto sfuso, rallentatore idraulico, cerchi Alcoa dura-bright, sistema di connettività IVECO Smart Pack. I mezzi andranno a rinnovare la flotta di Autotrasporti Pigliacelli e verranno impiegati per tutte le

attività dell'azienda, vale a dire carichi omogenei con eventuali seconde o terze consegne (merce sfusa e imballata), pulverolenti, granulati, liquidi, carico e scarico speciali.

Giancarlo Capaldo, Presidente Autotrasporti Pigliacelli, ha dichiarato: *“Siamo tornati ad acquistare IVECO dopo aver constatato sul campo l'affidabilità e le prestazioni dei mezzi. In questa fase è stata determinante la concessionaria Romana Diesel, per l'affidabilità consolidata in tanti anni sul mercato e per la professionale attenzione e cura, seguendoci nella progettazione dell'investimento, nella messa in servizio e nel controllo dell'esercizio dei mezzi attraverso il portale IVECO ON, che ci ha sorpreso per la qualità delle informazioni e delle funzionalità offerte. Finalmente ci sentiamo tornati a casa, con IVECO, e per questo ringraziamo Mario Artusi e tutto lo staff RD”.*



Con un'esperienza ben radicata nel settore tramandata di generazione in generazione, nel 1974, nasce la Autotrasporti Pigliacelli Romano e C. s.n.c. Nel 2006, il Gruppo Pigliacelli Spa inaugurava la nuova sede a Castelmassimo di Veroli su una superficie di 150.000 mq. La strategia aziendale di un continuo perfezionamento della qualità del servizio, si concretizza con la realizzazione di sempre più numerosi centri sosta: Veroli (Frosinone), Colleferro (Roma), Siglia Minore frazione di Salerno, Volpiano (Torino), Salere di Oricola (L'Aquila).

La fornitura è stata curata da Romana Diesel, storica concessionaria IVECO sviluppata sulle quattro sedi di Roma, Frosinone, Latina e Viterbo che, in 85 anni di attività, ha consolidato rapporti commerciali con una vasta clientela, confermandosi punto di riferimento per tutti i clienti del territorio.

Artusi (Federauto), lo stop ai motori termici è una «decisione irrazionale»

Irrazionale e che «favorisce i competitor esterni all'Europa». È forte la riluttanza del comparto automotive sulle tempistiche dettate dalla Ue per la riduzione delle emissioni inquinanti

17 Febbraio 2023



Mentre a Bruxelles approvano lo stop dal 2035 della vendita di nuovi veicoli commerciali e auto equipaggiati con motori termici (benzina e diesel) e la riduzione del 90% delle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti entro il 2040 da più parti si levano cori di proteste.

«Una scelta a dir poco demenziale» taglia corto **Paolo Uggè**, presidente di Confrasperto-Conffcommercio aggiungendo che «Lo stop ai motori termici, oltre a essere un incredibile errore per le conseguenze sul sistema produttivo, dimostra quanto ‘certi’ partiti, anche di casa nostra, antepongano l’ideologia alle scelte utili all’economia del Paese».

Massimo Artusi vicepresidente di Federauto con delega ai Trucks&Van, esprimendo la preoccupazione della filiera distributiva critica la Commissione che continua «a puntare – anche per i veicoli pesanti – sull'alimentazione elettrica in nome di una lotta alle emissioni di climalteranti che la stessa Commissione vanifica, usando come criterio di valutazione le emissioni allo scarico (TTW)» compiendo l'errore di non considerare «il danno ambientale procurato dalla produzione dell'energia elettrica impiegata dai veicoli, ignorando nel contempo il costo ambientale di produzione degli accumulatori».

Dello stesso avviso **ANFIA** (associazione nazionale filiera industria automobilistica) che in una nota comunica «Pur apprezzando l'inclusione dei motori a combustione interna alimentati a idrogeno, l'obiettivo per il 2040 mina il principio di neutralità tecnologica, che risulta invece fondamentale per salvaguardare e valorizzare competenze già esistenti nell'industria automotive europea, mitigando gli impatti sociali della transizione energetica» aggiungendo come «Solo introducendo nel regolamento un meccanismo di contabilizzazione dei benefici apportati dall'utilizzo dei carburanti rinnovabili, sarà possibile favorire una rapida e sostenibile decarbonizzazione del settore».

Il vice presidente di Federauto aggiunge inoltre che la Commissione ha sottovalutato le potenzialità dei biocarburanti «mentre dovrebbe considerarli prioritari – se l'obiettivo strategico è la decarbonizzazione – incentivandone l'impiego, sia con una adeguata politica di incentivazione, sia con un potenziamento massiccio e rapido della rete di distribuzione nel settore dei veicoli pesanti, per i quali l'alternativa elettrica è difficilmente praticabile» apostrofando la transizione come «troppo repentina e insostenibile sul piano socio-economico» e che «la soluzione dell'idrogeno "verde" è ancora lontana, sia sul piano tecnologico che dei costi».

Infine, conclude Artusi «**L'accanimento della politica europea sul tema dei trasporti è del tutto inspiegabile** alla luce degli stessi dati usati dalla Commissione, dalla cui lettura emerge che i veicoli commerciali HDV contribuiscono solo per il 12% alla produzione di GHG dell'intero settore trasporti, nonostante utilizzi un terzo delle risorse energetiche, e al 6% nel totale delle emissioni su scala europea».

IL MONDO DEI TRASPORTI

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO

FONDATO E DIRETTO DA PAOLO ALTIERI

FEDERAUTO / Emissioni CO2: il punto di Massimo Artusi su proposte UE

Venerdì, 17 Febbraio 2023



Sul tema relativo ai nuovi obiettivi proposti dalla Commissione europea per la riduzione delle emissioni da CO2 degli "heavy duty", si è pronunciato anche il vicepresidente di Federauto con delega ai Trucks&Van, Massimo Artusi (nella foto). L'alto manager ha dichiarato, apertamente: «La netta presa di posizione della AECDR (Alleanza europea dei concessionari di veicoli), a cui Federauto appartiene, contribuendo ad elaborarne le posizioni, esprime tutta la preoccupazione della filiera distributiva per la proposta avanzata dalla Commissione europea di ridurre le emissioni dei veicoli pesanti del 90% entro il 2040. La posizione della Commissione continua, infatti, a puntare - anche per i veicoli pesanti - sull'alimentazione elettrica in nome di una lotta alle emissioni di climalteranti che la stessa Commissione vanifica, usando come criterio di valutazione le emissioni allo scarico (TTW) e non considerando in questo modo il danno ambientale procurato dalla produzione dell'energia elettrica impiegata dai veicoli, ignorando nel contempo il costo ambientale di produzione degli accumulatori. Scaturisce da questo equivoco di partenza», ha proseguito il vicepresidente di Federauto, «la sottovalutazione dei carburanti biologici ai quali la Commissione offre solo

una timida apertura - mentre dovrebbe considerarli prioritari se l'obiettivo strategico è la decarbonizzazione - incentivandone l'impiego, sia con una adeguata politica di incentivazione, sia con un potenziamento massiccio e rapido della rete di distribuzione nel settore dei veicoli pesanti, per i quali l'alternativa elettrica è difficilmente praticabile. Va, infatti, considerata che una transizione troppo repentina è insostenibile sul piano socio-economico e che la soluzione dell'idrogeno "verde" è ancora lontana, sia sul piano tecnologico che dei costi. Ignorare una realtà come questa - che è sotto gli occhi di tutti coloro che vogliono vedere - equivale al ricorso del placebo, ossia ad usare una medicina aliena alla malattia in corso. Se, in fase di discussione, la proposta non sarà resa più realistica: in termini di responsabilità ambientale, il rischio è quello del totale fallimento della cura; in termini di sostenibilità sociale, è quello di certe operazioni chirurgiche in cui l'intervento è tecnicamente riuscito, ma il paziente è morto; in termini di responsabilità economica, è quello in cui la cura esiste ma nessuno possa permettersela». Artusi conclude la sua analisi, sostenendo: «L'accanimento della politica europea sul tema dei trasporti è del tutto inspiegabile alla luce degli stessi dati usati dalla Commissione, dalla cui lettura emerge che i veicoli commerciali HDV contribuiscono solo per il 12% alla produzione di GHG dell'intero settore trasporti, nonostante utilizzino un terzo delle risorse energetiche, e al 6% nel totale delle emissioni su scala europea».

Federauto: “Scelte europee che penalizzano il settore Automotive”

Nell'ambito del pacchetto 'Fitfor55', è arrivata l'approvazione finale, da parte del Parlamento europeo, del **divieto di vendita di autovetture e veicoli commerciali leggeri endotermici a partire dal 2035** all'interno dell'Unione Europea. Ora manca solo il passaggio formale in Consiglio europeo e la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea.

«*Pur condividendo l'obiettivo di azzerare le emissioni dei veicoli*», ha dichiarato il **presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino**, «*restiamo convinti che l'arco temporale previsto e dunque un'interruzione così brusca della produzione e commercializzazione di veicoli a combustione interna metterà a rischio non solo la competitività delle imprese italiane ed europee in un settore strategico dell'economia ma soprattutto decine migliaia di posti di lavoro in tutta Europa, a vantaggio dei competitors internazionali, principalmente cinesi, i quali hanno anche la leadership tecnologica sulle batterie che alimentano i veicoli a zero emissioni*».



Der neue Mercedes-Benz eSprinter // The new Mercedes-Benz eSprinter
«È evidente – prosegue De Stefani – che l'abbandono del diesel e benzina in un così breve lasso di tempo non andrà a vantaggio né dell'industria, né delle imprese dell'indotto distributivo e di assistenza post-vendita dei veicoli, né dei consumatori italiani ed europei che già stanno sopportando un aumento dei prezzi consistente. Solo un approccio più graduale e pragmatico ma soprattutto meno ideologico, verso la 'rivoluzione elettrica', fondato su un mix di tecnologie neutrali consentirebbe di raggiungere l'obiettivo di decarbonizzazione dei trasporti su strada di merci e persone, in maniera sostenibile ed efficace».

«L'auspicio è che l'individuazione nel 2025 della metodologia per valutare i dati sulle emissioni di CO2 lungo l'intero ciclo di vita di autovetture e commerciali leggeri e le successive valutazioni nel 2026 possano aprire gli occhi sull'assurdità

di tale decisione, lasciando la porta aperta anche ai motori ibridi e ai biocarburanti».

Sull'altro tema europeo, quello relativo ai nuovi **obiettivi proposti dalla Commissione europea per la riduzione delle emissioni da CO2 degli "heavy duty"**, il vicepresidente di **Federauto con delega ai Trucks&Van, Massimo Artusi** (nella foto in apertura), ha dichiarato *«La netta presa di posizione della AECDR (Alleanza europea dei concessionari di veicoli), a cui Federauto appartiene, contribuendo ad elaborarne le posizioni, esprime tutta la preoccupazione della filiera distributiva per la proposta avanzata dalla Commissione europea di ridurre le emissioni dei veicoli pesanti del 90% entro il 2040».*

«La posizione della Commissione», ha aggiunto Artusi, «continua, infatti, a puntare – anche per i veicoli pesanti – sull'alimentazione elettrica in nome di una lotta alle emissioni di climalteranti che la stessa Commissione vanifica, usando come criterio di valutazione le emissioni allo scarico (TTW) e non considerando in questo modo il danno ambientale procurato dalla produzione dell'energia elettrica impiegata dai veicoli, ignorando nel contempo il costo ambientale di produzione degli accumulatori».

«Scaturisce da questo equivoco di partenza», ha proseguito il vice presidente di Federauto, «la sottovalutazione dei carburanti biologici ai quali la Commissione offre solo una timida apertura – mentre dovrebbe considerarli prioritari se l'obiettivo strategico è la decarbonizzazione – incentivandone l'impiego, sia con una adeguata politica di incentivazione, sia con un potenziamento massiccio e rapido della rete di distribuzione nel settore dei veicoli pesanti, per i quali l'alternativa elettrica è difficilmente praticabile. Va, infatti, considerata che una transizione troppo repentina è insostenibile sul piano socio-economico e che la soluzione dell'idrogeno "verde" è ancora lontana, sia sul piano tecnologico che dei costi».

«Ignorare una realtà come questa – che è sotto gli occhi di tutti coloro che vogliono vedere – equivale al ricorso del placebo, ossia ad usare una medicina aliena alla malattia in corso. Se, in fase di discussione, la proposta non sarà resa più realistica: in termini di responsabilità ambientale, il rischio è quello del totale fallimento della cura; in termini di sostenibilità sociale, è quello di certe operazioni chirurgiche in cui l'intervento è tecnicamente riuscito, ma il paziente è morto; in termini di responsabilità economica, è quello in cui la cura esiste ma nessuno possa permettersela».

Infine, conclude Artusi *«L'accanimento della politica europea sul tema dei trasporti è del tutto inspiegabile alla luce degli stessi dati usati dalla Commissione, dalla cui lettura emerge che i veicoli commerciali HDV contribuiscono solo per il 12% alla produzione di GHG dell'intero settore trasporti, nonostante utilizzi un terzo delle risorse energetiche, e al 6% nel totale delle emissioni su scala europea».*

Federauto: stop auto benzina, la decisione favorisce la Cina

Il Parlamento Europeo ha deciso di eliminare le auto a diesel e benzina dal 2035, secondo Federauto questa decisione favorisce i competitors esterni

21 Febbraio 2023 11:10



Stop motori termici in Europa: Federauto teme l'invasione cinese

La decisione presa dal Parlamento Europeo, che dal 2035 dice stop alla commercializzazione dei veicoli endotermici, viene definita dagli esperti del settore (Federauto tra questi) **irrazionale**, perché favorisce i competitors esterni all'Europa.

L'approvazione dell'UE e il parere di Federauto

Il nuovo progetto dell'Europa **rientra nell'ambito del pacchetto 'Fitfor55'**: è arrivata l'approvazione finale, come ben sappiamo, del divieto di vendita di autovetture e veicoli commerciali leggeri endotermici a partire dal 2035

all'interno dell'UE. Ora manca solo il passaggio formale in Consiglio Europeo e la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

Il presidente di Federauto, Adolfo De Stefani Cosentino, ha dichiarato: “Pur condividendo l'obiettivo di azzerare le emissioni dei veicoli, restiamo convinti che l'arco temporale previsto e dunque un'interruzione così brusca della produzione e commercializzazione di veicoli a combustione interna **metterà a rischio** non solo la competitività delle imprese italiane ed europee in un settore strategico dell'economia ma soprattutto decine migliaia di posti di lavoro in tutta Europa, a vantaggio dei competitors internazionali, principalmente cinesi, i quali hanno anche la leadership tecnologica sulle batterie che alimentano i veicoli a zero emissioni”. **Il duplice pericolo di cui abbiamo già parlato in differenti occasioni**: l'invasione delle auto cinesi in Europa e troppi lavoratori che rischiano di rimanere disoccupati.

Secondo il presidente di Federauto, “è evidente che l'abbandono del diesel e benzina in un così breve lasso di tempo non andrà a vantaggio né dell'industria, né delle imprese dell'indotto distributivo e di assistenza post-vendita dei veicoli, né dei consumatori italiani ed europei che già stanno sopportando un aumento dei prezzi consistente. Solo **un approccio più graduale e pragmatico** ma soprattutto meno ideologico, verso la rivoluzione elettrica, fondato su un mix di tecnologie neutrali consentirebbe di raggiungere l'obiettivo di decarbonizzazione dei trasporti su strada di merci e persone, in maniera sostenibile ed efficace”.

Il presidente esprime la speranza che “l'individuazione nel 2025 della metodologia per **valutare i dati sulle emissioni di CO2** lungo l'intero ciclo di vita di autovetture e commerciali leggeri e **le successive valutazioni nel 2026** possano aprire gli occhi sull'assurdità di tale decisione, lasciando la porta aperta anche ai motori ibridi e ai biocarburanti”.

Riduzione delle emissioni: i nuovi obiettivi proposti dalla Commissione Europea

C'è un altro tema molto caldo e attuale in Europa, ovvero quello relativo ai nuovi obiettivi proposti dalla Commissione Europea per diminuire le emissioni da CO2 degli “heavy duty”. Anche su questo argomento Federauto ha deciso di esprimersi; con delega ai Trucks&Van, Massimo Artusi, vicepresidente, ha dichiarato: “La netta presa di posizione della AECDR (Alleanza europea dei concessionari di veicoli), a cui Federauto appartiene, contribuendo a elaborarne le posizioni, esprime tutta la preoccupazione della filiera distributiva per la proposta avanzata dalla Commissione Europea di **ridurre le emissioni dei veicoli pesanti del 90% entro il 2040**”.

Secondo quanto dichiarato da Artusi: “La posizione della Commissione continua a puntare sull’elettrico anche per i veicoli pesanti, in nome di una lotta alle emissioni di climalteranti che la stessa Commissione vanifica, usando come criterio di valutazione le emissioni allo scarico (TTW) e non considerando in questo modo il danno ambientale procurato dalla produzione dell’energia elettrica impiegata dai veicoli, ignorando nel contempo il costo ambientale di produzione degli accumulatori”.

Secondo il vicepresidente di Federauto, proprio da qui scaturisce “**la sottovalutazione dei carburanti biologici (Eni ha appena introdotto il suo biodiesel)** ai quali la Commissione offre solo una timida apertura - mentre dovrebbe considerarli prioritari se l’obiettivo strategico è la decarbonizzazione. Va, infatti, considerata che una transizione troppo repentina è insostenibile sul piano socio-economico e che la soluzione dell’idrogeno verde è ancora lontana”.

Come anche noi possiamo evincere, si tratta di una realtà che è dritto agli occhi di tutti e che non dovrebbe essere ignorata. Secondo Artusi: “L’accecamento della politica europea sul tema dei trasporti è del tutto **inspiegabile** alla luce degli stessi dati usati dalla Commissione, dalla cui lettura emerge che i veicoli commerciali HDV contribuiscono solo per il 12% alla produzione di GHG dell’intero settore trasporti, nonostante utilizzino un terzo delle risorse energetiche, e al 6% nel totale delle emissioni su scala europea”.

Federauto, ha ragione Urso, non c'è solo l'elettrico

Esistono anche i biocarburanti, il biometano e l'idrogeno

REDAZIONE ANSA TORINO
24 FEBBRAIO 2023 11:13



"In un contesto nel quale le istituzioni europee sembrano cedere all'ideologia del 'solo elettrico a tutti i costi', fa piacere e lascia ben sperare la 'piena sintonia su una politica industriale pragmatica e non ideologica' che il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, ha condiviso con il vice cancelliere e ministro dell'Economia e della protezione climatica tedesco, Robert Habeck".

Lo afferma il vice presidente di Federauto Trucks&Van, Massimo Artusi, commentando l'incontro tra i due ministri a Berlino in vista del summit sull'automotive tra Germania, Francia e Italia che si terrà in primavera ad Hannover.

"Sono tutti elementi - aggiunge Artusi - che lasciano capire chiaramente come in Europa, in particolare in Germania, la questione della transizione green dei trasporti sia ancora oggetto di dibattito e che la parola definitiva potrà dirla soltanto il nuovo Parlamento che sarà votato nel 2024.

In quella prospettiva ci pare che il governo italiano, e in particolare i ministri Salvini e Urso che hanno opportunamente avviato importanti consultazioni in Europa su questi temi, abbia colto i termini del problema, ponendolo come priorità strategica. Quando il ministro Urso afferma che esistono anche i biocarburanti, il biometano e l'idrogeno, non soltanto l'elettrico e porta a sostegno il fatto che gli incentivi per le auto e i veicoli commerciali elettrici sono rimasti in gran parte inutilizzati, riprende argomenti che stiamo ricordando ormai da mesi, non solo per le pericolose ricadute sociali di una mobilità affidata alla sola alimentazione elettrica, ma anche i gravi rischi economici e geopolitici connessi alla dipendenza eccessiva o totale dell'intero sistema-Paese da un unico vettore energetico, qualunque esso sia".

Artusi (Federauto): «Non si può dipendere solo dall'elettrico»

Il vicepresidente di Federauto Trucks&Van plaude alle dichiarazioni del Ministro delle imprese e del made in Italy, Adolfo Urso, che nei giorni scorsi, incontrando il vice cancelliere tedesco Robert Habeck, ha sottolineato come la transizione ecologica nel settore automotive debba essere affrontata con il principio della «neutralità tecnologica»

Di **Redazione** 27 Febbraio 2023



Se si vuole realizzare davvero la transizione ecologica, non è chiaro perché si debba puntare soltanto sulla tecnologia dell'elettrico. Il **biometano**, i biocarburanti o l'**idrogeno**, ad esempio, hanno ancora molto da dire dal punto di vista dell'innovazione tecnologica e sostenibile e possono raggiungere gli **stessi obiettivi di rispetto ambientale delle batterie elettriche**. È questo, in sostanza, il concetto espresso dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, **Adolfo Urso**, e condiviso nell'incontro di alcuni giorni fa con il vice cancelliere e ministro dell'Economia e della protezione climatica tedesco, **Robert Habeck**.

Concetto che trova pienamente d'accordo **Massimo Artusi**, vice presidente di Federauto Trucks&Van, che plaude alle dichiarazioni del ministro sottolineando come

in Europa «la questione della **transizione green dei trasporti** sia ancora **oggetto di dibattito** e che la parola definitiva potrà dirla soltanto il nuovo Parlamento che sarà votato nel 2024».

«Quando il ministro Urso – ha commentato Artusi – afferma che esistono anche i biocarburanti, il biometano e l'idrogeno, non soltanto l'elettrico e porta a sostegno il fatto che gli incentivi per le auto e i veicoli commerciali elettrici sono rimasti in gran parte inutilizzati, riprende argomenti che stiamo ricordando ormai da mesi, non solo per le pericolose **ricadute sociali di una mobilità affidata alla sola alimentazione elettrica**, ma anche i **gravi rischi economici e geopolitici** connessi alla dipendenza eccessiva o totale dell'intero sistema-Paese da un unico vettore energetico, qualunque esso sia».

«Ne abbiamo avuto prova – ha concluso Artusi – con il **gas russo**, del quale siamo riusciti faticosamente a limitare il fabbisogno, individuando **forniture alternative**. È probabile che lo stesso accadrebbe se in una società *full electric* dovessero venire meno fonti di approvvigionamento dell'elettricità. Vogliamo davvero che l'Italia corra questo rischio?».

Sullo stesso argomento, ti potrebbe interessare:

- **La Commissione UE rompe il tabù dell'elettrificazione dei camion. O quasi...**
- **Nessun bando ai camion diesel almeno fino al 2040**



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

Radio

15/02/2023 RADIO UNO

GR 1 - 13.00 - Durata: 00.01.14

Conduttore: ALBANESE FRANCESCO

Servizio di: NANIA PAOLA - Da: leopig

Mobilità. Direttiva UE su auto elettriche. Int. Cosentino De Stefani (Federauto)

15/02/2023 RADIO TRE

GR 3 - 13.45 - Durata: 00.01.13

Conduttore: COSENTINO FRANCESCA

Mobilità. Direttiva UE su auto elettriche. Int. Cosentino De Stefani (Federauto)

15/02/2023 RAI NEWS 24

POMERIGGIO24 - 14.30 - Durata: 00.28.55

Conduttore: BARACCHINI ALESSANDRO

UE. Stop alla vendita di auto benzina e diesel dal 2035. In collegamento Adolfo De Stefani Cosentino (Federauto), Chicco Testa (Assoambiente), Massimo De Donato (giornalista)