



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Marzo 2023



Sommario Rassegna Stampa

Cartaceo	2
Web.....	32
Truck	56
Radio Tv Eventi	87

Il dossier

Il governo scarica l'elettrica fermi incentivi e colonnine “Gli aiuti da ripensare”

di Diego Longhin

TORINO – Il tentativo di far saltare il regolamento che dal 2035 fermerà la vendita di auto a benzina e diesel, aprendo così l'era elettrica della mobilità in Europa, per il governo Meloni non è solo un modo per iniziare la campagna elettorale per le europee 2024 sul fronte caldo delle quattro ruote. È anche un modo, tra ritardi, dubbi e inciampi, per nascondere ciò che il governo non ha ancora fatto per sostenere il comparto.

Il ministro alle Imprese e al Made in Italy Adolfo Urso, dopo il tavolo automotive di inizio dicembre e una riunione su Stellantis del 14 febbraio, non ha ancora presentato una proposta su come riorganizzare gli incentivi per l'acquisto delle auto nuove. E se si parla di politiche industriali le misure e i fondi (8,7 miliardi fino al 2030 di cui 2,25 per gli incentivi) sono quelli di Draghi. «I bonus devono sostenere la produzione industriale delle auto in Italia», ha detto più volte Urso, riferendosi anche alla quota (40%) di incentivi presi nel 2022 da Stellantis, società partecipata da Exor che controlla *Repubblica*. Un principio difficile da attuare. Il ministro non ha nemmeno redistribuito i soldi avanzati nel

2022: 250 milioni di euro che andrebbero a rimpolpare lo stanziamento 2023, 630 milioni, già deciso dall'esecutivo Draghi. Il totale dei fondi, 880 milioni, riattiverebbero, almeno in parte, la dotazione per gli incentivi per l'acquisto delle auto a benzina e diesel a basse emissioni: i 150 milioni messi sul piatto si sono esauriti in meno di un mese. Il ministero dovrebbe rendere anche più appetibili gli incentivi per le vetture a batteria e ibride plug-in. «I bonus per i veicoli green non decollano, vanno rivisti», dice Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di  sigla che raccoglie le concessionarie. Anche i costruttori la pensano la stessa cosa. Il ceo di Stellantis, Carlos Tavares, lo ha ripetuto alla presentazione dei dati 2022: «Servono incentivi più pesanti per rendere le auto elettriche accessibili alla classe media». Un sostegno che darebbe slancio alla ripresa in atto: a febbraio più 17,5% di immatricolazioni rispetto al 2022, nel bimestre +18,25%, ma sul 2019 meno 24,7%.

«Vanno recuperati i ritardi sulle infrastrutture, come le colonnine», rimarca Michele Crisci, numero uno di Volvo in Italia e dell'Unrae, l'associazione delle Case estere. Sugli incentivi per realizzare nuovi punti di ricarica il governo è fermo.

Dal 5 ottobre, data della pubblicazione sulla gazzetta ufficiale, non si hanno più notizie del bonus (40 milioni) dedicato ai condomini e ai private. Misura decisa dal governo Draghi ad agosto 2022: copertura l'80% della spesa per l'acquisto e l'installazione per un massimo di 1.600 euro, se è un intervento di un privato, o 8.000 se è del condominio. E rischiano di essere un flop i bandi legati alla prima tranche di fondi Pnrr, in tutto 713 milioni di euro, per installare 21 mila colonnine su strade urbane ed extraurbane. Intervento che fa capo al ministro all'Ambiente, Gilberto Pichetto Fratin. La prima assegnazione di 237 milioni scadrà al 30 giugno. «Tra ritardi e necessità di autorizzazioni - dice Francesco Naso, segretario di Motus-E, associazione delle imprese che si occupano di mobilità elettrica - non si farà in tempo. E poi è sbagliato il concetto: perché privilegiare le pompe di benzina? Ricaricare l'auto non è come fare rifornimento». La scorsa settimana è stata lanciata la “piattaforma Retrofit” dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti guidato da Matteo Salvini: 14 milioni e un contributo del 60%, massimo 3.500 euro, per trasformare l'auto a benzina in elettrica. Tutto bene? No. Termine della spesa: 31 dicembre 2022. Si spera in una svista.

Rimasti inutilizzati 250 milioni nel 2022 Pochi effetti sulle vendite delle auto green



▲ **All' Ambiente**
Il ministro Gilberto Pichetto Fratin



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



Sullo stop Ue ai biocarburanti l'Italia tenta l'ultimo affondo

AUTO GREEN

BRUXELLES L'Europa sblocca lo stallo sull'auto a emissioni zero e mette in salvo il motore tradizionale accanto all'elettrico anche dopo il 2035. Incassato nel fine settimana il compromesso negoziato tra Commissione Ue e Germania che garantisce un futuro ai carburanti sintetici nella svolta "green" per l'automotive, oggi i ministri dei Ventisette riuniti nel Consiglio Energia sono chiamati a dare l'ok definitivo al regolamento sugli standard di CO2 per auto e furgoni. Il tutto senza riaprire il testo normativo, che rimane lo stesso ha già ottenuto il via libera dell'Europarlamento a metà febbraio. Ma l'Italia spera ancora che, aperta la porta della neutralità tecnologica nella

transizione ecologica, a Bruxelles si possa adesso far strada anche un ruolo per i biocombustibili. «Al momento possiamo dire che è acquisita» la sopravvivenza «del motore endotermico, uno dei punti del tavolo automotive», ha detto il ministro dell'Ambiente e della sicurezza energetica Gilberto Pichetto Fratin, intervenendo a margine di un convegno di Unioncamere a Roma.

LE POSIZIONI

A fianco della Francia nel pressing per riconoscere un ruolo al nucleare nella transizione verde e della Germania nella crociata che ha condotto alle garanzie dell'esecutivo Ue su una regolamentazione più precisa sui carburanti sintetici, ora l'Italia aspetta di ottenere concessioni sul fronte dei bio-fuel. Ieri, tutta-

via, il nostro Paese è tornato a far fronte comune con la Polonia, votando contro la calendarizzazione del voto nella riunione di oggi e puntando a ottenere, semmai, un rinvio di almeno due settimane per una più completa discussione sul dossier. Superato il veto finora minacciato da Berlino, però, oggi il provvedimento dovrebbe ottenere luce verde. Pichetto Fratin sarà a Bruxelles per l'incontro del Consiglio Energia: «Stiamo tentando di discutere per avere un'apertura sul preambolo - ha precisato -, che significa mettere i punti per i nuovi sviluppi. Gli e-fuel li avremo fra dieci anni, i biocarburanti li abbiamo adesso. La partita è aperta». Sulla stessa linea anche il titolare delle Imprese e del made in Italy Adolfo Urso, che la scorsa settimana aveva firmato insieme al collega dell'Ambiente e al vicepremier Matteo Salvini una lettera indi-

rizzata al gran capo del Green Deal Ue, il vicepresidente esecutivo della Commissione Frans Timmermans, per mettere nero su bianco la richiesta italiana sull'inclusione dei bio-fuel nella nozione di carburanti a emissioni zero. «Una cosa è certa, e sembra brava sino a poche settimane fa impossibile da raggiungere: il motore endotermico, elemento trainante dell'automotive italiana, è rimasto in pista, accanto a quello elettrico. Chi conosce la fabbrica sa quel che significa», ha commentato ieri Urso.

D'accordo pure [redacted] secondo il vicepresidente Massimo Artusi, l'Ue «non può accantonare i biocarburanti da fonte rinnovabile, i quali, ancor più degli e-fuel, assicurano un'impronta di carbonio completamente neutra».

Gabriele Rosana

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**OGGI IL VOTO FINALE
DEI MINISTRI
DELL'ENERGIA
PICHETTO: LA PARTITA
È APERTA, CI SONO
SPAZI DI MANOVRA**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



Sullo stop Ue ai biocarburanti l'Italia tenta l'ultimo affondo

AUTOGREEN

BRUXELLES L'Europa sblocca lo stallo sull'auto a emissioni zero e mette in salvo il motore tradizionale accanto all'elettrico anche dopo il 2035. Incassato nel fine settimana il compromesso negoziato tra Commissione Ue e Germania che garantisce un futuro ai carburanti sintetici nella svolta "green" per l'automotive, oggi i ministri dei Ventisette riuniti nel Consiglio Energia sono chiamati a dare l'ok definitivo al regolamento sugli standard di CO2 per auto e furgoni. Il tutto senza riaprire il testo normativo, che rimane lo stesso ha già ottenuto il via libera dell'Europarlamento a metà febbraio. Ma l'Italia spera ancora che, aperta la porta della neutralità tecnologica nella

transizione ecologica, a Bruxelles si possa adesso far strada anche un ruolo per i biocombustibili. «Al momento possiamo dire che è acquisita» la sopravvivenza «del motore endotermico, uno dei punti del tavolo automotive», ha detto il ministro dell'Ambiente e della sicurezza energetica Gilberto Pichetto Fratin, intervenendo a margine di un convegno di Unioncamere a Roma.

LE POSIZIONI

A fianco della Francia nel pressing per riconoscere un ruolo al nucleare nella transizione verde e della Germania nella crociata che ha condotto alle garanzie dell'esecutivo Ue su una regolamentazione più precisa sui carburanti sintetici, ora l'Italia aspetta di ottenere concessioni sul fronte dei bio-fuel. Ieri, tutta-

via, il nostro Paese è tornato a far fronte comune con la Polonia, votando contro la calendarizzazione del voto nella riunione di oggi e puntando a ottenere, semmai, un rinvio di almeno due settimane per una più completa discussione sul dossier. Superato il veto finora minacciato da Berlino, però, oggi il provvedimento dovrebbe ottenere luce verde. Pichetto Fratin sarà a Bruxelles per l'incontro del Consiglio Energia: «Stiamo tentando di discutere per avere un'apertura sul preambolo - ha precisato -, che significa mettere i punti per i nuovi sviluppi. Gli e-fuel li avremo fra dieci anni, i biocarburanti li abbiamo adesso. La partita è aperta». Sulla stessa linea anche il titolare delle Imprese e del made in Italy Adolfo Urso, che la scorsa settimana aveva firmato insieme al collega dell'Ambiente e al vicepremier Matteo Salvini una lettera indi-

rizzata al gran capo del Green Deal Ue, il vicepresidente esecutivo della Commissione Frans Timmermans, per mettere nero su bianco la richiesta italiana sull'inclusione dei bio-fuel nella nozione di carburanti a emissioni zero. «Una cosa è certa, e sembra sino a poche settimane fa impossibile da raggiungere: il motore endotermico, elemento trainante dell'automotive italiana, è rimasto in pista, accanto a quello elettrico. Chi conosce la fabbrica sa quel che significa», ha commentato ieri Urso.

D'accordo pure secondo il vicepresidente Massimo Artusi, l'Ue «non può accantonare i biocarburanti da fonte rinnovabile, i quali, ancor più degli e-fuel, assicurano un'impronta di carbonio completamente neutra».

Gabriele Rosana

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**OGGI IL VOTO FINALE
DEI MINISTRI
DELL'ENERGIA
PICHETTO: LA PARTITA
È APERTA, CI SONO
SPAZI DI MANOVRA**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



Organizzata dal Think Tank Anticrisi Day, offre al mondo dei professionisti informazioni sull'andamento del settore

Presentata a Torino, a casa Spazio Group, la Classifica Bilanci dei Concessionari Auto

TORINO (ces) Alla presenza del prefetto di Torino **Raffaele Ruperto** si è svolta la presentazione dell'Edizione 2023 di ADR (Automotive Dealer Report), Classifica Bilanci dei Concessionari auto, organizzata dal Think Tank Anticrisi Day, 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.

Ampla 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

Oscar Farinetti, fondatore di Eataly e Green Pea, ha fornito 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 descritto 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 due 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.

Dichiara **Carlo Alberto Jura**, uno tra i Soci Fondatori di Spazio Group e Vicepresidente di

«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».

Fausto Antinucci, ideatore di Italia Bilanci: «Un grande onore per noi aver presentato 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».

Genny Notarianni



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.

L'introduzione è stata a cura del presidente di (Federazione Italiana Concessionari Auto) **Adolfo De Stefani Cosentino**, che ha tratteggiato con efficacia il contesto competitivo e gli 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.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



Organizzata dal Think Tank Anticrisi Day, offre al mondo dei professionisti informazioni sull'andamento del settore

Presentata a Torino, a casa Spazio Group, la Classifica Bilanci dei Concessionari Auto

TORINO (ces) Alla presenza del prefetto di Torino **Raffaele Ruperto** si è svolta la presentazione dell'Edizione 2023 di ADR (Automotive Dealer Report), Classifica Bilanci dei Concessionari auto, organizzata dal Think Tank Anticrisi Day, 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.

Ampla 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

Oscar Farinetti, fondatore di Eataly e Green Pea, ha fornito 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 descritto 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 due 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.

Dichiara **Carlo Alberto Jura**, uno tra i Soci Fondatori di Spazio Group e Vicepresidente di «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».

Fausto Antinucci, ideatore di Italia Bilanci: «Un grande onore per noi aver presentato 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».

Genny Notarianni



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.

L'introduzione è stata a cura del presidente di (Federazione Italiana Concessionari Auto) **Adolfo De Stefani Cosentino**, che ha tratteggiato con efficacia il contesto competitivo e gli 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.

Organizzata dal Think Tank Anticrisi Day, offre al mondo dei professionisti informazioni sull'andamento del settore

Presentata a Torino, a casa Spazio Group, la Classifica Bilanci dei Concessionari Auto

TORINO (ces) Alla presenza del prefetto di Torino **Raffaele Ruperto** si è svolta la presentazione dell'Edizione 2023 di ADR (Automotive Dealer Report), Classifica Bilanci dei Concessionari auto, organizzata dal Think Tank Anticrisi Day, 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

Oscar Farinetti, fondatore di Eataly e Green Pea, ha fornito 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 descritto 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 due 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.

Dichiara **Carlo Alberto Jura**, uno tra i Soci Fondatori di Spazio Group e Vicepresidente di

«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».

Fausto Antinucci, ideatore di Italia Bilanci: «Un grande onore per noi aver presentato 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».

Genny Notarianni



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.

L'introduzione è stata a cura del presidente di [redacted] (Federazione Italiana Concessionari Auto) **Adolfo De Stefani Cosentino**, che ha tratteggiato con efficacia il contesto competitivo e gli 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.

Organizzata dal Think Tank Anticrisi Day, offre al mondo dei professionisti informazioni sull'andamento del settore

Presentata a Torino, a casa Spazio Group, la Classifica Bilanci dei Concessionari Auto

TORINO (ces) Alla presenza del prefetto di Torino **Raffaele Ruperto** si è svolta la presentazione dell'Edizione 2023 di ADR (Automotive Dealer Report), Classifica Bilanci dei Concessionari auto, organizzata dal Think Tank Anticrisi Day, 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.

Ampla 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

Oscar Farinetti, fondatore di Eataly e Green Pea, ha fornito 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 descritto 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 due 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.

Dichiara **Carlo Alberto Jura**, uno tra i Soci Fondatori di Spazio Group e Vicepresidente di

«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».

Fausto Antinucci, ideatore di Italia Bilanci: «Un grande onore per noi aver presentato 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».

Genny Notarianni



presenza dei Dealer in sala si poteva definire un perimetro che genera fatturati di oltre 10 miliardi di 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.

L'introduzione è stata a cura del presidente di (Federazione Italiana Concessionari Auto) **Adolfo De Stefani Cosentino**, che ha tratteggiato con efficacia il contesto competitivo e gli 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.



Organizzata dal Think Tank Anticrisi Day, offre al mondo dei professionisti informazioni sull'andamento del settore

Presentata a Torino, a casa Spazio Group, la Classifica Bilanci dei Concessionari Auto

TORINO (ces) Alla presenza del prefetto di Torino **Raffaele Ruperto** si è svolta la presentazione dell'Edizione 2023 di ADR (Automotive Dealer Report), Classifica Bilanci dei Concessionari auto, organizzata dal Think Tank Anticrisi Day, 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

Oscar Farinetti, fondatore di Eataly e Green Pea, ha fornito 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 descritto 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 due 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.

Dichiara **Carlo Alberto Jura**, uno tra i Soci Fondatori di Spazio Group e Vicepresidente di «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».

Fausto Antinucci, ideatore di Italia Bilanci: «Un grande onore per noi aver presentato 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».

Genny Notaranni



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.

L'introduzione è stata a cura del presidente di (Federazione Italiana Concessionari Auto) **Adolfo De Stefani Cosentino**, che ha tratteggiato con efficacia il contesto competitivo e gli 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.



Organizzata dal Think Tank Anticrisi Day, offre al mondo dei professionisti informazioni sull'andamento del settore

Presentata a Torino, a casa Spazio Group, la Classifica Bilanci dei Concessionari Auto

TORINO (ces) Alla presenza del prefetto di Torino **Raffaele Ruperto** si è svolta la presentazione dell'Edizione 2023 di ADR (Automotive Dealer Report), Classifica Bilanci dei Concessionari auto, organizzata dal Think Tank Anticrisi Day, 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.

Ampla 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

Oscar Farinetti, fondatore di Eataly e Green Pea, ha fornito 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 descritto 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 due 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.

Dichiara **Carlo Alberto Jura**, uno tra i Soci Fondatori di Spazio Group e Vicepresidente di

«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».

Fausto Antinucci, ideatore di Italia Bilanci: «Un grande onore per noi aver presentato 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».

Genny Notarianni



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.

L'introduzione è stata a cura del presidente di (Federazione Italiana Concessionari Auto) **Adolfo De Stefani Cosentino**, che ha tratteggiato con efficacia il contesto competitivo e gli 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.



Organizzata dal Think Tank Anticrisi Day, offre al mondo dei professionisti informazioni sull'andamento del settore

Presentata a Torino, a casa Spazio Group, la Classifica Bilanci dei Concessionari Auto

TORINO (ces) Alla presenza del prefetto di Torino **Raffaele Ruperto** si è svolta la presentazione dell'Edizione 2023 di ADR (Automotive Dealer Report), Classifica Bilanci dei Concessionari auto, organizzata dal Think Tank Anticrisi Day, 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.

Ampla 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

Oscar Farinetti, fondatore di Eataly e Green Pea, ha fornito 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 descritto 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 due 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.

Dichiara **Carlo Alberto Jura**, uno tra i Soci Fondatori di Spazio Group e Vicepresidente di

«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».

Fausto Antinucci, ideatore di Italia Bilanci: «Un grande onore per noi aver presentato 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».

Genny Notarianni



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.

L'introduzione è stata a cura del presidente di (Federazione Italiana Concessionari Auto) **Adolfo De Stefani Cosentino**, che ha tratteggiato con efficacia il contesto competitivo e gli 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.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

Mercato auto Non decollano i bonus sull'elettrico

Il bilancio

al governo:
vanno riviste
le regole
di accesso

«Il mercato dell'auto viaggia in positivo ma il confronto avviene con i bassissimi volumi consuntivati nel 2022». Lo sottolinea Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di la Federazione dei concessionari auto. «E mentre gli ecobonus destinati all'acquisto di veicoli tra 61 e 135 g/km di CO2 sono terminati nel giro di quattro settimane, al contrario, le risorse che dovrebbero consentire di spingere su elettrico e plug-in continuano ad avere tassi di utilizzo molto limitati. Per questo continuo a sostenere che vadano riviste al più presto le regole di accesso agli incentivi dei veicoli non inquinanti introdotti con il Dpcm 6 aprile 2022, sia in relazione ai beneficiari della misura che alle condizioni di acquisto. Inoltre, resta il perenne problema dello svecchiamento del parco auto circolante vetusto e inquinante, costituito per circa il 25% ancora da veicoli ante Euro 4, che una seria riforma della fiscalità dell'auto aziendale potrebbe rinnovare in chiave green, rappresentando un vero e proprio boost per le alimentazioni a zero e bassissime emissioni».

Secondo «continuare nella sola rigida considerazione dell'impatto zero della CO2 allo scarico dei veicoli elettrici e non valutare tutto il ciclo di vita di queste produzioni, rappresenta un vero e proprio autogol per l'economia nazionale: il faro ispiratore deve essere la neutralità tecnologica».



ATTUALITÀ



LA CITTÀ DELL'AUTO

COME SI CAMBIA

Tante le voci che si sono alternate sul palco di Spazio, a Torino, per fare il punto su quello che sta succedendo nel mondo della distribuzione automotive e per dare un assaggio dell'Automotive Dealer Report 2023

di Tiziana Altieri

Un grande evento quello che si è tenuto nella sede di Spazio - La Città dell'Auto - a Torino per presentare Automotive Dealer Report 2023, pubblicazione curata da Italia Bilanci. Un evento che ha visto la partecipazione di cento concessionarie auto, che insieme fatturano oltre 10 miliardi di euro e impiegano più di 10mila persone, organizzato dal Think Tank Anticrisi Day con il sostegno di Nobis Assicurazioni.

A fare gli onori di casa Umberto Seletto, ideatore e organizzatore di Anticrisi Day: "L'incontro ha un duplice scopo: offrire una panoramica dell'andamento del settore, utile sia ai dealer sia alle case produttrici e a tutta la supply chain, e proporre elementi di riflessione sui quali gli stakeholder possono aggiornare le proprie organizzazioni". Ad aprire i lavori è stato il presidente di [redacted] Adolfo De Stefani Cosentino, che ha tratteggiato l'attuale con-



ATTUALITÀ

testo 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".

Un settore che oggi deve affrontare non solo il regolamento UE 720/2022 con cui si rischia la destrutturazione del sistema automobilistico, ma anche la transizione energetica con l'annunciato abbandono dell'endotermico al 2035. "L'Italia", ha concluso De Stefani Cosentino, "ha previsto 700 milioni per l'installazione delle colonnine di ricarica, in Germania gli aiuti sono tra i 6 e i 7 miliardi".

Crescono fatturato medio e redditività

I punti salienti della 13esima edizione dell'Automotive Dealer Report sono stati illustrati da Fausto Antinucci, AD di Italia Bilanci: "Nel 2022 sono state immatricolate 1 milione 316mila vetture, circa la metà rispetto al 2007, in linea con il minimo toccato nel 2013. A cambiare maggiormente è la componente della vendita ai privati: se nel 2007 il *retail* rappresentava il 72 per cento del mercato, nel 2022 è sceso al 59. 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 - e la redditività è arrivata all'1,8 per cento. Tra i fattori determinanti 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, 1.182 nel 2022. Nel 2007 erano 2.785". Il report di Italia Bilanci mostra anche come l'elettrico in Italia stenti a decollare: nel 2022 la quota di auto con la spina è scesa, passando dal 4,6 per cento del 2021 al 3,7. Crescono invece le ibride - auto, ricordiamolo, dotate di un motore endotermico principale - che guadagnano il 34 per cento del mercato nel 2022, mentre nel 2021 erano a quota 29.

Ma quanto mi costi

Su come stia cambiando il mercato dell'auto si è soffermato Claudio Bardazzi, responsabile dell'Osservatorio Findomestic, che all'ombra della Mole ha presentato in anteprima le ultime rilevazioni sulle propensioni all'acquisto, in particolare di auto, dei consumatori. Mille le interviste effettuate dalle quali emerge un generale clima di preoccupazione nella Penisola. "Spaventano", ha spiegato Bardazzi, "l'inflazione con il 62 per cento degli intervistati che avverte prezzi in crescita, il conflitto Russia-Ucraina e 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 d'acquisto a tre mesi l'auto è in testa: il 30 per cento del campione desidererebbe comprarne una nuova, un desiderio che però spesso rimane tale. "Il 35 per cento", ha aggiunto Bardazzi, "vorrebbe una vettura ibrida, il 22 non saprebbe quale motorizzazione

Istantanee dall'evento andato in scena a febbraio presso la concessionaria Spazio - La Città dell'Auto - nel capoluogo piemontese. Nella foto grande, un autosalone Alfa Romeo dei primi anni 60.



ATTUALITÀ



scegliere, solo un 10 opterebbe per un'elettrica. I motivi? Il 64 per cento ritiene che i costi siano troppo elevati, sia per l'acquisto, sia per la corrente e la manutenzione, il 54 per cento vede come un ostacolo la ricarica della vettura, mentre il 30 non si fida dell'autonomia. Su dove recarsi per comprare la loro auto i consumatori sembrano non avere dubbi: dal concessionario", ha concluso il responsabile dell'Osservatorio, "che rimane il luogo del tangibile, quello dove sperimentare, conoscere, imparare".

Dritte per gli addetti ai lavori

Sul palco di Spazio si sono alternati numerosi ospiti. Oscar Farinetti, fondatore della catena Eataly e di Green Pea, ha condiviso con il pubblico i dieci capisaldi per un'organizzazione imprenditoriale capace di affrontare il futuro con tutte le sue incognite. Eccoli: saper gestire l'imperfezione; individuare le priorità e semplificare; pensare locale e agire globale; saper narrare e ricordarsi che per farlo serve studiare; spostare il valore del rispetto dal senso del dovere al senso del piacere; non arrendersi mai perché vince chi combatte di più; restare giovani ed eliminare la parola 'io' dal proprio vocabolario perché

crea un clima di sospetto; non imitare ma copiare migliorando il valore base; investire la rotta appena parte un fenomeno negativo; sposare il patriottismo che vuol dire 'sbattersi' per il proprio Paese e mostrare quel coraggio che nasce dalla paura.

Bernardo Bertoldi, docente alla facoltà di economia dell'Università di Torino ed esperto di capitalismo familiare, ha evidenziato i passi necessari per la sopravvivenza delle imprese familiari, "imprese i cui azionisti sono un gruppo di consanguinei. Per assicurare continuità generazionale sono necessari essenzialmente imprenditoria, solidità dell'azionariato e capacità manageriale. Che deve essere trasmessa alle nuove leve. La famiglia imprenditoriale produce e si nutre di imprenditori in ogni generazione. Questi imprenditori rigenerano l'azienda esistente o creano nuove iniziative".

Marco Marlia, Ceo di Motork, azienda specializzata nelle attività web di settore, ha fatto il punto sull'AI (Intelligenza Artificiale) nell'economia e nella distribuzione auto. "Con le chat GPT siamo già oltre il mito. Si dice che la tecnologia succede lentamente e poi all'improvviso, la sensazione è che siamo appena prima dell'improvviso. Certo è che di tutto ciò devono tenere conto anche i concessionari. L'AI può essere sfruttata per ottimizzare, per esempio, il *trade in* dei veicoli usati effettuando un'accurata ispezione degli stessi".

In conclusione dei lavori Nicola Giardino, direttore editoriale dell'Automotive Dealer Report, ha annunciato la classifica per dimensione e redditività delle concessionarie. Al primo posto c'è Autotorino, seguita da Eurocar Italia e Ceccato Automobili. "I grandi gruppi", ha detto, "nel 2021 sono scesi a 115 contro i 185 del 2012 e cumulano complessivamente oltre 227 miliardi a fronte dei 136 di dieci anni fa. È la prova del profondo processo di consolidamento messo in atto dalla rete dopo un lungo periodo di compressione dei margini".

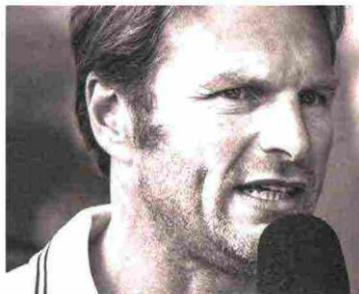




DEALER CORNER di Massimo Artusi

Vicepresidente con delega Truck e Veicoli Commerciali

Transizione Green: il camion è diverso



La decisione del Parlamento europeo di bloccare dal 2035 la costruzione di veicoli con motori a combustione e la proposta della Commissione di limitare le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti al 90 per cento dal 2040 sono due facce dell'approccio con cui le istituzioni europee stanno affrontando il problema della transizione green del trasporto su strada. L'unico aspetto positivo di tale approccio è la separazione - ancora eccessivamente timida - del destino delle auto private e dei veicoli commerciali leggeri da quello dei mezzi più pesanti. È il riconoscimento di quel che andiamo sostenendo da tempo: che sulla via della transizione non si possono mettere sullo stesso piano veicoli leggeri e veicoli pesanti. Che ci sono strade più efficaci all'imporre una tecnologia (siamo tutti tranquilli a dipendere da una unica fonte energetica?). Dunque, l'alternativa elettrica per i veicoli leggeri, per merci e persone, è praticabile a condizione - non dimentichiamolo - che l'elettricità con cui verranno alimentati non sia prodotta attra-

verso la combustione, che la rete di alimentazione sia capillare e che l'incentivo pubblico accompagni progressivamente l'avvicinarsi dei costi dei veicoli.

Ma per quanto riguarda i mezzi pesanti, l'elettricità è difficilmente praticabile su larga scala, la rete è praticamente inesistente e i prezzi d'acquisto sono spropositati. Inoltre l'idrogeno è ancora molto lontano (si tenga a mente che anche la produzione dell'idrogeno deve essere effettuata da fonti rinnovabili). Eppure questa enorme differenza tra veicoli pesanti e leggeri, per la Commissione si traduce in quel 10 per cento residuale da offrire a propulsioni alternative. Troppo poco. Lo riconoscono anche l'Unrae, quando si dice convinta che gli obiettivi di abbattimento delle emissioni potranno essere raggiunti con un mix di soluzioni tecnologiche che comprenda l'utilizzo di biocarburanti compatibili con i motori endotermici, e l'ANFIA invocando un meccanismo di contabilizzazione. Se le istituzioni europee hanno finalmente accettato l'idea che, quanto a tecnologia anti clima alteranti, il camion è diverso dall'automobile, è bene che correggano la proposta iniziale della Commissione e accettino realisticamente quel mix di alimentazioni che farebbe fare un balzo in avanti alla decarbonizzazione, senza quelle ricadute sociali delle quali un passaggio pressoché totale all'elettrico sarebbe l'inevitabile conseguenza.



PRIMA LINEA

Essegi Auto: "Made in China? Siamo commercianti, non si può pretendere da noi di costruire barriere"

Francesco Cazzani (1966) terminati gli studi negli Stati Uniti, entra in Stav. Il Gruppo di famiglia che conduce con il fratello Alberto. Ha incarichi associativi in [redacted] e presso l'Unione Concessionari Italiani Fiat (Ucif). È Presidente della Car, la cooperativa dei Concessionari ex-Fca di garanzia sulle forniture verso la Casa (oggi Stellantis). Impegnato nell'attività benefica di Life, associazione vigevanese per la prevenzione dei tumori.

Enrico Di Giambattista (1958) una laurea cum laude alla Bocconi (1981), si sente uno storico mancato, che ha dedicato la sua vita a un mestiere, vendere macchine, che gli deriva dall'eredità familiare di un padre di carattere e autodidatta. Ha per questo gestito con progressiva autonomia la concessionaria Fiat Ghizzoni di Milano, Concessionari dal 1935 fino alla chiusura negli anni '90. Siamo abituati a vederli insieme, sono soci in Essegi Auto srl, concessionaria Toyota a Vercelli, che hanno fondato e costruito nel 2007 a Caresanablot, nel viale dell'auto, alla periferia di Vercelli. Noi, insieme, li abbiamo conosciuti alla Nada in Usa. Dunque siamo andati a trovarli nella loro concessionaria, in questa landa del Piemonte occidentale che è una delle aree più povere del Nord Italia, caratterizzata dal declino industriale e dalle difficoltà delle aziende risarie. L'esordio, di Enrico, poi confermato da Francesco è peculiare, con davanti a sé gli ultimi numeri di InterAuto-News... "Abbiamo letto la vostra cronaca della Nada 2023, dissentiamo dall'immagine positiva che date dell'incontro, abbiamo trovato un'America dei Dealer chiusa in se stessa, forse per via del Texas che ci ospitava, impegnata in una guerra senza quartiere ai cinesi, feroce oppositrice di Tesla, presentata come la peggiore su 25 nella soddisfazione del cliente, che cerca di farsi strada chiedendo aiuto, peraltro negato, a Nada Academy, la potente centrale formativa dell'associazione".

Perché insieme?

"Dobbiamo la cosa alla forte amicizia e stima dei nostri padri, che ci hanno avvicinati e portati a un apprezzamento reciproco, siamo complementari e ci rispettiamo moltissimo, Enrico che fa l'amministratore e Francesco che pensa allo sviluppo commerciale. Ci divertiamo insieme e anno dopo anno il nostro sodalizio si rinforza. Abbiamo iniziato nel 2007 costruendo materialmente la concessionaria su disegno Toyota, poi nel 2016 abbiamo acquisito la concessionaria 'Premium' di Biella, poi nel capitale (65%) di L'Autocenter, di Aosta e infine acquisiamo la zona di Ivrea in accordo con il locale centro riparazione Toyota C.S. Motors di Ivrea. Vendiamo circa 1.500

vetture nuove, 600 usate (in verità il numero dell'usato è falsato dal mancato conteggio delle vendite dei Centri riparazione, che non sono censite), siamo in 50, fatturiamo circa 30 milioni di euro. La media nazionale Ros è del 3%, noi siamo un poco più alti".

Monomarchisti in stretto termine.

"È nel nostro Dna, veniamo da lunghe esperienze Fiat, abbiamo un prodotto invincibile e programmi di fidelizzazione unici, per quanto il rapporto sia impegnativo, perché dovremmo inventarci altre strade".

Dove volete andare, chi fa che cosa?

"Vogliamo continuare a crescere, consapevoli della dispersione del nostro territorio, abbiamo messo in campo figure innovative e di qualità, come il manager per le vendite esterne, contiamo nel tempo di acquisire una competitività, che oggi non abbiamo, su nuovi canali, come le vendite alle aziende, è un territorio con forte presenze di Pmi".

Potete identificare le vostre priorità nella gestione di questa fase?

"Tre aree di focus: usato, dobbiamo crescere con il programma Toyota Vlv (Vehicle Lifetime Value), che ci consente di agire positivamente con la copertura della Casa in tutto il ciclo vita (15 anni) dell'auto Toyota accompagnandola nel secondo e terzo step di vita. Vendite ad aziende, tutto da costruire, ma serve il prodotto. Crescita qualitativa, è il fatto più importante, dobbiamo avere una squadra giovane e vincente. Il nostro mantra è 'i genitori dei nostri dipendenti debbono essere più giovani di noi', stiamo avendo grandi soddisfazioni e dobbiamo dire in questo caso siamo favoriti dal territorio che non offre grandi chance a candidati di ottima scolarità (che conta per la velocità di apprendimento e la flessibilità mentale) e motivazione".

Due grandi nodi, elettrico e nuove regole distributive, iniziamo con l'elettrico, quale è il suo punto di vista?

"Elettrico, dovremo sicuramente fare i conti, ma il bridge verso un mercato significativamente elettrico è ancora molto ampio. Ci dovrà essere perché grandi economie e anche le Case hanno fatto scelte e investimenti, ma noi siamo già portatori di una

grande attenzione all'ambiente, in posizione di grande vantaggio competitivo, dobbiamo per intanto capitalizzare ciò che abbiamo. E poi l'elettrico non può essere la soluzione per la mobilità nei nostri territori, ancora per molto tempo".

Contratto di Agenzia?

"C'è un grande dibattito, noi pensiamo che con l'Agenzia, che presume un entrare in campo delle Case nel rapporto con il cliente, sarà proprio il cliente a rimetterci. Le Case non sono in grado di sostituirsi con successo alla flessibilità del Dealer, abbiamo tanti esempi in tal senso, in tutti i mercati. Inoltre non capiamo bene dove stia il risparmio effettivo per le Case con questo modello. Siamo comunque molto contenti che, avendo Toyota confermato il business model Concessionario, la discussione per noi sia solo accademica".

Prodotti made in China?

"Staremo a vedere, un Concessionario è un commerciante, e non si può pretendere che sia lui a costruire barriere di ingresso".

Postvendita e sui servizi, aree importanti anche nel medio termine, ci racconta come operate e quali programmi?

"Abbiamo un cliente prevalentemente di vetture ibride, che si fida solo di noi per la manutenzione, dobbiamo curarlo e abbiamo programmi per questo. Sui servizi, seguiamo l'onda senza costruire gabbie dorate, l'ultima rata deve essere il più vicino possibile al valore residuo".

E nell'usato che idee avete?

"Dobbiamo fare un monumento a Toyota: ci dà il miglior programma del mercato".

Come sarà il 2023, una previsione?

"Non tanto peggio del 2022, sia in generale, sia per noi".

Consigli ai naviganti, ai colleghi.

"Parola d'ordine: sostenibilità del modello. Dice Enrico, prudenza estrema negli investimenti (versione pessimistica). Dice Francesco, non stare a metà del guado, si rischia di farsi ancora più male (versione ottimistica)".

Finisce così, è ora di pranzo, che faremo in un palazzo délabré di Casale in un ristorante di un proprietario un poco visionario che vuole fare qualità in mezzo alle rane.



Enrico Di Giambattista,
Essegi Auto srl



Francesco Cazzani,
Essegi Auto srl

Mobilityhub On Track, Salvini: "Accompagnare i cambiamenti, il 2035 non è ancora la deadline"

Eccoci qui, Mobilityhub On Track terza edizione, con un nuovo format e in una nuova sede, prima tappa di un road show nazionale che si completerà nel corso dell'anno con un evento romano.

Il sodalizio tra Quattroruote Professional e BtheOne Automotive si ripropone con rinnovato impegno di risorse umane e organizzative.

La sede è una delle gloriose location anni '80, in quella sede di Milanofiori che ha visto il fiorire della Milano da bere, con quella anomalia di una metropolitana, peraltro di superficie, che ha impiegato decenni a connettersi con il quartiere, probabilmente anche queste storie tipiche di quegli anni.

Comunque regge bene, con ampie, persino eccessive aree congressuali, anche se, diciamo, questi posti invecchiano tutti inevitabilmente, un poco come noi.

Dunque, il formato dovrebbe essere costruito su un percorso di testimonianze pratiche su best practice delle aziende sponsor, un poco originale come percorso, come andare all'*oktoberfest* portandosi la birra, ma efficace per lo meno fino a quando lo sponsor non si fa prendere la mano.

Ci sono effettivamente molte competenze nella distribuzione auto e si impara sempre sentendo le esperienze anche, per esempio, dei prime livello delle concessionarie, che spesso sulle attività specifiche la sanno pure più lunga dei loro capi.

Ma procediamo con ordine: alle 9,30, un dialogo condotto con grande padronanza da Pellegrini con il Ministro delle Infrastrutture Salvini. Un ministro sicuro di sé, conferma l'opposizione italiana agli obiettivi europei 2035 così come espressi, citazione d'obbligo a Prodi, anche se non si parla di alternative se non per titoli, nuovo Codice della strada, limitazioni per monopattini, Ponte sullo Stretto entro la legislatura, quinta corsia sulla Milano Laghi, che proprio in questi giorni fa cento anni, visite ispettive alla Motorizzazione, opposizione alle posizioni dominanti nella distribuzione auto, insomma ce n'è per tutti, forse anche troppo. Ci sembra di aver già sentito il Ministro, allora degli Interni, nessuna competenza sulla partita, portare a casa impegni di lavoro sulle accise e sulla detas-

MATTEO SALVINI

Il Ministro conferma l'opposizione italiana agli obiettivi europei 2035, anche se non si parla di alternative se non per titoli

sazione delle auto aziendali. Certo che l'auto che emerge dall'intervento è sicuramente un ganglio economico, ma buongiorno a un'auto antropocentrica, il Ministro non la contempla. Grande richiamo, apprezzato da tutti i presenti, all'unità della filiera, infine.

Seguono De Stefani Cosentino per [] che ribadisce la mancanza di specificità settoriale della 729 Europea, e inopportunità del passaggio ad Agenzia, Di Tanno, Intergea, apre a un paio di considerazioni importanti sull'elettrico che necessita di un cambio di narrazione al cliente, necessità ribadita anche da Crisci, di Unrae.

Un grande incontro sull'usato guidato da Barbara Barbieri di BSA, con una conduzione giornalistica di Quattroruote Professional magistrale e una importante riflessione di Saltalamacchia, di Koelliker e di Maresca, di cui ci piace ricordare una pittoresca definizione della vita del Dealer, a suo dire da conteggiare come quella dei cani, dove un anno vale per sette anni, e inserisce una nuova chiave di lettura dell'usato per chi come lui è di storia monobrand, ovvero come opportunità di attività multi-brand.

Di grande interesse Carlucci di Maldarizzi che ci racconta la costruzione identitaria del loro marchio aziendale e Quattrini di Brandini che mette in luce le skill necessarie di un F&I manager e il dialogo possibile con la supply chain, spazio promosso da Mapfre.

Così come ci è sembrato centrato il workshop costruito dal team di Nobis, che ha messo in evidenza nuove professionalità in un percorso informativo e formativo di qualità.

In generale tutti i workshop avevano qualcosa di originale da dire o da investigare e dispiace constatare la netta caduta di presenze nelle sessioni pomeridiane, culminate nella veramente modesta partecipazione alla sessione conclusiva, peraltro guidata dalla fascinazione del designer Mike Robinson.

Probabilmente per questo tipo di eventi il taglio giornaliero eccede la capacità di partecipazione, forse funzionerebbe di più una sei ore no-stop senza un intervallo pranzo che finisce con non essere nemmeno tempo utile per il networking.

Un passo indubbiamente avanti rispetto all'edizione 2022 del format, che deve comunque trovare il suo senso in termini di audience e di dimensione dell'evento.

Comunque anche qui ci troviamo a descrivere un perimetro di azione che non per meriti o colpe degli organizzatori ci sembra che sia sempre più esiguo, sempre più limitato.

APPUNTAMENTI

Seoul Mobility Show

Dal 30 marzo al 9 aprile

Website: www.motorshow.or.kr

Barcelona International Motor Show

Dal 11 maggio al 21 maggio

Web: www.automobilebarcelona.com

Verona, Automotive Dealer Day

Dal 16 maggio al 18 maggio

Website: www.dealerday.com

MIMO 2023

Milano Monza Motor Show

Auto, moto, prototipi e veicoli storici

Dal 16 giugno al 18 giugno

Website: www.milanomonza.com

Munich IAA Mobility

Dal 4 settembre al 10 settembre

Website: www.iaa-mobility.com

Detroit, North American International Auto Show - NAIAS

Dal 13 settembre al 24 settembre

Website: www.naias.com

Tokyo, Japan Mobility Show

Dal 25 ottobre al 5 novembre

Website: www.tokyo-motorshow.com

Fonte: Oica

Un mondo, quello della distribuzione automobilistica, letta anche in chiave di opportunità di mobilità che, anno dopo anno, un poco come succede al peso nostro del comparto automobilistico a livello mondiale, diventa sempre più piccolo.

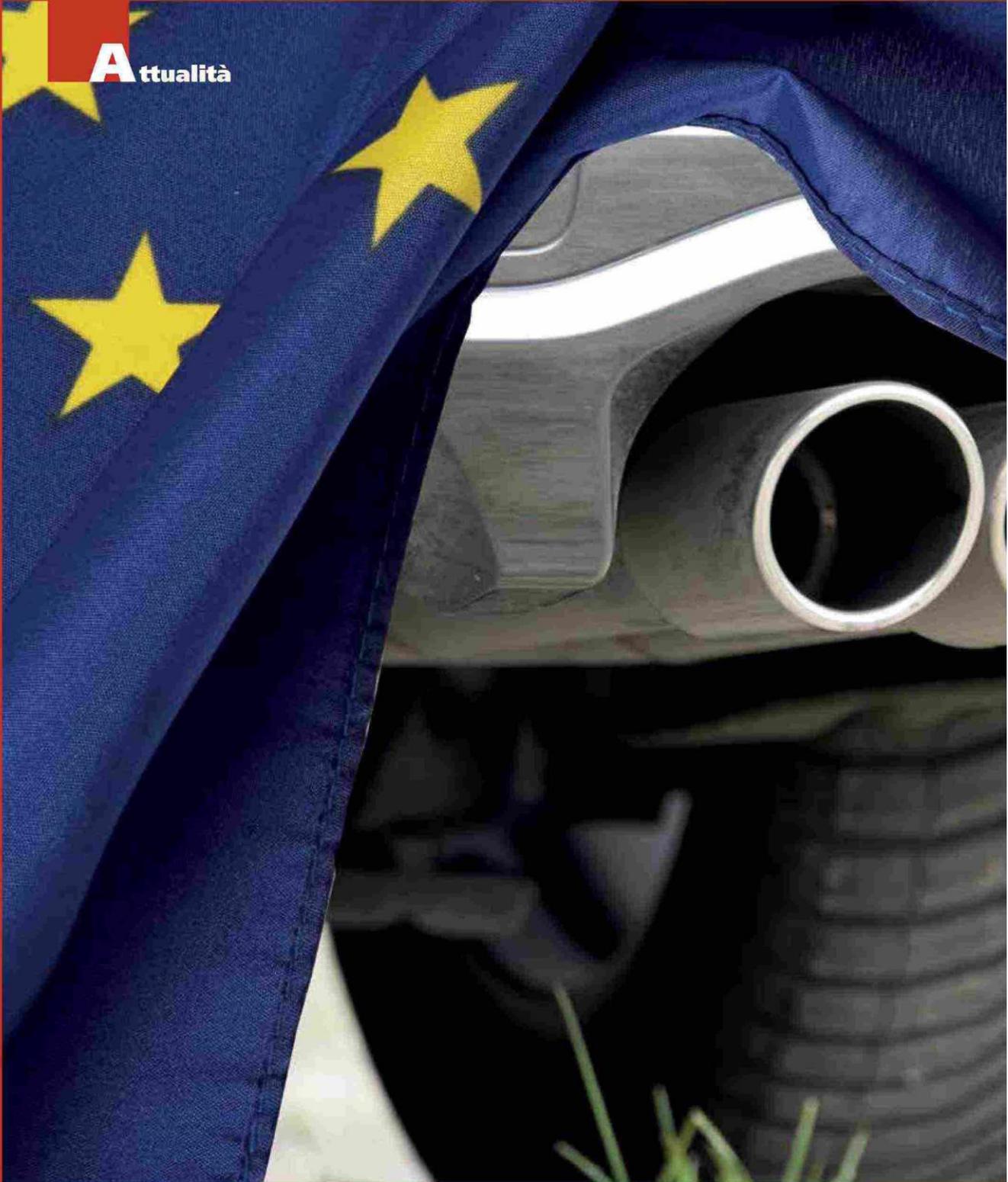
Difficile pensare che possa sostenersi su presenze istituzionali che ci sono sembrate francamente un poco calate dall'alto, non pienamente all'interno di un disegno aggregativo o anche soltanto giornalistico. Esiste comunque un legittimo interesse di numerosi player della supply chain di farsi trovare, di incontro e visibilità.

E in tal senso il format dovrà probabilmente investire in creatività nella area business, per consentire una relazione più completa tra espositori e presenti.

Infine tentiamo di misurare le presenze che se hanno coinvolto pochi Dealer, hanno per contro interessato numerosa people dei Dealer, Responsabili Usato, F&I, Vendite, Postvendita, probabilmente un approccio ancora più specialistico dei temi di interesse consoliderebbe questa relazione.

Abbiamo partecipato con piacere all'incontro in qualità di media partner, ciò ci ha permesso di costruire anche utili contatti e relazioni. Nel nostro workshop ci auguriamo di aver contribuito in modo costruttivo alla domanda di informazioni.

Attualità



20 **Parts**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

Attualità

2035

Allarme rosso per l'automotive

A febbraio il Parlamento Europeo ha approvato in via definitiva i nuovi obiettivi vincolanti per ridurre le emissioni di CO₂ di auto e veicoli commerciali leggeri di nuova produzione. Il settore non ci sta: né nei modi, né nei tempi, ingestibili per attuare una riconversione industriale senza pesantissime implicazioni economiche, occupazionali e sociali. Che fare? Poco, per il momento. Se non sperare in un ribaltone al voto europeo del 2024, che potrebbe cambiare gli equilibri politici ed eleggere una nuova Commissione. Se così non fosse, occorrerà contare sulle revisioni intermedie dell'Unione Europea su motori ibridi e biocarburanti, attese per il 2025/26

di Manuela Battaglino

Parts 21

Attualità

È deciso: dal 2035, le nuove auto e i nuovi furgoni dovranno rispondere all'obbligo di zero emissioni. Al bando, dunque, auto e furgoni a motore endotermico (diesel e benzina, ibride comprese) di nuova immatricolazione. Con 340 voti favorevoli, 279 contrari e 21 astensioni, gli eurodeputati hanno approvato l'accordo raggiunto con il Consiglio sugli obblighi di riduzione delle emissioni di CO₂ per nuove auto e nuovi furgoni, in linea con gli ambiziosi (assurdi?) obiettivi climatici dell'UE. L'obiettivo emissioni zero per il 2035, utile al raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050, rappresenta per l'intera filiera automotive, l'aftermarket e tutto l'indotto una sfida enorme che presuppone - per la sopravvivenza dell'intera filiera - una riconversione industriale difficilmente gestibile, con implicazioni economiche, occupazionali e sociali. Ai rischi che investono l'economia del settore si aggiungono quelli legati alla prevista affermazione della mobilità elettrica, che vede l'Italia (in particolare) del tutto impreparata per la carenza sia delle infrastrutture sia dell'offerta commerciale di veicoli elettrici (ancora limitati e troppo onerosi) e pericolosamente esposta alla concorrenza asiatica, cinese in primis. La legislazione approvata, parte del pacchetto Fit for 55, prevede l'obbligo per nuove autovetture e nuovi veicoli commerciali leggeri di non produrre alcuna emissione di CO₂ dal 2035. L'obiettivo è quello di ridurre del 100% le emissioni di questi tipi



di veicoli rispetto al 2021. Gli obiettivi intermedi di riduzione delle emissioni per il 2030 sono stati fissati al 55% per le autovetture e al 50% per i furgoni. Non solo: la stessa Commissione Europea ha già fatto un passo avanti proponendo una nuova misura su trasporti ed energia, che prevede emissioni zero al 2030 per gli autobus e il taglio del 90% delle emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti entro il 2040.

Le misure chiave previste dalla normativa

Per arrivare all'obiettivo delle misure previste dalla normativa europea approvata in via definitiva occorreranno più passaggi. Vediamoli.

Entro il 2025, la Commissione Europea presenterà una metodologia per valutare e comunicare i dati sulle emissioni di CO₂ durante l'intero ciclo di vita delle auto e dei furgoni venduti sul mercato dell'UE. La metodologia sarà accompagnata da opportune proposte legislative.

Entro dicembre 2026, la Commissione monitorerà il divario tra i valori limite di emissione e i dati reali sul consumo di carburante ed energia. Inoltre, presenterà una metodologia per l'adeguamento

delle emissioni di CO₂ specifiche per i costruttori. Ricordiamo che è prevista un'esenzione totale per chi produce meno di 1.000 nuovi veicoli l'anno: tirano un respiro la Motor Valley e i costruttori con un volume annuo di produzione limitato (da 1.000 a 10mila nuove autovetture o da 1.000 a 22mila nuovi furgoni), che possono avvalersi di una deroga fino alla fine del 2035 (in sostanza, chi produce auto di lusso in Italia: Ferrari, Lamborghini, Maserati, Pagani, De Tomaso, Dallara...).

L'attuale meccanismo di incentivazione di veicoli a zero e a basse emissioni (ZLEV) sarà adattato per rispondere all'andamento previsto delle vendite: ci saranno obiettivi più bassi di riduzione per quei costruttori che vendono un maggiore numero di veicoli con emissioni da zero a 50 g CO₂/km, quali veicoli elettrici e veicoli elettrici ibridi efficienti. Dal 2025 al 2029, il fattore di riferimento ZLEV è stato fissato al 25% per le vendite di nuove autovetture e al 17% per i nuovi furgoni. A partire dal 2030, questo incentivo sarà rimosso. Infine, con cadenza biennale, a partire dalla fine del 2025 la Commissione pubblicherà una relazione per valutare i progressi compiuti nell'ambito della mobilità a zero emissioni nel trasporto su strada.

Le misure approvate dal Parlamento Europeo, parte del pacchetto Fit for 55, prevedono l'obbligo per auto e veicoli commerciali leggeri in produzione dal 2035 di non produrre alcuna emissione di CO₂

Attualità

Il settore automotive in Italia: pericolo allargato

In Italia, la filiera produttiva automotive occupa complessivamente più di 268mila persone (il 7% degli occupati del settore manifatturiero italiano) in 5.156 imprese che realizzano 92,7 mld di € di fatturato, pari al 9,3% del fatturato della manifattura nazionale e al 5,2% del PIL italiano, generando 76,3 miliardi di € di prelievo fiscale sulla motorizzazione (dati Anfia, 2021). In particolare le imprese della componentistica, concentrate soprattutto tra Piemonte e Lombardia, sono 2.202 e contano più di 168mila addetti. Il loro fatturato complessivo è di 54,3 mld di € (dati Anfia 2021).

La filiera distributiva registra invece 7.423 operatori: 5.356 attivi nell'aftermarket suddivisi in distributori/grossisti, ricambisti con forza vendita, ricambisti/accessoristi (dati GiPA 2022). Sono circa 48mila gli autoriparatori (35.700 officine indipendenti e 11.654 officine OES legate alle Case costruttrici), dei quali 10.753 carrozzieri, che operano su un parco circolante di 32.875.663 unità (dati GiPA 2021), generando un fatturato che nel 2021 ha sfiorato i 20 mld di €.



Il bacino occupazionale dell'industria automotive non include soltanto gli operatori direttamente collegati a produzione, distribuzione e manutenzione, ma comprende tutti i lavoratori che appartengono al mondo della mobilità e dei trasporti, per esempio gli occupati nelle reti di rifornimento: nei 22.149 impianti presenti sulle strade e autostrade nazionali lavorano circa 50mila persone. Vanno poi considerati gli addetti al noleggio e servizi connessi, gli operatori attivi nel trasporto su strada di merci e passeggeri. L'allarme - a fronte dell'ineluttabilità della decisione del Parlamento Europeo che, a oggi, attende solo la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale - è generale e decisamente rosso: quale sarà l'impatto sul lavoro della transizione energetica che investirà l'intero universo automotive? Siamo pronti alla necessaria e inevitabile transizione industriale che vede l'Italia ancora molto indietro rispetto agli altri Paesi europei? La risposta, inequivocabile, è no. Un no forte e deciso, commentato e giustificato da più fronti.

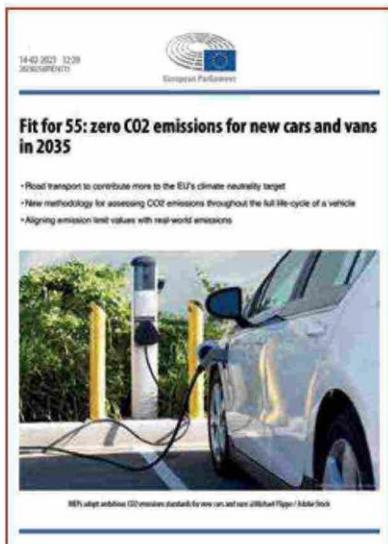
Tra rischio occupazione e pericolo Cina

Tante, troppe questioni restano aperte e anche i vantaggi per l'ambiente vengono messi

in discussione da molti rappresentanti del mondo della politica, delle istituzioni e delle associazioni di categoria. Già lo scorso giugno il Presidente di Federmeccanica Federico Visentin, in un'intervista al Corriere della Sera, sottolineava che a fronte di vantaggi sul fronte ambientale incerti gli svantaggi sono certissimi: "L'ambiente va tutelato, siamo d'accordo... ma se consideriamo anche l'impatto dovuto a produzione e smaltimento delle batterie, le auto elettriche sono a emissioni zero solo dagli 80mila chilometri in su, a condizione che si ricarichino solo con energia verde. Ma oggi non abbiamo garanzia di avere tutta l'energia verde che servirebbe". Secondo Federmeccanica, la transizione in atto metterebbe a rischio in Italia 73mila posti di lavoro e ci esporrebbe alla concorrenza spietata della Cina, che "ha in mano il business delle batterie, non solo per l'estrazione di nickel, litio e cobalto ma anche per la loro raffinazione".

Tempi impossibili: serve un approccio graduale

Insiste sui tempi inadeguati all'annuncio dell'ok del Parlamento Europeo sullo stop al 2035 di diesel e benzina. E il Presidente della Federazione dei concessionari auto italiani,



A ttualità



Adolfo De Stefani Cosentino, conferma anche il rischio Cina: "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, che hanno anche la leadership tecnologica sulle batterie che alimentano i veicoli a zero emissioni". In sostanza, abbandonare diesel e benzina in tempi così brevi non andrà a vantaggio né dell'industria, né delle imprese dell'indotto distributivo e di assistenza post vendita, né dei consumatori già penalizzati dal consistente aumento dei prezzi.

auspica "un approccio più graduale e pragmatico ma soprattutto meno ideologico, verso la 'rivoluzione elettrica', fondato su un mix di tecnologie neutrali, che consentirebbe di raggiungere l'obiettivo di decarbonizzazione dei trasporti su strada di merci e persone in maniera sostenibile ed efficace".

Autoriparazione: puntare sulla mobilità mista

Publicato il 16 febbraio, lo studio di Con-fartigianato "Autoriparazione: volumi ricavi a +5,5%. Le criticità della transizione green dopo la decisione del Parlamento Europeo" offre importanti spunti di analisi sul mercato italiano dell'auto, sottolineando innanzitutto la contenuta presenza di auto elettriche. Nello Studio si

I tempi stretti dello stop alla produzione di veicoli a motore endotermico metteranno a rischio la competitività delle imprese automotive e migliaia di posti di lavoro a vantaggio dei competitor asiatici, soprattutto cinesi

legge infatti che, a gennaio 2023, le auto nuove ibride a benzina rappresentano il 36% del mercato delle prime iscrizioni (+21,2% su base annua) davanti alle auto a benzina (27,4%) e quelle diesel (18,3%). Le prime iscrizioni di vetture elettriche sono solo il 2,7% del totale, in diminuzione rispetto al 3,2% di gennaio 2022 (elaborazione su dati ACI).

Aggiungiamo che, secondo il Report di Motus-E di febbraio, in Italia a dicembre si contavano circa 170mila veicoli BEV circolanti (su un parco circolante, di sole auto, che supera i 32 milioni), ancora distanti dalla media degli altri Paesi europei. Uno stacco forte col resto d'Europa registrano anche le infrastrutture di ricarica, insufficienti nonostante la recente accelerazione: 36.772 i punti di ricarica installati al 31 dicembre 2022 in 19.334 infrastrutture (stazioni o colonnine) e 14.048 postazioni accessibili al pubblico. Ricordiamo che il PNRR stanziava 740 milioni di euro per le colonnine e sono previsti 6 milioni di veicoli elettrici in circolazione entro il 2030 e 32mila infrastrutture pubbliche di ricarica.

Considerare una "mobilità mista" non è quindi un obiettivo idealistico ma una necessità, un'ancora utile a non andare alla deriva, una vera priorità, presentata tra l'altro da Con-fartigianato Autoriparazione al Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso a fine 2022 come soluzione strategica per strutturare la mobilità del futuro: "Puntare sulla sola trazione elettrica è controproducente, sia perché presenta ancora varie incognite, sia perché il motore endotermico può essere utilizzato anche con carburanti alternativi. Abbandonarlo significherebbe mettere a rischio il settore produttivo". Così anche gli incentivi, segnala lo Studio, "secondo il principio della neutralità tecnologica devono essere orientati verso le migliori tecnologie disponibili sul mercato e bisogna allargare la platea dei fruitori, dosando le agevolazioni in base al conseguimento di obiettivi che siano effettivamente definiti e misurabili".

Tra le criticità nella transizione green dell'auto-riparazione, un peso decisivo è poi rappresen-

Attualità



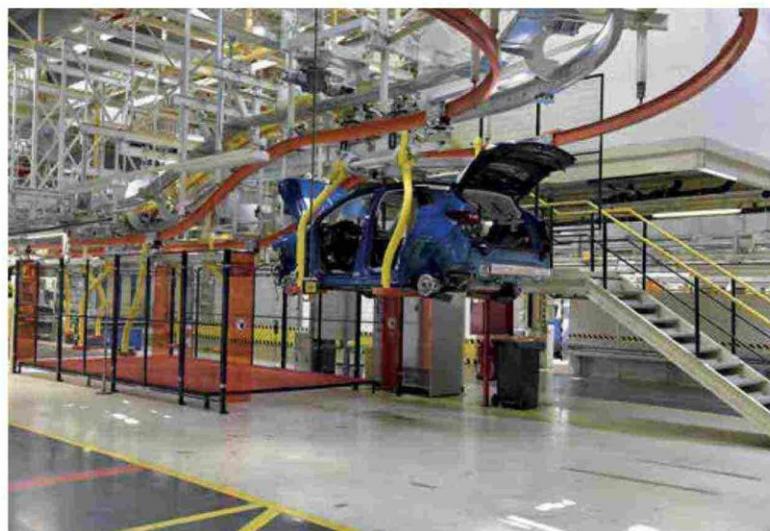
tato dal difficile reperimento di personale qualificato. L'analisi contenuta nell'ultimo report dell'Ufficio Studi di Confartigianato evidenzia che in Italia, in media, il 69,9% delle posizioni di meccanici artigianali riparatori di automobili ricercati dalle micro e piccole imprese è difficile da ricoprire, quota che sale al 79,9% in Veneto, al 79,4% in Umbria, al 78,9% in Trentino Alto Adige e al 73,9% in Emilia Romagna.

Così aumenteranno i costi di riparazione in carrozzeria

Gli interventi sulle auto elettriche costano tra il +18% e il +30% rispetto a quelli sugli autoveicoli tradizionali. A incidere sono la maggiore elettronica, patentini e procedure più lunghe e complesse. Secondo Feder carrozzieri, lo stop alle auto diesel e benzina dal 2035 produrrà non solo un aumento esponenziale dei costi di riparazione delle autovetture, ma anche maggiori esborsi per carrozzerie e automobilisti. Prima di intervenire sulle auto elettriche in carrozzeria, occorre metterle in sicurezza e gli eventuali operatori devono possedere il patentino PES-PAV, che si traduce in opportuni investimenti economici per la formazione.

L'elettronica che caratterizza le auto elettriche di nuova generazione (che arriva a superare il 60% rispetto a quella delle vetture tradizionali) determina attività più lunghe e costose: smontaggi, rimontaggi, sostituzioni, programmazioni,

ricalibrazioni... Per il Presidente della federazione, Davide Galli, "le carrozzerie dovranno quindi evolversi e aggiornarsi per fare 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". Non stupisce, quindi, che lo stesso Ministro dell'Ambiente Gilberto Pichetto Fratin, pur difendendo la decisione della Commissione Europea, non solo abbia evidenziato i rischi del provvedimento in termini occupazionali ed economici ma abbia anche sottolineato il pericolo sociale di trasformare l'auto elettrica in qualcosa di accessibile solo ai più ricchi. Oggi, il prezzo di un'auto elettrica è uno dei principali ostacoli all'acquisto: il costo aggiuntivo rispetto a un'auto termica può raggiungere il 50%. La preoccupazione dell'accessibilità dei modelli elettrici alle classi medie è stato oggetto anche dell'intervento del CEO del Gruppo Stellantis, Carlos Tavares, che in conferenza stampa a febbraio ha spiegato



Attualità



come l'accelerazione del mercato verso la piena elettrificazione sia "una decisione presa dagli Stati e non dai costruttori, nel quadro di un processo democratico". I costruttori, secondo il CEO, hanno la responsabilità di fornire soluzioni semplici e sicure che garantiscano ai cittadini la libertà della mobilità. Un processo "impegnativo per i costi tecnologici, costi aggiuntivi che devono essere assorbiti in qualche modo", che implica il rischio "che il mercato si riduca drammaticamente... Ma se non trasferiamo questi costi ai clienti finiremo in perdita, tanto più che la finestra di tempo ci è stata imposta".

I possibili scenari futuri

I rischi occupazionali ed economici legati alla messa al bando dei motori endotermici erano stati da tempo segnalati da tutte le associazioni che rappresentano la filiera industriale automotive, le imprese produttrici e distributrici di carburanti rinnovabili e low carbon, liquidi e gassosi (Federmetano, Anfia, Anigas, Assogasliquidi, Assogasmetano, Confapi, NGV Italy e Unem) e sono stati ribaditi in una recente lettera congiunta, inviata al Governo, che ribadiva la strada della

neutralità tecnologica come l'unica in grado di tutelare sia l'ambiente sia il lavoro. Nella lettera, si legge che "i veicoli con motore a combustione interna alimentati con combustibili rinnovabili e a basso contenuto carbonico, affiancati allo sviluppo della mobilità elettrica, possono dare un contributo decisivo per raggiungere i target sfidanti della decarbonizzazione, garantendo allo stesso tempo che il tessuto industriale possa affrontare la transizione in maniera meno violenta... La complessità di queste sfide e delle rivoluzioni

I veicoli con motore a combustione interna alimentati con combustibili rinnovabili e a basso contenuto carbonico, affiancati allo sviluppo della mobilità elettrica, potrebbero contribuire a raggiungere i target della decarbonizzazione, tutelando il tessuto industriale

che derivano dalla transizione energetica ci porta a ribadire con forza l'impossibilità di considerare tutto risolvibile con il contributo di un'unica tecnologia, tra l'altro ancora in evoluzione dal punto di vista dello sviluppo tecnologico e non ancora matura a livello di ecosistema di mercato in quasi nessun Paese europeo". Questa lettera è datata 31 gennaio 2023 e i fatti, definitivi, hanno ormai superato ogni previsione di ragionevolezza. Cosa succederà, infine? L'intero comparto automotive conta su un possibile ribaltone al voto europeo delle elezioni del 2024, che potrebbero cambiare gli equilibri. Se così non fosse, si dovrà contare sulle possibili revisioni intermedie dell'Unione Europea in materia, a partire dal 2025, quando verrà presentata la metodologia per valutare e comunicare i dati sulle emissioni di CO₂ lungo l'intero ciclo di vita di auto e VCL venduti sul mercato dell'UE, accompagnata da proposte legislative aggiornate. Poi, nel 2026, la Commissione monitorerà la differenza tra i valori limite di emissione e i dati reali sul consumo di carburante ed energia e valuterà la possibilità di rimettere in gioco i motori ibridi o che utilizzano i biocarburanti. E in questi tre anni, la storia recente ce lo ha ben insegnato, possono succedere ancora tante cose... ■

NUOVE TECNOLOGIE

L'INCHIESTA

Sostenibilità, non affermazione di una tecnologia

Decarbonizzazione dei trasporti, crescono le critiche alle decisioni europee che sembra vedano nell'**elettrico** l'**unica** via percorribile.

Nel dibattito scende in campo anche

Truck&Van,
con il deciso intervento
del vicepresidente
Massimo Artusi

DI FERRUCCIO VENTUROLI

Parlare male o, soltanto criticare le decisioni dell'Unione Europea in fatto di decarbonizzazione dei trasporti, è una cosa considerata davvero politicamente scorretta e quindi da non fare. Anzi, è buona cosa mettersi sempre dalla parte di chi esalta certe decisioni. Eppure, nel contesto energetico e geopolitico attuale, che ha fatto emergere priorità che non possono essere ignorate nel percorso di decarbonizzazione dei trasporti, le iniziative europee sembrano spesso sbilanciate e incoerenti. Proposte, obiettivi e norme sono sempre più focalizzate sulla estromissione delle fonti fossili a favore delle energie rinnovabili: impedendo, o comunque rendendo di fatto piuttosto difficile, un'evoluzione nelle tecnologie di trasformazione e di uso di queste che, invece, se vogliamo essere realistici e naturalmente politicamente scorretti, sono inevitabilmente destinate,



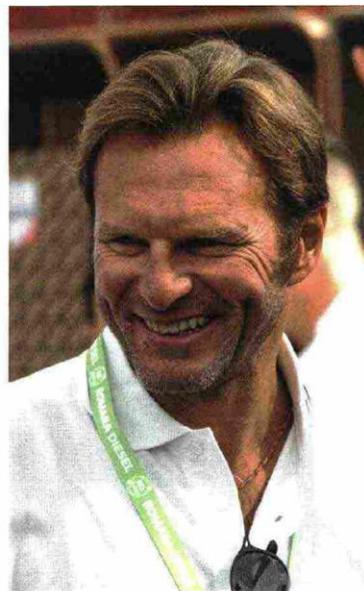


soprattutto in certi campi, come nel trasporto pesante, a durare ancora a lungo. Le proposte della Commissione europea contenute nel pacchetto Fit for 55 (FF55), e le successive decisioni degli organi legislativi europei, puntano decisamente su una completa elettrificazione dei propulsori; con la prevista eliminazione dei motori a combustione interna al 2035 si inibisce, di fatto, lo sviluppo di opzioni diverse dal "tutto elettrico", ma altrettanto valide nel perseguimento dell'obiettivo di decarbonizzazione del settore, come i Low carbon fuel (LCF), combustibili di origine biogenica o sintetica in grado di abbattere le emissioni di CO₂ lungo il ciclo di vita fino al 90% rispetto al loro equivalente fossile, perlomeno senza necessità di infrastrutture ex novo per la loro distribuzione.

LA DICHIARAZIONE DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

In sostanza, il percorso futuro del settore trasporti europeo e quindi anche italiano, sembrerebbe tracciato su unico "driver" normativo che impone il perseguimento di un'unica alternativa a scapito del principio di neutralità tecnologica, della sicurezza energetica che si basa sulla diversificazione delle fonti.

Sull'argomento ha preso posizione anche il presidente del Consiglio Giorgia Meloni che in una recente intervista all'agenzia Radiocor, rispondendo a una domanda sulla posizione del Governo in merito all'accordo raggiunto in sede europea di porre fine dal 2035 alla vendita di veicoli a combustione interna, ha detto: *"non lo considero ragionevole. Lo considero profondamente lesivo del nostro sistema produttivo. Mi pare che sia una materia su cui c'è una convergenza trasversale a*



Massimo Artusi, vicepresidente con delega Trucks&Van è entrato decisamente nel dibattito sull'elettrico.

livello italiano e intendo utilizzare questa convergenza per porre la questione con forza".

La dichiarazione del Premier sembra far intendere che il governo italiano si voglia muovere sulla scia dell'opinione che si sta largamente affermando in Europa in tutto il suo tessuto industriale, nei sindacati e fra i cittadini, contraria all'imposizione dell'automotive elettrico per decreto, che lede gli interessi dei 13 milioni di lavoratori che operano nel settore, spalancando così le porte ai produttori cinesi.

TRUCKS&VAN ENTRA NEL DIBATTITO

Nel dibattito è entrato anche, piuttosto deciso, Massimo Artusi, vicepresidente di Trucks&Van secondo il quale *"sono la sostenibilità ambientale e il bene della collettività gli obiettivi da raggiungere, non l'affermazione di una tecnologia".*

Sulla base di queste considerazioni, ma anche per mettere chiarezza nel dibattito sul futuro del trasporto merci e sulle prospettive dei veicoli commerciali elettrici (BEV), per molti una panacea per la transizione ecologica, Trucks&Van ha elaborato un documento di proposte per il settore, che parte da alcune considerazioni. La prima è che l'autotrasporto, inteso come trasporto professionale di merci in conto terzi, impatta tra il 3% e il 4% sulle emissioni complessive di CO₂ generate dal Paese e a tali emissioni corrispondono una pluralità di missioni, tanto che si parla di settore "difficile da abbattere".

La Fercam, uno dei principali operatori logistici europei, poco più di un anno fa ha attivato una propria pompa di distribuzione interna presso la sede di Bolzano per l'erogazione del carburante HVO, certificato come proveniente da materiali di scarto di origine biologica.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

NUOVE TECNOLOGIE

L'INCHIESTA

"Dobbiamo ricordare - ha detto Massimo Artusi - che il trasporto professionale di merci in conto terzi, impatta tra il 3% e il 4% sulle emissioni complessive di CO₂ generate dal Paese".

La seconda considerazione è che quando si parla di energia elettrica per l'autotrazione, è essenziale partire dal fatto che, se si vogliono raggiungere le emissioni zero di CO₂, l'energia elettrica impiegata deve essere prodotta alla fonte a emissioni zero. Non ha alcun effetto benefico produrre energia elettrica per i veicoli usando combustibili fossili, poiché così facendo non si eliminano le emissioni di climalteranti e inquinanti, ma se ne trasferisce altrove la produzione.

C'è poi la necessità di valutare l'impatto ambientale dell'autotrazione (di quella elettrica come di tutte le altre, per garantire la massima neutralità), considerando l'intero ciclo di vita del prodotto attraverso l'uso del LCA (Life Cycle Assessment). Le conseguenze negative per l'ambiente non derivano solo dall'uso del prodotto e dai combustibili fossili, ma anche dalla realizzazione del prodotto, degli equipaggiamenti, dal loro smaltimento (per esempio le batterie, o l'estrazione dei materiali occorrenti e l'impatto per lo smaltimento), così come dalla vita utile che

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

IL PROBLEMA DEI COSTI OPERATIVI

Da queste considerazioni, secondo Artusi si arriva alla conclusione che, almeno per il momento, la tecnologia full electric "può dare un contributo per la sostenibilità ambientale della logistica, specie per le missioni di breve raggio, ma significativo solamente in termini di riduzione della concentrazione di ossidi e polveri sottili nelle tratte e aree di maggior traffico". In sostanza, l'elettrico aiuterebbe a decarbonizzare il comparto, ma solo in parte e anzi rispetto ad alcuni aspetti, finirebbe "per nascondere il problema anziché eliminarlo". La criticità principale si gioca sul lungo

raggio che richiede autonomie di esercizio, tempi di rifornimento e volumi di carico che non sono compatibili con le alimentazioni full electric, almeno rispetto all'attuale stato di sviluppo delle batterie e alla difficoltà di approvvigionamento di elettricità.

C'è anche il problema dei costi: quelli operativi restano troppo elevati. Diversamente da quanto sostenuto da alcuni studi di parte, non è possibile compensare i maggiori costi di investimento a carico delle imprese di autotrasporto per l'acquisto di un mezzo full electric (nonché i crescenti costi dell'elettricità) né con una riduzione significativa dei costi di esercizio, né con una disponibilità della committenza a pagare di più le missioni di trasporto, né tanto meno mediante gli incentivi in vigore per la transizione ecologica dell'autotrasporto, comunque a carico della collettività.

GLI INCENTIVI DEVONO ANDARE AL RINNOVO DEL PARCO

Gli incentivi destinati al rinnovo del parco, invece, sono assolutamente necessari ad eliminare dalla circolazione tutti quei veicoli obsoleti, pre Euro V, inquinanti e decisamente poco sicuri. La strada da battere nel trasporto merci, secondo Trucks&Van, è quella di prendere in considerazione soluzioni già disponibili che, nel trasporto merci garantiscono il massimo dell'abbattimento delle emissioni di CO₂: i bio-fuels (in particolare BIOLNG e HVO), che presentano caratteristiche più idonee allo scopo, essendo prodotti nella logica dell'economia circolare e appoggiandosi a reti di distribuzione già esistenti.

Secondo Artusi sarebbe "una scelta dettata dal puro realismo quella di considerare che una parte dei trasporti, quelli in cui i veicoli hanno missioni molto specifiche, dovrà comunque avvenire con motori a combustione interna".

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

Secondo Trucks&Van la criticità principale si gioca sul lungo raggio che richiede autonomie di esercizio, tempi di rifornimento e volumi di carico che non sono compatibili con le alimentazioni full electric.



40

LA NOVITÀ | SALONE PER LE AUTO ELETTRIFICATE "SECOND LIFE"

Spazio abbraccia la transizione con Green Pea

TORINO Grande fermento presso Spazio Group, realtà leader del Nord Ovest. Nei giorni scorsi è stata presentata, organizzata dal Think Tank Anticrisi Day ed ospitata da Spazio nell'ambito delle iniziative legate ai suoi 25 anni di attività, l'edizione Edizione 2023 dell'ADR (Automotive Dealer Report), incontro annuale volto ad offrire al mondo dei professionisti, dei dealer (ma anche delle Case e alle aziende della supply chain) informazioni e riflessioni sull'andamento del settore.

Ma prima ancora di entrare nel merito, va segnalata un'altra importante iniziativa commerciale, pensata per vivacizzare il panorama tori-

nese dell'auto: nasce il nuovo salone delle auto elettrificate "second life" presso Green Pea di Torino, creazione del vulcanico Oscar Farinetti (tanto che sorge di fianco a Eataly). Lo showroom è dedicato alle auto elettrificate usate ricondizionate, sanificate e garantite, con pochi chilometri, spesso aziendali, con prezzi ridotti (anche di percentuali rilevanti). Un investimento per un futuro migliore, un aiuto al processo di transizione verso la mobilità elettrica e all'economia circolare. Per i clienti, un luogo in cui è possibile acquistare prodotti di alta qualità a basso impatto ambientale.

Torniamo ad ADR, che ha visto la partecipazione di oltre 220 operatori. L'introduzione



Spazio Green, nuovo salone dedicato alla transizione

ne è stata del presidente di (Federazione Italiana Concessionari Auto) Adolfo De Stefani Cosentino, che ha tratteggiato il contesto economico del momento e gli impegni della sua associazione che racco-

Basso impatto e alta qualità ambientale (a prezzi convenienti)

glie tutti i concessionari d'auto in Italia. Sono seguiti gli interventi di Fausto Antinucci (amministratore di Italia Bilanci), di Claudio Bardazzi (responsabile dell'Osservatorio Findomestic), dello stesso Oscar Farinetti, Bernardo Bertoldi (professore associato presso il Dipartimento di Management dell'Università di Torino, esperto di capitalismo familiare).

S'è parlato anche del "business case Spazio Group", con gli interventi dei due soci fondatori, Carlo Alberto Jura e Gian Michele Vinelli, oltre ai componenti della nuova generazione imprenditoriale, raccontando il metodo e le scelte che hanno determinato i primi 25 anni di storia del network, leader nel Nord Ovest con base

a Torino.

Marco Marlia, ceo di Motork (azienda specializzata in software per la distribuzione auto, quotata al mercato azionario di Amsterdam), ha illustrato gli ultimi trend e il futuro dell'intelligenza artificiale nel settore dell'Automotive.

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.

O.D.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

Si dice che

C'è chi dice no

La nuova legislazione europea in materia di contenimento delle emissioni di CO₂ non convince. Tempi troppo stretti e costi alle stelle per i consumatori



Lo scorso 14 febbraio con 340 voti a favore, 279 contrari e 21 astenuti, il Parlamento europeo ha approvato i nuovi obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ del pacchetto "Fit for 55". La norma stabilisce l'azzeramento delle emissioni di CO₂ per le nuove autovetture e i veicoli commerciali leggeri nel 2035 con una tappa intermedia nel 2030 quando le emissioni delle auto dovranno essere ridotte del 55 per cento rispetto al 202, e quelle degli lcv del 50 per cento.

La Commissione entro il 2025 presenterà una metodologia per valutare e comunicare i dati sulle emissioni di CO₂ durante l'intero ciclo di vita delle autovetture e dei furgoni venduti sul mercato dell'Unione. Entro dicembre 2026 è previsti un punto sulla situazione ed eventuali proposte di misure di follow-up. Possono ottenere una deroga fino alla fine del 2035 i costruttori che producono fino a 10.000 auto all'anno o fino a 22.000 veicoli commerciali e continueranno a essere esentati quelli che immatricolano meno di 1.000 nuovi veicoli l'anno (sostanzialmente il mondo delle super car). Ora manca solo il passaggio formale in Consiglio europeo e la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale. Preoccupazione per le conseguenze di questa norma è stata espressa dai concessionari italiani. "Pur condividendo l'obiettivo di azzerare le emissioni dei veicoli - ha dichiarato 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 del-

l'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". Altro fronte: quello dei veicoli pesanti e dei bus. La Commissione ha proposto un taglio delle emissioni di CO₂ del 45 rispetto al 2019 entro il 2030, del 65 per cento entro il 2035 e del 90 per cento entro il 2040. Gli obiettivi sono basati sulla flotta.

"La Commissione - ha commentato il vicepresidente di **con delega ai Trucks&Van, Massimo Artusi** - continua a puntare, anche per i veicoli pesanti, sull'alimentazione elettrica in nome di una lotta alle emissioni di climalteranti che la stessa 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. La netta presa di posizione della AECDR (Alleanza europea dei concessionari di veicoli), a cui **appartiene, esprime tutta la preoccupazione della filiera distributiva per la proposta avanzata. Una transizione troppo repentina è insostenibile sul piano socio-economico e la soluzione dell'idrogeno verde è ancora lontana, sia sul piano tecnologico che dei costi. 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 può permettersela.**

MOTORI SPENTI

Marzo

Lu	Ma	Me	Gi	Ve	Sa	Do
		1	2	3	4	5 ¹
6	7	8	9	10	11	12 ¹
13	14	15	16	17	18	19 ¹
20	21	22	23	24	25	26 ¹
27	28	29	30	31		

1 dalle ore 9,00 alle ore 22,00

La limitazione interessa, fuori dai centri abitati, i veicoli e le combinazioni di veicoli adibiti al trasporto di merci aventi massa complessiva massima autorizzata superiore alle 7,5t.



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

Web



BORSA ITALIANA

Radiocor:

AUTO ITALIA: FEDERAUTO, MERCATO POSITIVO MA PER CONFRONTO CON BASSI VOLUMI 2022

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 01 mar - 'Il mercato auto viaggia in positivo ma la percentuale di crescita va contestualizzata poiche' il confronto avviene con i bassissimi volumi consumati nel 2022'. Lo dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto, commentando i dati auto italiani. 'E mentre gli ecobonus destinati all'acquisto di veicoli tra 61 e 135 g/km di CO2 sono terminati nel giro di quattro settimane, al contrario, le risorse che dovrebbero consentire di spingere su elettrico e plug-in continuano ad avere tassi di utilizzo molto limitati. Per questo continuo a sostenere che vadano riviste al piu' presto le regole di accesso agli incentivi dei veicoli non inquinanti introdotti con il DPCM 6 aprile 2022, sia in relazione ai beneficiari della misura che alle condizioni di acquisto', continua il presidente di Federauto. Inoltre, 'resta il perenne problema dello svecchiamento del parco auto circolante vetusto e inquinante, costituito per circa il 25% ancora da veicoli ante Euro 4, che una seria riforma della fiscalita' dell'auto aziendale potrebbe rinnovare in chiave green, rappresentando un vero e proprio boost per le alimentazioni a zero e bassissime emissioni', sottolinea De Stefani Cosentino.

Infatti, prosegue, 'nonostante lo stop europeo ai motori endotermici di nuova immatricolazione dal 2035, che suscita forti perplessita', i gap tra l'esiguo attuale parco autovetture BEV in circolazione in Italia (pari a 0,4%), i volumi marginali dei veicoli immatricolati a batteria e gli obiettivi di decarbonizzazione al 2030 e 2035 restano ampi'.

Per questo, continua De Stefani 'una visione politica piu' aderente alla realta' dei fatti - come, tra l'altro, espressa da esponenti del governo in piu' occasioni in questi giorni, anche in sede europea - e non ancorata a una prospettiva esclusivamente ideologica, farebbe una grande differenza per le imprese della filiera automotive.

Com-Fla-

(RADIOCOR) 01-03-23 18:46:04 (0620) 5 NNNN

giovedì, 02 marzo 2023

IL GIORNALE D'ITALIA

Il Quotidiano Indipendente

Mercato auto, nel febbraio 2023 immatricolazioni al +17,5%, al +18,2% da inizio anno

Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto: «Il mercato auto viaggia in positivo ma la percentuale di crescita va contestualizzata poiché il confronto avviene con i bassissimi volumi consumati nel 2022»

01 Marzo 2023



Secondo i dati diffusi dal **CED del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, febbraio si conclude con **130.365 immatricolazioni** di autovetture nuove e una crescita del **+17,5%** rispetto ai volumi registrati a **febbraio 2022** (110.915 unità). Dall'inizio dell'anno le immatricolazioni si attestano a **258.689 unità**, in aumento del **+18,2%** rispetto alle 218.768 del periodo gennaio-febbraio 2022.

«Il mercato auto viaggia in positivo ma la percentuale di crescita va contestualizzata poiché il confronto avviene con i bassissimi volumi consuntivati nel 2022», dichiara **Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto**, la Federazione dei concessionari auto.

«E mentre gli ecobonus destinati all'acquisto di veicoli tra 61 e 135 g/km di CO2 sono terminati nel giro di quattro settimane, al contrario, le risorse che dovrebbero consentire di spingere su elettrico e plug-in continuano ad avere tassi di utilizzo molto limitati. Per questo continuo a sostenere che vadano riviste al più presto le regole di accesso agli incentivi dei veicoli non inquinanti introdotti con il DPCM 6 aprile 2022, sia in relazione ai beneficiari della misura che alle condizioni di acquisto. Inoltre, resta il perenne problema dello svecchiamento del parco auto circolante vetusto e inquinante, costituito per circa il 25% ancora da veicoli ante Euro 4, che una seria riforma della fiscalità dell'auto aziendale potrebbe rinnovare in chiave green, rappresentando un vero e proprio boost per le alimentazioni a zero e bassissime emissioni».

«Infatti, nonostante lo stop europeo ai motori endotermici di nuova immatricolazione dal 2035, che suscita forti perplessità, i gap tra l'esiguo attuale parco autovetture BEV in circolazione in Italia (pari a 0,4%), i volumi marginali dei veicoli immatricolati a batteria e gli obiettivi di decarbonizzazione al 2030 e 2035 restano ampi. Per questo», prosegue De Stefani «una visione politica più aderente alla realtà dei fatti - come, tra l'altro, espressa da esponenti del governo in più occasioni in questi giorni, anche in sede europea - e non ancorata ad una prospettiva esclusivamente ideologica, farebbe una grande differenza per le imprese della filiera automotive. Continuare nella sola rigida considerazione dell'impatto zero della CO2 allo scarico dei veicoli elettrici e non valutare tutto il ciclo di vita di queste produzioni, rappresenta un vero e proprio autogoal per l'economia nazionale: il faro ispiratore deve essere la neutralità tecnologica, cosicché attraverso la diversificazione delle tecnologie impiegate (biocarburanti, ibrido) si possa raggiungere in modo sostenibile l'obiettivo ambientale senza compromettere drasticamente gli equilibri socio-economici e la competitività del sistema Italia».

«Infine, confidiamo che con l'avvenuta conversione in legge del decreto Milleproroghe 2023, che ha rimodulato per il 2023 e 2024 le risorse disponibili per agevolare l'acquisto di colonnine di ricarica per veicoli elettrici in ambito domestico, il Ministero delle Imprese e Made in Italy possa rapidamente rendere note le procedure per usufruire di tali benefici, tenendo conto», conclude De Stefani «che uno dei fattori che contribuisce ad accrescere la diffusione di veicoli elettrici e plug-in è proprio la facilità di collegamento alla ricarica elettrica, sia in termini di capillarità che di potenza».

Sul lato di canali di vendita, a febbraio le immatricolazioni da parte dei privati hanno registrato una lieve crescita del +2,8% e una rappresentatività che nel mese è scesa ampiamente sotto il 60%. Trend positivo anche per le società (+8,7%) e avanzata del noleggio che segna un incremento a doppia cifra (+64,1%). Il cumulato del primo bimestre fa segnare +6,5% per i privati (58,5% quota), +10,1% per le società (13,7% quota) e +61,9% per il noleggio (quota 27,8%).

Esaminando il mercato sul fronte delle alimentazioni, le vetture elettriche a batteria crescono del +54,1% con una quota nel mese del 3,7%; nel primo bimestre 2023 la variazione tendenziale è in recupero (+20,5%) ma la rappresentatività rimane bassa al 3,2%. Le elettrificate senza ricarica (HEV) sono in salita del +24,7% (quota mese del 36,6%), in linea con la crescita e share del periodo gennaio-febbraio. Più limitato l'incremento per le vetture plug-in (+2,6%), con una quota del 4,3% nel mese e del 4,5% nel bimestre. In crescita anche le alimentazioni a benzina (+16,6%), diesel (+2,4%) e Gpl (+41,9%), con quote rispettivamente nel mese a 26,3%, 18,7% e 10%. Sempre in pesante decremento il metano (-81,8%).

Negli ultimi tre giorni di febbraio è stato immatricolato il 36,6% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni sui dati Dataforce, hanno rappresentato il 7,6% dei volumi di vendita mensili, con una flessione del -6,3% sul pari mese 2022.

MOTORI

Money.it 

Mercato Auto Febbraio 2023: incremento a doppia cifra

[Gaetano Cesarano](#)

2 Marzo 2023 - 18:38



Lo scenario per il settore automotive rimane molto sfidante ma il 2023 mostra segnali positivi.

Complice il confronto con il forte rallentamento registrato nel secondo mese del 2022, il **mercato auto** a febbraio 2023 ha segnato un **incremento del +17,5%**.

Secondo i dati pubblicati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a febbraio 2023 il mercato dell'auto ha totalizzato in Italia **130.365 immatricolazioni** contro le 110.915 unità registrate a febbraio 2022.

Nei **primi due mesi del 2023** i volumi complessivi si attestano a 258.689 unità, contro le 218.768 registrate nel periodo gennaio-febbraio 2022, con una **crescita complessiva del 18,2%**.

“Nel secondo mese dell'anno, il mercato auto italiano mantiene un trend di crescita a doppia cifra - afferma Paolo Scudieri, presidente di Anfia - ma lo scenario per il settore automotive - già colpito dai rincari dell'energia, dall'inflazione, dalla crisi dei semiconduttori e della logistica - rimane molto sfidante, anche a fronte delle possibili conseguenze delle proposte normative attualmente in

discussione a livello europeo. La recente proposta di regolamento sui nuovi standard Euro 7 per i veicoli leggeri e pesanti - che va ad aggiungersi al recentemente rivisto regolamento sulla riduzione delle emissioni di CO2 per autovetture e furgoni e alla similare proposta di revisione del regolamento europeo per i veicoli industriali - risulta infatti incongruente ed estremamente gravosa per la filiera".



Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la federazione dei concessionari, ha dichiarato: «il mercato auto viaggia in positivo ma la percentuale di crescita va contestualizzata poiché il confronto avviene con i bassissimi volumi consuntivati nel 2022. Nonostante lo stop europeo ai motori endotermici di nuova immatricolazione dal 2035, i gap tra l'esiguo attuale parco autovetture BEV in circolazione in Italia (pari a 0,4%), i volumi marginali dei veicoli immatricolati a batteria e gli obiettivi di decarbonizzazione al 2030 e 2035 restano ampi. Confido che con l'avvenuta conversione in legge del decreto Milleproroghe 2023, che ha rimodulato le risorse disponibili per agevolare l'acquisto di colonnine di ricarica ad uso domestico si possa contribuire ad un'accelerazione della diffusione di veicoli elettrici».

Il trend inaugurato dalla prima crescita nell'agosto 2022, dopo tredici variazioni mensili negative consecutive, lascia comunque presupporre che il mercato possa **chiudere l'anno a quota 1.500.000 immatricolazioni**, ma l'appuntamento con la «normalità» degli anni pre-pandemia appare ancora lontano.

Per quanto riguarda i canali di vendita, a febbraio le immatricolazioni da parte dei privati hanno registrato una lieve crescita del +2,8% con una quota scesa al 60%. **Trend positivo anche per aziende** (+8,7%) e società di noleggio a lungo termine che registrano un positivo di ben +64,1%.

Esaminando il mercato sul fronte delle alimentazioni, le immatricolazioni di **vetture 100% elettriche segnano +54,1%** con una rappresentatività comunque limitata al 3,7%. Le vetture ibride salgono del +24,7% con un incremento limitato per le plug-in (+2,6%). In crescita anche le alimentazioni benzina (+16,6%), diesel (+2,4%) e **Gpl (+41,9%)**, con quote di mercato rispettivamente del 26,3%, 18,7% e 10%. Continua la perdita di appeal delle vetture a metano che segnano nel mese -81,8%.



Mercato auto, in Italia la rincorsa continua: +17,5% a febbraio. Unrae, l'industria tricolore va difesa e rilanciata

TORINO - Continua a crescere il mercato italiano dell'auto. A febbraio - secondo i dati del ministero dei Trasporti - le immatricolazioni sono state 130.365, il 17,5% in più dello stesso mese del 2022. Nei primi due mesi dell'anno sono state vendute in tutto 258.689 auto, con un incremento del 18,2% sull'analogo periodo dell'anno scorso. Il gruppo Stellantis ha immatricolato a febbraio in Italia 41.504 auto, lo 0,9% in meno dello stesso mese dell'anno scorso. La quota è del 31,9% a fronte del 37,8% dello stesso mese del 2022. Nei primi dei mesi dell'anno Stellantis ha venduto 84.993 auto, in crescita del 5,6% sull'analogo periodo dell'anno scorso con la quota in calo dal 36,9 al 32,9%.

«L'industria automobilistica è pronta a raccogliere la sfida delle emissioni zero in applicazione del principio della neutralità tecnologica. Ma tale obiettivo potrà essere raggiunto solo attraverso un coordinamento stabile e programmato tra industria, mercato e istituzioni e attraverso i necessari sostegni». Lo afferma Michele Crisci, presidente dell'Unrae, l'associazione che rappresenta in Italia le Case automobilistiche estere, «Senza queste condizioni - osserva Crisci - l'Italia rischia di diventare il fanalino di coda in Europa e di trasformarsi in un paese di serie B, con seri problemi a livello industriale e occupazionale, L'industria italiana va difesa e rilanciata non con azioni protezionistiche, anche di tipo commerciale, ma creando le condizioni per portarla tecnologicamente all'altezza delle altre aziende europee e mondiali. Il nostro Paese non merita di perdere questa opportunità di

crescita e sviluppo», In questo senso vanno anche recuperati i ritardi accumulati nel campo delle infrastrutture, per cui: «serve accelerare per le colonnine di ricarica pubbliche, potenti e veloci, in particolare lungo le autostrade o strade statali, ma anche di quelle private».

«**La transizione** dice ancora Crisci - va fatta recepire al consumatore fornendo assicurazioni circa piani e strategie per la cui realizzazione sono necessari incentivi che però, secondo l'Unrae, devono essere meglio congegnati rispetto a quelli attuali». «La rotta imboccata dal mercato dell'auto è quella giusta», ma è lontano «il ritorno alla normalità per un Paese come l'Italia che ha un parco circolante di 40 milioni di auto e una domanda di sostituzione largamente insoddisfatta negli anni della pandemia e di tutte le sciagure che l'hanno seguita». È il commento del Centro Studi Promotor. «Occorrerebbe - spiega - una forte accelerazione della ripresa che, secondo i concessionari interpellati dal Centro Studi Promotor nell'inchiesta congiunturale mensile, è ostacolata nell'immediato dall'esaurimento dei fondi per gli incentivi alle auto con emissioni di CO2 da 61 a 135 grammi al chilometro (indicato come fattore di freno dal 73% dei concessionari) e, in una prospettiva di più lungo respiro, dall'insufficiente disponibilità di auto (64%) e dai livelli dei prezzi raggiunti dalle automobili (53%). Per i primi due fattori si nota un leggero miglioramento rispetto a fine 2022, che spiega la ripresa in atto, mentre resta invariato il peso del livello alto dei prezzi delle auto. Il 55% dei concessionari si attende ulteriori aumenti e il 45% stabilità, nessuno prevede diminuzioni».

«**Sulla base degli elementi disponibili** - osserva il presidente Gian Primo Quagliano - si può ritenere che la ripresa in atto continui e che il mercato possa chiudere il 2023 intorno al livello indicato dal Centro Studi Promotor, cioè a quota 1.500.000, ma l'appuntamento con la normalità è lontano. E questo significa che il parco circolante è destinato a invecchiare ulteriormente. L'accelerazione potrebbe venire da fatti nuovi che non si profilano all'orizzonte, come la fine della guerra in Ucraina o un impegno del Governo per incentivi all'acquisto con rottamazione di nuove auto significativi come lo furono quelli del 1997 che consentirono al mercato di portare le immatricolazioni da quota 1.723.117 del 1996 a quota 2.393.607 del 1997». A febbraio, così come già a gennaio, «il mercato auto viaggia in positivo ma la percentuale di crescita va contestualizzata poiché il confronto avviene con i bassissimi volumi consumati nel 2022».

Lo afferma Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto, ricordando che «mentre gli ecobonus destinati all'acquisto di veicoli tra 61 e 135 g/km di CO2 sono terminati nel giro di quattro settimane, al contrario, le risorse che dovrebbero consentire di spingere su elettrico e plug-in continuano ad avere tassi di utilizzo molto limitati». « Per questo continuo a sostenere che vadano riviste al più presto le regole di accesso agli incentivi dei veicoli non inquinanti introdotti con il DPCM 6 aprile 2022, sia in relazione ai beneficiari della misura che alle condizioni di acquisto. Inoltre, resta il perenne problema dello svecchiamento del parco auto circolante vetusto e inquinante, costituito per circa il 25% ancora da veicoli ante Euro 4, che una seria riforma della fiscalità dell'auto aziendale potrebbe rinnovare in chiave green, rappresentando un vero e proprio boost per le alimentazioni a zero e bassissime emissioni».

Vola l'auto a febbraio, +17,5%

• Sabato, 04 Marzo 2023 10:21



Ma è necessario contestualizzare il dato.

AGIPRESS - Secondo i dati diffusi dal CED del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, febbraio si conclude con 130.365 immatricolazioni di autovetture nuove e una **crescita del +17,5%** rispetto ai volumi registrati a febbraio 2022 (110.915 unità). Dall'inizio dell'anno le immatricolazioni si attestano a 258.689 unità, in aumento del +18,2% rispetto alle 218.768 del periodo gennaio-febbraio 2022. «Il mercato auto viaggia in positivo ma la percentuale di crescita va contestualizzata poiché il confronto avviene con i bassissimi volumi consuntivati nel 2022», dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto. «E mentre gli ecobonus destinati all'acquisto di veicoli tra 61 e 135 g/km di CO₂ sono terminati nel giro di quattro settimane, al contrario, le risorse che dovrebbero consentire di spingere su elettrico e plug-in continuano ad avere tassi di utilizzo molto limitati - aggiunge - Per questo continuo a sostenere che vadano riviste al più presto le regole di accesso agli incentivi dei veicoli non inquinanti introdotti con il DPCM 6 aprile 2022, sia in relazione ai beneficiari della misura che alle condizioni di acquisto. Inoltre, resta il perenne problema dello svecchiamento del parco auto circolante vetusto e inquinante, costituito per circa il 25% ancora da veicoli ante Euro 4, che una seria riforma della fiscalità dell'auto aziendale potrebbe rinnovare in chiave green, rappresentando un vero e proprio boost per le alimentazioni a zero e bassissime emissioni».

Sul lato di canali di vendita, a febbraio le immatricolazioni da parte dei privati hanno registrato una lieve crescita del +2,8% e una rappresentatività che nel mese è scesa ampiamente sotto il 60%. Trend positivo anche per le società (+8,7%) e avanzata del noleggio che segna un incremento a doppia cifra (+64,1%). Il cumulato del primo bimestre fa segnare +6,5% per i privati (58,5% quota), +10,1% per le società (13,7% quota) e +61,9% per il noleggio (quota 27,8%). Esaminando il mercato sul fronte delle alimentazioni, le vetture elettriche a batteria crescono del +54,1% con una quota nel mese del 3,7%; nel primo bimestre 2023 la variazione tendenziale è in recupero (+20,5%) ma la rappresentatività rimane bassa al 3,2%. Le elettrificate senza ricarica (HEV) sono in salita del +24,7% (quota mese del 36,6%), in linea con la crescita e share del periodo gennaio-febbraio. Più limitato l'incremento per le vetture plug-in (+2,6%), con una quota del 4,3% nel mese e del 4,5% nel bimestre. In crescita anche le alimentazioni a benzina (+16,6%), diesel (+2,4%) e Gpl (+41,9%), con quote rispettivamente nel mese a 26,3%, 18,7% e 10%. Sempre in pesante decremento il metano (-81,8%). Negli ultimi tre giorni di febbraio è stato immatricolato il 36,6% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni sui dati Dataforce, hanno rappresentato il 7,6% dei volumi di vendita mensili, con una flessione del -6,3% sul pari mese 2022. AGIPRESS

CORRIERE DELLA SERA

Stop alle macchine a benzina entro il 2035, il presidente Federauto: «Obiettivo impossibile»

Di Roberta Bezzi

Adolfo De Stefani Cosentino, che è anche ad dell'omonimo gruppo ravennate, scettico sulla linea dettata dal Parlamento europeo. «Per diffondere le auto elettriche necessarie detrazioni per le partita iva come avviene all'estero»



Dal 2035 solo auto ecologiche e **stop a quelle inquinanti**, a benzina o diesel. Lo ha deciso il **Parlamento europeo**. Questo vuole dire che utenti e concessionari hanno **dodici anni di tempo per adeguarsi**. Su questo tema, ha le idee chiare **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente di **Federauto** nazionale e amministratore delegato del gruppo ravennate De Stefani.

De Stefani, dal suo osservatorio cosa ne pensa? Pura fantascienza o...?

«La legge c'è e quindi è realtà, anche se nel 2026 è stata fissata la revisione della norma in modo da vedere a che punto si è. Va poi detto che l'anno prossimo ci saranno le elezioni del Parlamento europeo per cui sono attese notevoli variazioni e nuovi equilibri».

Dalle sue parole traspare un certo scetticismo...

«Sì, sono contrario a questa legge che parla di emissione zero che è qualcosa di diverso dall'impatto zero. Mi spiego meglio. Per garantire la salvaguardia dell'ambiente non si può prendere in considerazione solo quanta CO2 si emette alla guida, e su questo punto le auto elettriche battono chiaramente le endotermiche, ma anche quanta se ne produce in fase di ricarica o per sostituire una batteria. E su quest'ultimo fronte vincono le endotermiche. Le valutazioni, per essere neutrali, devono prendere in considerazione l'intero ciclo di vita di un'auto dall'inizio alla fine».

Potrebbe andar meglio con l'idrogeno di cui si è iniziato a parlare?

«Sì. Al momento, però, i costi sono proibitivi per l'auto. Bene invece per i trasporti pubblici, come sta già sperimentando il Comune di Bologna con Tph2 che prevede l'acquisto di 127 autobus a idrogeno entro giugno 2026».

C'è poi il problema della scarsa distribuzione delle colonnine di ricarica... «Sì, e non è cosa da poco. Ci vuole prima l'uovo, ossia le colonnine e su questo l'Italia è particolarmente indietro. Come mai in pianura Padana c'è stata una grande diffusione di vetture a metano rispetto ad altre zone d'Italia? Molto semplicemente perché ci sono distributori di metano».

Su questo punto servono decisioni governative. A che punto siamo?

«I Paesi più indebitati come l'Italia possono dare meno incentivi di altri, questo è un punto da cui partire. Detto questo il governo attuale ha messo a disposizione 700 milioni di euro per le colonnine di ricarica. Sembrano tanti, ma diventano briciole se paragonati ai 6/7 miliardi di euro stanziati in Germania. E per il gruppo Volkswagen sono persino troppo pochi...».

C'è dunque il rischio di un'Europa a due velocità anche sulle auto?

«Sì. Poi va considerato che l'elettrico è una tecnologia in totale evoluzione. L'auto elettrica di oggi ha molta più autonomia rispetto a quella di tre anni fa e si carica più velocemente. C'è dunque una obsolescenza precoce. Al momento c'è un dato di fatto: chi fa per lavoro 50 mila chilometri l'anno, non si può permettere l'auto elettrica. Chi la compra oggi, ha una seconda auto. E anche i veicoli ibridi plug-in non hanno risolto il problema. La spinta vera sarà legata ai mille chilometri di autonomia».

Passiamo ai dati che sono significativi per capire il mercato italiano...

«Nel nostro Paese ci sono 40 milioni di auto circolanti che hanno in media 12 anni. Da questo punto di vista in Europa, peggio di noi c'è solo la Spagna. Nel 2022, anno che ha segnato il minimo storico, sono state immatricolate solo 1.350.000 auto, a causa della pandemia e della conseguente crisi dei microchip. Dovremmo gradualmente ritornare verso 1,5 milioni. L'anno scorso sono state immatricolate 50 mila auto elettriche, ovvero il 2,7%. Su questo passo, ossia

a tranche di 50 mila macchine l'anno, per sostituire il circolante, quanto tempo servirà? Raggiungere l'obiettivo del 2035 è matematicamente impossibile».

Quindi cosa accadrà?

«Molto semplicemente si rivedranno le scadenze o si prenderanno altre decisioni. Salvaguardare il pianeta è importante, ma non a costo di non tenere in considerazione le esigenze delle persone e le singole realtà».

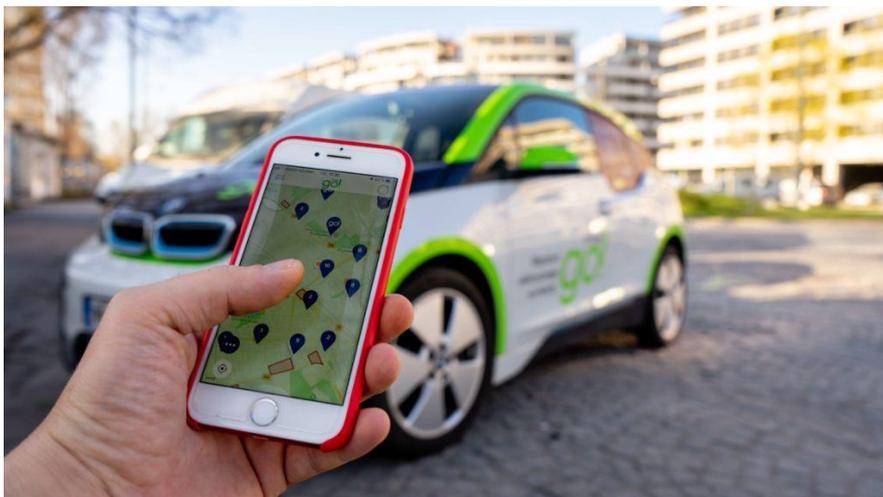
In Norvegia però ci sono quasi riusciti: l'80% delle auto vendute è elettrico. «Sì, ogni cinque auto immatricolate, quattro sono elettriche. Ma parliamo di un Paese di soli 5 milioni di abitanti, con redditi e incentivi più alti di quelli esistenti in Italia. Non va poi dimenticato che, appena ci si sposta nelle regioni più povere, anche in Norvegia l'elettrico arriva appena al 10%».

Cosa si può fare per il 'nodo', il costo troppo alto delle auto elettriche che per un privato è insostenibile?

«Si può puntare sul 'popolo' delle partite Iva. Questa è la proposta che come Federauto proporremo al governo. Il problema infatti è che, diversamente da quanto avviene all'estero, da noi non c'è la detraibilità al 100%. Inserirla sarebbe un grosso incentivo e ora spiego il perché. I liberi professionisti cambiano l'auto ogni 36 mesi e questo significa che rimettono sul mercato auto che costeranno il 50% in meno, con un prezzo quindi che diventa molto appetibile per un privato».

Rai Italia: i giovani e le auto a “Casa Italia”

• 09/03/2023 18:40



ROMA\ aise - Patente? No, grazie. Nella puntata di domani di **“Casa Italia”**, trasmissione di **Rai Italia** condotta da **Roberta Ammendola**, si esplora questo binomio non più indissolubile fra giovani e auto, visto che solo un under 25 su quattro ha l’abilitazione alla guida. “Nessun disamore, più che altro è una questione economica” ha detto in studio **Adolfo De Stefani Cosentino**, Presidente di Federauto, “oltre al prezzo della macchina, che spesso non può essere quella di mamma o papà per la cilindrata non adeguata ai più giovani, c’è il fatto che con l’autoscuola, la patente si paga non meno di 1.300 euro, ma anche sino 2 mila e 500euro, a cui si aggiungono i costi di gestione e il prezzo della benzina”. Una mobilità alternativa, soprattutto nelle città, è il car sharing, molto amato da chi ha meno di 25 anni: “su 12 milioni di utenti registrati, almeno la metà è rappresentato dai più giovani”, ha precisato **Giuseppe Benincasa**, Direttore Generale di Aniasa, “50 centesimi al minuto, il costo tutto compreso, tempo medio d’uso circa 20 minuti, la scelta ormai preferita da tanti ragazzi”. In collegamento **Giovanna Botteri**, corrispondente Rai da Parigi e il Prof. **Andrea Stocchetti**, Docente dell’Università Ca’ Foscari di Venezia.

A seguire, un’ampia pagina di sport dedicata alla **scherma**: la prossima estate Milano sarà la sede dei campionati del mondo. Ospiti di Piercarlo Presutti: Paolo Azzi, Presidente della

Federazione Italiana; Marco Fichera, Presidente del Comitato Organizzatore dei Mondiali 2023; Alice Volpi, già campionessa mondiale di fioretto e Enrico Berrè, medaglia d'argento nella sciabola a squadre, a Tokyo 2020.

Il 12 marzo 2023 torna l'appuntamento annuale con la **Cerimonia degli Oscar**, quest'anno alla sua 95ª edizione. Se ne parla in studio con Carlo Gentile.

Con le **Storie dal Mondo** si va prima in Brasile, a Vitória, dove vive da 13 anni Franco Patrignani, sindacalista e scrittore; e poi a Berlino, dove Franz Scala, originario di Chieti, è diventato un famoso Dj.

Chiudono la puntata **Stefano Palatresi e Monica Marangoni** con un omaggio ad un grande musicista scomparso di recente: Burt Bacharach, pianista, compositore e paroliere, uno dei giganti della musica leggera del XX secolo.



#FORUMAutoMotive®
La mobilità a motore guarda avanti

**“SE A SOFFIARE SULLA
ECOMOBILITA' NON È IL
VENTO DEL BUONSENSO”**

21 Marzo 2023 - Ore 9.00
PROGRAMMA

www.forumautomotive.eu

f t YouTube in i

FORUMAutoMotive 2023: il Ban auto ICE 2035 al centro del dibattito

Attualità e Curiosità: tutte le notizie

Ecco il programma di #FORUMAutoMotive 2023, gli interventi sui temi caldi della mobilità in Italia, il programma e i link streaming per seguire i lavori

13 Marzo 2023 - 11:29

Torna l'evento **FORUMAutoMotive**, l'edizione **2023** si conferma l'evento di incontro e dibattito sui temi caldi del mondo automotive nei giorni **20 e 21 marzo 2023**. Anche SicurAUTO.it sarà presente assieme a un ristretto numero di giornalisti presenti fin dal primo giorno dell'evento (20 marzo) che avverrà a porte chiuse, ma entrambi i giorni potranno essere seguiti **in diretta streaming**. Ecco tutti i dettagli dell'evento, come seguire la diretta e il programma.

FORUMAUTOMOTIVE: MOBILITÀ E FUTURO, È SCONTRO CON L'UE

Il **FORUMAutoMotive 2023**, evento di spicco organizzato e promosso dal giornalista **Pierluigi Bonora**, ha come tema centrale la **mobilità**

sostenibile di oggi e di domani. Il titolo dell'evento è *“Se a soffiare sull'eco-mobilità non è il vento del buonsenso”* che anticipa uno dei temi più caldi: [il ban 2035 delle auto nuove ICE, a cui l'Italia si è opposta.](#) *“L'esigenza di avere una visione realistica dei cambiamenti in atto, privilegiando la neutralità tecnologica, le eccellenze industriali e l'indipendenza energetica. Verso un mondo più “green”, ma con trasparenza e buon senso”* è il filo conduttore dei dibattiti a cui parteciperà in presenza il **Ministro dell'Ambiente e della sicurezza energetica, Gilberto Pichetto** che risponderà alle domande degli ospiti.



COME SEGUIRE IL FORUMAUTOMOTIVE 2023

Per seguire l'evento basta collegarsi alla [pagina Facebook FORUMAutoMotive](#) o ai **link delle due giornate**, di cui riportiamo in dettaglio il programma degli interventi al paragrafo successivo.

- 20 marzo: <https://fb.me/e/RrddkLJv>;
- 21 marzo: <https://fb.me/e/5rxJ3LROI>.

PROGRAMMA PRIMO GIORNO FORUMAUTOMOTIVE 2023

Qui sotto riportiamo in dettaglio i vari interventi del **programma FORUMAutoMotive 2022 del 20-21 marzo**. Il giorno del **20 marzo** (dalle ore 15.00, **solo in diretta streaming**, come nelle precedenti edizioni), è dedicato al confronto tra la filiera della mobilità, il mondo del lavoro e la politica.

Ore 15.00 - Saluti di **Pierluigi Bonora**, *Giornalista e promotore di #FORUMAutoMotive*

Dario Duse, Country Leader Italia ed EMEA Co-Leader of Automotive & Industrial Team, di AlixPartners, presenta l'ultimo aggiornamento del Global Automotive Outlook

Ore 15.20 - **Prima Tavola Rotonda Dealer: "Concessionari e Case automobilistiche: nuovi scenari"**.

Modera il giornalista **Pierluigi Bonora**, *interventi di Massimo Ghenzer, Presidente Areté Methodos*

Partecipano:

Adolfo De Stefani Cosentino, *Presidente di Federauto*

Gianluca Italia – *Amministratore Delegato di Mocauto Group*

Francesco Maldarizzi, *Presidente della Maldarizzi Automotive S.p.A.*

Sergio Tumino, *ST Sergio Tumino, Ragusa*

Mario Verna – *General Manager di Queen Car Torino*

Plinio Vanini – *Presidente di Autotorino*

Ore 17.00 - Presentazione del Rapporto UNEM *"Decarbonizzare i trasporti. Più soluzioni per un obiettivo comune"*.

A cura di **Claudio Spinaci**, *presidente di UNEM*

Ore 17.20 - A seguire **"Parola alla filiera"**

Modera **Pierluigi Bonora**, *interventi di Geronimo La Russa, Presidente dell'Automobile Club Milano*

Partecipano:

Andrea Arzà, *Presidente Federchimica-Assogasliquidi*

Simonpaolo **Buongiardino**, *Presidente di Federmotorizzazione*

Michele **Crisci**, *Presidente di Unrae*

Adolfo **De Stefani Cosentino**, *Presidente di Federauto*

Flavio **Merigo**, *Presidente di Assogasmetano*

Roberto **Scarabel**, *Presidente di AsConAuto*

Paolo **Scudieri**, *Presidente ANFIA*

Mauro **Tedeschini**, *Fondatore di Vaielettrico.it*

Alberto **Viano**, *Presidente di Aniasa*

PROGRAMMA SECONDO GIORNO FORUMAUTOMOTIVE 2023

**Ore 9.00 – Proclamazione del “Personaggio dell’anno per
#FORUMAutoMotive 2023”**

Intervista, motivazione e consegna del premio a cura di
Pierluigi **Bonora** e Roberta **Pasero**, giornalista de Il Giornale

**Ore 09.20 – Primo talk show - “Codice della strada: dalle parole si
passi ai fatti. La sicurezza non dev’essere una questione politica”**

Modera Umberto Zapelloni, Responsabile inserto Mobilità il Foglio

Partecipano:

Valentina **Borgogni**, *Presidente Associazione Gabriele Borgogni Onlus*

Galeazzo **Bignami**, *Viceministro alle Infrastrutture e Trasporti*

Paolo **Ciuffi**, *Paolo Ciuffi, Ceo e Fondatore di D6 Drive Responsibly*

Luigi **di Matteo**, *Coordinatore Centrale Area Tecnica ACI*

Carlotta **Gallo**, *Dirigente del Compartimento Polizia Stradale per la
Lombardia*

Camillo **Mazza**, *General Manager Bosch*

Toni Purcaro, *Chairman DEKRA Italia e Executive Vice President DEKRA Group – Head of Region CEEME*

Emilio Patella, *Segretario Nazionale UNASCA*

Ore 10.40 – Secondo talk show - “Tutti in elettrico dal 2035, intanto arriva l’Euro 7. E l’idrogeno? E il nucleare? Come investire e programmare”

Modera il giornalista Luca Talotta

Partecipano:

Pierpaolo Biffali, *Head of Powertrain Product Engineering, Iveco Group*

Enrique Enrich, *Presidente e Amministratore Delegato di Italscania*

Francesco Luccisano, *Responsabile Relazioni Esterne, Sostenibilità e Corporate Academy IP*

Camillo Piazza, *presidente di Class Onlus*

Marco Saltalamacchia, *Presidente del Gruppo Koelliker*

Andrea Taschini, *Manager Automotive*

Massimiliano Tocconelli, *Responsabile del Settore Nucleare del Gruppo Tosto*



#FORUMAutoMotive: non solo elettrico per la decarbonizzazione della mobilità europea

23/03/2023

La filiera della mobilità plaude all'apertura del dibattito in Italia e in Europa contro lo stop ai motori a benzina e Diesel al 2035

#FORUM
AutoMotive®

“L'esigenza di adottare una visione realistica sui cambiamenti e sulla transizione ecologica in atto, privilegiando la neutralità tecnologica, le eccellenze industriali e l'indipendenza energetica”. È stato

questo il tema centrale della tavola rotonda dal titolo **“Mobilità e futuro, è scontro con l’UE”**, del [#FORUMAutoMotive](#), nato con l’obiettivo di stimolare il dibattito e diventare un serbatoio di idee e fucina di dibattiti, tra tutti i protagonisti della filiera e le istituzioni.

Pierluigi Bonora, promotore di [#FORUMAutoMotive](#), ha introdotto i lavori sottolineando la necessità di un dibattito non ideologico che *“esprima l’esigenza di avere una visione realistica dei cambiamenti in atto, privilegiando la neutralità tecnologica, le eccellenze industriali e l’indipendenza energetica. Verso un mondo più “green”, ma con trasparenza e buon senso”*.

Dario Duse, country leader Italia ed EMEA co-leader of automotive & industrial team di [AlixPartners](#), ha presentato l’ultimo aggiornamento del Global Automotive Outlook: *“Ci aspettiamo che l’elettrificazione faccia decisi passi in avanti nei prossimi anni. Attualmente i veicoli alla spina scontano maggiori costi di produzione rispetto ai veicoli tradizionali, che portano a prezzi di vendita più alti del 45%-55% rispetto a quelli con motori endotermici. Ci vorrà tempo prima che i due costi si avvicinino. Idrogeno e biocombustibili rappresentano le possibili altre tecnologie che potrebbero in futuro integrare l’elettrico nel mix di alimentazioni”*.

Nel corso del suo intervento **Massimo Ghenzer**, presidente Areté Methodos, ha fatto riferimento ad alcuni studi condotti da Areté: *“Gli italiani oggi sono disposti a pagare per una vettura elettrica al massimo 30mila euro. Forse, in futuro alcuni car maker riusciranno a dare una risposta concreta a questa esigenza, ma di certo non si riuscirà ad accontentare tutti”*. Insomma, almeno da questo punto di vista lo stop alle auto termiche nel 2035 sembra poco realizzabile.

Attualmente, il mercato auto appare confuso e i prezzi sono saliti alle stelle. Gianluca Italia, amministratore delegato di Mocauro Group, ha detto che *“oggi si vende meno nuovo e si guarda con più attenzione all’usato e, di conseguenza, le emissioni crescono”*.

“Situazione ancor più complessa nel Sud Italia per l’auto elettrica”, ha aggiunto **Francesco Maldarizzi**, presidente della [Maldarizzi Automotive](#), *“soprattutto sul fronte dell’infrastrutturazione che nel Mezzogiorno è davvero carente e di certo tale gap non sarà colmato al 2035”*.

Per **Geronimo La Russa**, presidente di [Aci Milano](#) e [Aci Infomobility](#) c’è molta preoccupazione tra i consumatori. *“Anche a Milano sono molte le lamentele sul funzionamento delle colonnine di ricarica. Il percorso culturale verso questo modello è lungo ed ecco perché vediamo di buon occhio uno slittamento oltre il 2035 della scadenza per lo stop ai motori a combustione interna”*.

In rappresentanza del mondo BEV (Battery Electric Vehicle) **Mauro Tedeschini**, fondatore di [Vaielettrico.it](#), ha ricordato che ogni tecnologia ha punti di forza e punti di debolezza. *“Tutte le strade andranno esplorate per ridurre le emissioni. Sono convinto che i costi del prodotto elettrico nei prossimi anni si ridurranno sensibilmente”*.

Claudio Spinaci, presidente di UNEM (Unione Energie per la Mobilità) ha presentato il Rapporto UNEM *“Decarbonizzare i trasporti. Più soluzioni per un obiettivo comune”*, sottolineando come una strada non impostata solo sul full electric esiste, mettendo in parallelo i biocarburanti, raggiungendo gli obiettivi al 2030 e al 2035: *“L’auto elettrica può rappresentare una valida alternativa in alcuni contesti, ma non può essere imposta quale unica soluzione rinnegando un principio cardine”*

delle politiche europee, ossia quello della neutralità tecnologica. Inoltre, in questo modo mettiamo a rischio la nostra sicurezza energetica e intere filiere industriali di eccellenza con impatti sociali ed economici devastanti”.

*“Il GPL oggi sta andando molto bene sul mercato, grazie alla sua elevata competitività”, ha osservato **Andrea Arzà**, presidente di Federchimica-Assogasliquidi: “La polemica tra pro e contro elettrico è stata fomentata da una legislazione che ha imposto lo stop ai motori non elettrici. Chiediamo di poter fare investimenti e ricerca su carburanti a basso impatto ambientale”.*

Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, ha sottolineato come l’Italia sia l’unico Paese dell’Unione ad aver ridotto gli acquisti di elettrico: *“Forse meglio degli incentivi, che provocano prima euforia e poi depressione, sarebbe il caso di pensare a qualcosa di strutturale sul tema della fiscalità dell’auto aziendale allineandoci al resto dell’Europa sul tema della detraibilità IVA e della deducibilità dei costi”.*

*“Dobbiamo fare i conti con la realtà industriale ed energetica del nostro Paese”, ha affermato **Flavio Merigo**, presidente di Assogasmetano, “le nostre rinnovabili non crescono. Le promesse sui costi più bassi delle auto elettriche andranno verificate sul campo. Oggi esistono delle soluzioni “in casa” per ridurre le emissioni, come il biometano. Una tecnologia che possiamo sfruttare domani”.*

Paolo Scudieri, presidente di Anfia, ha infine ricordato come *“il settore automotive è un cardine dell’economia italiana ed europea e del bagaglio culturale che in esso si conserva. Da Euro 0 a Euro 6 sono state abbattute del 90% le emissioni di NOx e l’impegno per ridurre tutte le emissioni c’è sempre stato. Il salto tecnologico dell’elettrico è un salto senza rete, non possiamo permettercelo. Infrastrutturazione del Paese e autonomia energetica sono fattori fondamentali per la promozione della diffusione dell’elettrico”.*

Mobilità e futuro, è scontro con l'UE: "Non c'è solo l'elettrico"

Un nuovo Tg di Virgilio Motori dedicato al futuro della mobilità.
23 Marzo 2023 15:03

Serena Cappelletti

L'esigenza di avere una visione realistica dei cambiamenti in atto, privilegiando la neutralità tecnologica, le eccellenze industriali e l'indipendenza energetica.

Verso un mondo più "green", ma con trasparenza e buon senso Un saluto da Pierluigi Bonora, Giornalista e promotore di FORUMAutoMotive.

Ai lavori hanno partecipato in presenza, il Ministro dell'Ambiente e della sicurezza energetica **Gilberto Pichetto -Fratin**, **Adolfo De Stefani Cosentino**, Presidente di Federauto -**Michele Crisci**, Presidente di Unrae- **Italo Folonari**, Vicepresidente di Aniasa - **Flavio Merigo**, Presidente di Assogasmetano.

"Siamo convinti - ha dichiarato a Virgilio Motori il Ministro Pichetto-Fratin - che l'autostrada per il futuro della mobilità sia l'elettrico, ma diciamo no al 2035 come data fissa per lo stop a tutti i motori termici, senza alternative. Un'alternativa allo stop è considerare anche l'utilizzo di biocarburanti, e-Fuel e anche dell'idrogeno a quella data"





FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

Truck

Frenata sullo stop ai motori endotermici dal 2035, Artusi (Federauto Trucks): “È un atto di buon senso”

Accolto favorevolmente il rimettere in discussione il "tutto elettrico"



di [Gaetano Scavuzzo](#) 8 Marzo, 2023



“Un atto di buon senso”, così **Massimo Artusi**, vice presidente di **Federauto**, con delega ai **Trucks&Van**, definisce il rinvio del voto del **Consiglio europeo sullo stop al 2035 per i motori benzina e diesel** per auto e veicoli commerciali leggeri.

“Anche tra le istituzioni comunitarie – afferma Artusi – trova sempre più spazio la convinzione che legare l’obiettivo della decarbonizzazione alla sola trazione elettrica, dimenticando i carburanti rinnovabili, non è logico sul piano tecnico-ambientale e mette a rischio la sostenibilità sociale ed economica, senza togliere di fatto dalle strade i veicoli più inquinanti (e potenzialmente più pericolosi per l’assenza dei dispositivi di sicurezza già oggi di serie)”.

“La decisione, tuttavia” ricorda Artusi, “è soltanto rinviata. Il che vuol dire che nulla è ancora definitivamente deciso e che il pragmatismo che è emerso negli ultimi giorni, per

l'apprezzabile impegno del Governo italiano, non ha ancora finito di misurarsi con una posizione ideologica mono-tecnologica che finora sembrava procedere con il vento in poppa. Non è un caso che, proprio a seguito del rinvio deciso dal Consiglio, si è intensificata la comunicazione dei fautori del full electric, che – non potendo prendersela con chi deciderà sulla questione su basi più razionali – hanno addebitato la scelta europea al dibattito in corso sul tema, trattandolo alla stregua di un litigio miope e di 'retroguardia' che avrebbe ingenerato confusione nei decisori italiani ed europei”.

“Colpisce in queste reazioni”, continua il vice presidente di Federauto, “la sostanziale assenza, tra le motivazioni a sostegno del ‘solo elettrico’, di argomentazioni sull’effettiva efficacia degli obiettivi per la decarbonizzazione, l’uso di assiomi tutt’altro che dimostrati e il richiamo a paure e rischi al fine di evitare la discussione e non di approfondire la materia. Il focus viene posto solo su questioni di metodo, ossia che ormai l’industria ha fatto la propria parte, investendo su questa tecnologia e che quindi ora l’Unione Europea e gli Stati membri devono fare la loro, fissando scadenze più ‘sfidanti’ possibili e definendo sostanziosi sostegni pubblici per gli investimenti in infrastrutture per le ricariche e in acquisto dei veicoli elettrici. Magari prevedendo un massiccio piano di investimenti come quello varato negli Usa da John Biden”.

“Ma l’Europa non sono gli Stati Uniti, – sottolinea Artusi – e lo stiamo vedendo proprio in questi giorni con la riscoperta, quasi improvvisa, della praticabilità di sistemi di alimentazione a impronta carbonica neutra (se non in alcuni casi addirittura a saldo favorevole), come i biocarburanti, il biometano e gli e-fuel, sui quali sono proprio, rispettivamente, l’Italia e la Germania ad aver concentrato i loro investimenti, non essendo invasivi né sulla catena di produzione e di distribuzione delle fonti di alimentazione né sul sistema produttivo”.

“Questo rinvio, dunque, – conclude il vice presidente di Federauto – è un passo importante per riaprire la riflessione soprattutto sulle prospettive di transizione per i veicoli pesanti, ai quali la trazione elettrica non può fornire soluzioni competitive in tempi compatibili. Ma, pur riconoscendo le funzioni dell’opzione elettrica soprattutto per le brevi percorrenze, riteniamo che non possano essere ignorate altre soluzioni di sostanziale fonte rinnovabile, che non generano quindi emissioni di inquinanti e climalteranti, in grado di salvaguardare l’occupazione e, là dove l’elettrico non può arrivare rapidamente, fornire una risposta praticabile alla crescente domanda di trasporto pesante sostenibile”.

Artusi: «Discutere sul full electric, un atto di buon senso»

Riaprire la riflessione, soprattutto sulle prospettive di transizione per i veicoli pesanti, riconoscendo le funzioni della trazione elettrica soprattutto per le brevi percorrenze, senza ignorare soluzioni di alimentazione come biocarburanti, biometano ed e-fuel, provenienti da fonti rinnovabili che non generano emissioni di inquinanti ma sono in grado di salvaguardare l'occupazione

Di **Redazione**-8 Marzo 2023



Il rinvio del voto «a data da destinarsi» sullo stop alla commercializzazione di auto e veicoli commerciali leggeri nuovi equipaggiati con motori endotermici dal 2035, scaturito dalla posizione contraria di quattro stati membri, tra cui l'Italia, per molti considerato come un segno di buon senso delle istituzioni comunitarie.

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Matteo Salvini**, aveva commentato subito su Instagram che il risultato era «un grande segnale arrivato anche grazie alla Lega» aggiungendo che «è stata ascoltata la voce di milioni di italiani, e il nostro governo ha dimostrato di offrire argomenti di buonsenso sui tavoli internazionali, a difesa della nostra storia e del nostro lavoro».

Caute sono le considerazioni di **Massimo Artusi**, vice presidente di Federauto, con delega ai Trucks&Van che ha ricordato come «La decisione, tuttavia, è soltanto rinviata».

Artusi ritorna a ribadire che **concentrarsi esclusivamente sulla trazione elettrica**, mettendo all'angolo completamente anche i carburanti rinnovabili cavalcando la transizione ecologica «**non è logico** sul piano tecnico-ambientale e mette a rischio la sostenibilità sociale ed economica, senza togliere di fatto dalle strade i veicoli più inquinanti (e potenzialmente più pericolosi per l'assenza dei dispositivi di sicurezza già oggi di serie)».

Il vice presidente di Federauto sottolinea inoltre «la sostanziale assenza, tra le motivazioni a sostegno del 'solo elettrico', di argomentazioni sull'effettiva efficacia degli obiettivi per la decarbonizzazione» mentre torna il ritornello «ormai l'industria ha fatto la propria parte, investendo su questa tecnologia e che quindi ora l'Unione Europea e gli Stati membri devono fare la loro, fissando scadenze più "sfidanti" possibili e definendo sostanziosi sostegni pubblici per gli investimenti in infrastrutture per le ricariche e in acquisto dei veicoli elettrici».

Magari, aggiunge Artusi «prevedendo un massiccio **piano di investimenti come quello varato negli Usa** da John Biden» (peraltro tacciato di protezionismo) «Ma l'Europa non sono gli Stati Uniti» prosegue «e lo stiamo vedendo proprio in questi giorni con la **riscoperta** – quasi improvvisa – della praticabilità di **sistemi di alimentazione a impronta carbonica neutra** (se non in alcuni casi addirittura a saldo favorevole), come i **biocarburanti**, il **biometano** e gli **e-fuel**, sui quali sono proprio, rispettivamente, l'Italia e la Germania ad aver concentrato i loro investimenti, non essendo invasivi né sulla catena di produzione e di distribuzione delle fonti di alimentazione né sul sistema produttivo».

«Questo rinvio, dunque», conclude infine il vice presidente di Federauto, «è un passo importante per **riaprire la riflessione soprattutto sulle prospettive di transizione per i veicoli pesanti**, ai quali la trazione elettrica non può fornire soluzioni competitive in tempi compatibili. Ma, pur **riconoscendo le funzioni dell'opzione elettrica soprattutto per le brevi percorrenze, riteniamo che non possano essere ignorate altre soluzioni di sostanziale fonte rinnovabile** – che non generano quindi emissioni di inquinanti e climalteranti – in grado di salvaguardare l'occupazione e, **là dove l'elettrico non può arrivare rapidamente, fornire una risposta praticabile alla crescente domanda di trasporto pesante sostenibile**».

Federauto Trucks&Van: «Discutere sul full electric è un atto di buon senso»

FERRUCCIO VENTUROLI 09/03/2023

«Il rinvio del voto del Consiglio europeo sullo stop al 2035 per i motori endotermici (ICE) per auto e veicoli commerciali leggeri è il segno che il buon senso si va facendo strada anche tra le Istituzioni comunitarie, dove trova sempre più spazio la convinzione che legare l'obiettivo della decarbonizzazione alla sola trazione elettrica – dimenticando i carburanti rinnovabili – non è logico sul piano tecnico-ambientale e mette a rischio la sostenibilità sociale ed economica, senza togliere di fatto dalle strade i veicoli più inquinanti (e potenzialmente più pericolosi per l'assenza dei dispositivi di sicurezza già oggi di serie)». Lo ha dichiarato **Massimo Artusi**, vice presidente di Federauto, con delega ai Trucks&Van, commentando la cancellazione del voto dall'ordine del giorno del Consiglio europeo.



«La decisione, tuttavia», ha ricordato Artusi, «è soltanto rinviata. Il che vuol dire che nulla è ancora definitivamente deciso e che il pragmatismo che è emerso negli ultimi giorni – per l'apprezzabile impegno del Governo italiano – non ha ancora finito di misurarsi con una posizione ideologica mono-tecnologica che finora sembrava procedere con il vento in poppa. Non è un caso che, proprio a seguito del rinvio deciso dal Consiglio, si è intensificata la comunicazione dei fautori del full electric, che – non potendo prendersela con chi deciderà sulla questione su basi più razionali – hanno addebitato la scelta europea al dibattito in corso sul

tema, trattandolo alla stregua di un litigio miope e di "retroguardia" che avrebbe ingenerato confusione nei decisori italiani ed europei».

«Colpisce in queste reazioni», ha continuato il vice presidente di Federauto, «la sostanziale assenza, tra le motivazioni a sostegno del 'solo elettrico', di argomentazioni sull'effettiva efficacia degli obiettivi per la decarbonizzazione, l'uso di assiomi tutt'altro che dimostrati e il richiamo a paure e rischi al fine di evitare la discussione e non di approfondire la materia. Il focus viene posto solo su questioni di metodo, ossia che ormai l'industria ha fatto la propria parte, investendo su questa tecnologia e che quindi ora l'Unione Europea e gli Stati membri devono fare la loro, fissando scadenze più "sfidanti" possibili e definendo sostanziosi sostegni pubblici per gli investimenti in infrastrutture per le ricariche e in acquisto dei veicoli elettrici. Magari prevedendo un massiccio piano di investimenti come quello varato negli Usa da John Biden (peraltro tacciato di protezionismo dai produttori europei di automobili, ma anche di quelli giapponesi e sudcoreani)».

«Ma l'Europa non sono gli Stati Uniti», ha sottolineato Artusi «e lo stiamo vedendo proprio in questi giorni con la riscoperta – quasi improvvisa – della praticabilità di sistemi di alimentazione a impronta carbonica neutra (se non in alcuni casi addirittura a saldo favorevole), come i biocarburanti, il biometano e gli e-fuel, sui quali sono proprio, rispettivamente, l'Italia e la Germania ad aver concentrato i loro investimenti, non essendo invasivi né sulla catena di produzione e di distribuzione delle fonti di alimentazione né sul sistema produttivo».

«Questo rinvio, dunque», ha concluso il vice presidente di Federauto, «è un passo importante per riaprire la riflessione soprattutto sulle prospettive di transizione per i veicoli pesanti, ai quali la trazione elettrica non può fornire soluzioni competitive in tempi compatibili. Ma, pur riconoscendo le funzioni dell'opzione elettrica soprattutto per le brevi percorrenze, riteniamo che non possano essere ignorate altre soluzioni di sostanziale fonte rinnovabile – che non generano quindi emissioni di inquinanti e climalteranti – in grado di salvaguardare l'occupazione e, là dove l'elettrico non può arrivare rapidamente, fornire una risposta praticabile alla crescente domanda di trasporto pesante sostenibile».

Federauto: «Discutere sul full electric e' un atto di buon senso»



«Il rinvio del voto del Consiglio europeo sullo stop al 2035 per i motori endotermici (Ice) per auto e veicoli commerciali leggeri è il segno che il buon senso si va facendo strada anche tra le istituzioni comunitarie, dove trova sempre più spazio la convinzione che legare l'obiettivo della decarbonizzazione alla sola trazione elettrica – dimenticando i carburanti rinnovabili – non è logico sul piano tecnico-ambientale e mette a rischio la sostenibilità sociale ed economica, senza togliere di fatto dalle strade i veicoli più inquinanti (e potenzialmente più pericolosi per l'assenza dei dispositivi di sicurezza già oggi di serie)».

Lo ha dichiarato Massimo Artusi, vice presidente di Federauto, con delega ai Trucks&Van, commentando la cancellazione del voto dall'ordine del giorno del Consiglio europeo.

«La decisione, tuttavia», ha ricordato Artusi, «è soltanto rinviata. Il che vuol dire che nulla è ancora definitivamente deciso e che il pragmatismo che è emerso negli ultimi giorni - per l'apprezzabile impegno del Governo italiano - non ha ancora finito di misurarsi con una

posizione ideologica mono-tecnologica che finora sembrava procedere con il vento in poppa.».

«Colpisce in queste reazioni», ha continuato il vice presidente di Federauto, «la sostanziale assenza, tra le motivazioni a sostegno del 'solo elettrico', di argomentazioni sull'effettiva efficacia degli obiettivi per la decarbonizzazione, l'uso di assiomi tutt'altro che dimostrati e il richiamo a paure e rischi al fine di evitare la discussione e non di approfondire la materia. Il focus viene posto solo su questioni di metodo, ossia che ormai l'industria ha fatto la propria parte, investendo su questa tecnologia e che quindi ora l'Unione Europea e gli Stati membri devono fare la loro, fissando scadenze più "sfidanti" possibili e definendo sostanziosi sostegni pubblici per gli investimenti in infrastrutture per le ricariche e in acquisto dei veicoli elettrici. Magari prevedendo un massiccio piano di investimenti come quello varato negli Usa da John Biden (peraltro tacciato di protezionismo dai produttori europei di automobili, ma anche di quelli giapponesi e sudcoreani)».

«Ma l'Europa non sono gli Stati Uniti», ha sottolineato Artusi «e lo stiamo vedendo proprio in questi giorni con la riscoperta - quasi improvvisa - della praticabilità di sistemi di alimentazione a impronta carbonica neutra (se non in alcuni casi addirittura a saldo favorevole), come i biocarburanti, il biometano e gli e-fuel, sui quali sono proprio, rispettivamente, l'Italia e la Germania ad aver concentrato i loro investimenti, non essendo invasivi né sulla catena di produzione e di distribuzione delle fonti di alimentazione né sul sistema produttivo».

vado e torno

Decarbonizzazione, Artusi (Federauto Trucks&Van): “Atto di buonsenso il rinvio del voto sullo stop agli endotermici”

"Legare l'obiettivo della decarbonizzazione alla sola trazione elettrica – dimenticando i carburanti rinnovabili – non è logico sul piano tecnico-ambientale e mette a rischio la sostenibilità sociale ed economica, senza togliere di fatto dalle strade i veicoli più inquinanti (e potenzialmente più pericolosi per l'assenza dei dispositivi di sicurezza già oggi di serie)", ha detto Artusi.

03/16/2023 di Redazione



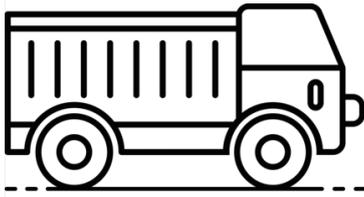
Il rinvio del voto sullo stop agli endotermici è “un atto di buonsenso”. Così [Massimo Artusi, presidente di Federauto Trucks&Van](#), definisce il rallentamento, promosso da Italia e Germania soprattutto alla [proposta della Commissione UE](#) di un ban alla vendita di auto e van con motore a combustione interna a partire dal 2035. “Legare l'obiettivo della decarbonizzazione alla sola trazione elettrica – dimenticando i carburanti rinnovabili – non è logico sul piano tecnico-ambientale e mette a rischio la sostenibilità sociale ed economica, senza togliere di fatto dalle strade i

veicoli più inquinanti (e potenzialmente più pericolosi per l'assenza dei dispositivi di sicurezza già oggi di serie)", ha detto Artusi.

Decarbonizzazione nel settore dei trasporti, al momento è solo un rinvio

"La decisione, tuttavia, è soltanto rinviata. Il che vuol dire che nulla è ancora definitivamente deciso e che il pragmatismo che è emerso negli ultimi giorni – per l'apprezzabile impegno del Governo italiano – non ha ancora finito di misurarsi con una posizione ideologica mono-tecnologica che finora sembrava procedere con il vento in poppa. Non è un caso che, proprio a seguito del rinvio deciso dal Consiglio, si è intensificata la comunicazione dei fautori del full electric, che – non potendo prendersela con chi deciderà sulla questione su basi più razionali – hanno addebitato la scelta europea al dibattito in corso sul tema, trattandolo alla stregua di un litigio miope e di 'retroguardia' che avrebbe ingenerato confusione nei decisori italiani ed europei".

"Colpisce in queste reazioni", ha continuato il vice presidente di Federauto, "la sostanziale assenza, tra le motivazioni a sostegno del 'solo elettrico', di argomentazioni sull'effettiva efficacia degli obiettivi per la decarbonizzazione, l'uso di assiomi tutt'altro che dimostrati e il richiamo a paure e rischi al fine di evitare la discussione e non di approfondire la materia. Il focus viene posto solo su questioni di metodo, ossia che ormai l'industria ha fatto la propria parte, investendo su questa tecnologia e che quindi ora l'Unione Europea e gli Stati membri devono fare la loro, fissando scadenze più "sfidanti" possibili e definendo sostanziosi sostegni pubblici per gli investimenti in infrastrutture per le ricariche e in acquisto dei veicoli elettrici. Magari prevedendo un massiccio piano di investimenti come quello varato negli Usa da John Biden (peraltro tacciato di protezionismo dai produttori europei di automobili, ma anche di quelli giapponesi e sudcoreani)".



TRUCK^{by}
PNEUSNEWS



NOTIZIE PRODOTTI 27 Marzo 2023

Artusi (Federauto Trucks): bene l'ok dell'Europa agli e-fuels, ma ora anche i biocarburanti

“L'annunciata decisione europea di dare un futuro ai motori endotermici per auto e furgoni, prevedendone l'uso con i carburanti sintetici oltre il 2035, rappresenta una scelta strategica importante e positiva, che supera la logica sbagliata di affidare il futuro della mobilità solo all'elettrico.” Lo ha affermato **Massimo Artusi**, vicepresidente di Federauto, con delega ai Trucks&Van, alla vigilia dell'incontro dei 27 ministri europei dell'Ambiente.

“Il Consiglio UE, ha aggiunto Artusi, “non può, tuttavia, accantonare i biocarburanti di fonte rinnovabile, i quali, ancor più degli e-Fuels, assicurano un'impronta di carbonio completamente neutra.” Secondo il giudizio di Artusi, *“quella di includere gli e-Fuels, ma non i Bio-Fuels, rappresenterebbe una scelta incomprensibile sul piano tecnico, ambientale e funzionale, considerato che il vero target della regolamentazione europea in materia di transizione energetica è la decarbonizzazione, a prescindere dalla tecnologia utilizzata, oltre ad avere pesanti ricadute sul piano economico e sociale per il nostro Paese.”*

“Fa bene quindi l’Italia”, ha precisato il vicepresidente di Federauto, “ad insistere con la Commissione europea sulla necessità di un approccio technology neutral, chiedendo con forza di salvaguardare il futuro dei motori termici, utilizzando tutti i carburanti di fonte rinnovabile, sia sintetici che biologici.”

“Si tratta di una necessità ancor più impellente nella prospettiva di una analoga regolazione sui target di emissione della CO2 per gli heavy duty, i veicoli commerciali medio-pesanti e autobus, dove il Bio-LNG appare sempre più come l’unica soluzione tecnologica percorribile per sostituire il gasolio in modo ambientalmente ed economicamente sostenibile.”

Emissioni, Artusi (Federauto Trucks&Van): “Sbagliato accantonare i bio-fuels”

"Il Consiglio UE non può accantonare i biocarburanti di fonte rinnovabile, i quali, ancor più degli e-Fuels, assicurano un'impronta di carbonio completamente neutra", ha detto Artusi. "Quella di includere gli e-Fuels, ma non i Bio-Fuels, rappresenterebbe una scelta incomprensibile sul piano tecnico, ambientale e funzionale".

03/27/2023 di Redazione



Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto, con delega ai Trucks&Van, ha commentato oggi, alla vigilia dell'incontro dei 27 ministri europei dell'Ambiente, la decisione assunta dalle istituzioni europee di rivedere [la proposta della Commissione che metteva al bando, a partire dal 2035, la vendita di auto e van con motore endotermico](#), a favore di una più morbida accettazione dei veicoli termici, purché alimentati con i cosiddetti e-fuels, i combustibili sintetici. Pur plaudendo alla marcia indietro dell'Europa, Artusi si chiede perché non siano stati inclusi anche i bio-fuels, quei bio-carburanti su cui in tanti stanno oggi concentrando l'attenzione.

Le parole di Artusi, vicepresidente di Federauto

“Il Consiglio UE **non può accantonare i biocarburanti di fonte rinnovabile**, i quali, ancor più degli e-Fuels, assicurano un’impronta di carbonio completamente neutra”, ha detto Artusi. “Quella di includere gli e-Fuels, ma non i Bio-Fuels, rappresenterebbe una scelta incomprensibile sul piano tecnico, ambientale e funzionale, considerato che il vero target della regolamentazione europea in materia di transizione energetica è la decarbonizzazione, a prescindere dalla tecnologia utilizzata, oltre ad avere pesanti ricadute sul piano economico e sociale per il nostro Paese”.

“Fa bene quindi l’Italia – ha precisato il vicepresidente di Federauto – a insistere con la Commissione europea sulla necessità di un approccio technology neutral, **chiedendo con forza di salvaguardare il futuro dei motori termici, utilizzando tutti i carburanti di fonte rinnovabile, sia sintetici che biologici**. Si tratta di una necessità ancor più impellente nella prospettiva di una analoga regolazione sui target di emissione della CO2 per gli heavy duty, i veicoli commerciali medio-pesanti e autobus, dove [il Bio-LNG](#) appare sempre più come l’unica soluzione tecnologica percorribile per sostituire il gasolio in modo ambientalmente ed economicamente sostenibile”.

Federauto Trucks&Van: «Bene l'OK dell'Europa agli e-fuels, ma ora anche i biocarburanti»

27/03/2023

«L'annunciata decisione europea di dare un futuro ai motori endotermici per auto e furgoni, prevedendone l'uso con i carburanti sintetici oltre il 2035, rappresenta una scelta strategica importante e positiva, che supera la logica sbagliata di affidare il futuro della mobilità solo all'elettrico». Lo ha affermato **Massimo Artusi**, vicepresidente di **Federauto**, con delega ai Trucks&Van, alla vigilia dell'incontro dei 27 ministri europei dell'Ambiente.



Il vice presidente di Federauto delegato al settore Trucks&Van, Massimo Artusi «Il Consiglio UE», ha aggiunto Artusi, «non può, tuttavia, accantonare i biocarburanti di fonte rinnovabile, i quali, ancor più degli e-Fuels, assicurano un'impronta di carbonio completamente neutra». Secondo il giudizio di Artusi, «quella di **includere gli e-Fuels**, ma non i Bio-Fuels, rappresenterebbe una scelta incomprensibile sul piano tecnico, ambientale e funzionale, considerato che il vero target della regolamentazione europea in materia di transizione energetica è la decarbonizzazione, a prescindere dalla tecnologia utilizzata, oltre ad avere pesanti ricadute sul piano economico e sociale per il nostro Paese».

«Fa bene quindi l'Italia», ha precisato il vicepresidente di Federauto, «ad insistere con la Commissione europea sulla necessità di un approccio technology neutral, chiedendo con forza di salvaguardare il futuro dei motori

termici, utilizzando tutti i carburanti di fonte rinnovabile, sia sintetici che biologici».

«Si tratta», ha concluso Artusi, «di una necessità ancor più impellente nella prospettiva di una analoga regolazione sui target di emissione della CO2 per gli heavy duty, i veicoli commerciali medio-pesanti e autobus, dove il Bio-LNG appare sempre più come l'unica soluzione tecnologica percorribile per sostituire il gasolio in modo ambientalmente ed economicamente sostenibile».

Federauto, bene l'ok Ue agli e-fuels, ma anche biocarburanti

[11:15 Lunedì 27 Marzo 2023](#)

"La decisione europea di dare un futuro ai motori endotermici per auto e furgoni, prevedendone l'uso con i carburanti sintetici oltre il 2035, rappresenta una scelta strategica importante e positiva, che supera la logica sbagliata di affidare il futuro della mobilità solo all'elettrico". Lo ha affermato Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto, con delega ai Trucks&Van, alla vigilia dell'incontro dei 27 ministri europei dell'Ambiente. "Il Consiglio Ue - ha aggiunto Artusi - non può accantonare i biocarburanti di fonte rinnovabile, i quali, ancor più degli e-Fuels, assicurano un'impronta di carbonio completamente neutra". Secondo Artusi, "quella di includere gli e-Fuels, ma non i Bio-Fuels, rappresenterebbe una scelta incomprensibile sul piano tecnico, ambientale e funzionale, considerato che il vero target della regolamentazione europea in materia di transizione energetica è la decarbonizzazione, a prescindere dalla tecnologia utilizzata, oltre ad avere pesanti ricadute sul piano economico e sociale per il nostro Paese. Fa bene quindi l'Italia a insistere con la Commissione europea sulla necessità di un approccio technology neutral, chiedendo con forza di salvaguardare il futuro dei motori termici, utilizzando tutti i carburanti di fonte rinnovabile, sia sintetici che biologici. Si tratta di una necessità ancor più impellente nella prospettiva di una analoga regolazione sui target di emissione della CO2 per gli heavy duty, i veicoli commerciali medio-pesanti e autobus, dove il Bio-Lng appare sempre più come l'unica soluzione tecnologica percorribile per sostituire il gasolio in modo ambientalmente ed economicamente sostenibile".

Federauto, Artusi: ‘Il via libera ai carburanti sintetici è una scelta strategica positiva per la mobilità’

L'Europa non può però accantonare i biocarburanti



di [Alessio Salome](#) 27 Marzo, 2023



Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto Trucks&Van, ha rivelato che la decisione europea di **dare un futuro ai motori endotermici per auto e furgoni**, grazie all'utilizzo di carburanti sintetici oltre il 2035, rappresenta una scelta strategica importante e positiva, accantonando l'idea di affidare il futuro della mobilità esclusivamente all'elettro.

“Il Consiglio UE non può, tuttavia, accantonare i biocarburanti di fonte rinnovabile, i quali, ancor più degli e-Fuels, assicurano un'impronta di carbonio completamente neutra. Quella di includere gli e-Fuels, ma non i Bio-Fuels, rappresenterebbe una scelta incomprensibile sul piano tecnico, ambientale e funzionale, considerato che il vero target della regolamentazione europea in materia di transizione energetica è la decarbonizzazione, a prescindere dalla tecnologia utilizzata, oltre ad avere pesanti ricadute sul piano economico e sociale per il nostro Paese”, ha detto Artusi.

Bisogna seguire un approccio technology neutral

Artusi ha proseguito dicendo che l'Italia ha fatto bene ad insistere con la Commissione Europea sulla necessità di **seguire un approccio technology neutral**, chiedendo con insistenza di salvaguardare il futuro dei motori termici, **usando tutti i carburanti di fonte rinnovabile**, sia sintetici che biologici.

“Si tratta di una necessità ancor più impellente nella prospettiva di una analoga regolazione sui target di emissione della CO2 per gli heavy duty, i veicoli commerciali medio-pesanti e autobus, dove il Bio-LNG appare sempre più come l'unica soluzione tecnologica percorribile per sostituire il gasolio in modo ambientalmente ed economicamente sostenibile”, ha concluso il vicepresidente di Federauto Trucks&Van.

Accordo Ue su carburanti sintetici, Federauto Trucks&Van: Bio-LNG soluzione percorribile per camion e bus



lunedì 27 marzo 2023

L'**Unione europea** ha raggiunto un accordo con **la Germania per l'uso degli e-fuels** per le automobili dopo il 2035 ([ne abbiamo parlato qui](#)). L'Italia resta dunque più isolata nella sua difesa dei **biocarburanti**.

Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto, con delega ai Trucks&Van, alla vigilia dell'incontro dei 27 ministri europei dell'Ambiente, ha affermato che l'annunciata decisione europea di dare **un futuro ai motori endotermici per auto e furgoni**, prevedendone l'uso con **i carburanti sintetici** oltre il 2035, rappresenta una scelta strategica importante e positiva, "che supera la logica sbagliata di affidare il futuro della mobilità solo all'elettrico".

Il vero target della transizione energetica è la decarbonizzazione

Ma il Consiglio UE, ha perseguito Artusi, non può, tuttavia, accantonare **i biocarburanti di fonte rinnovabile**, i quali, ancor più degli e-Fuels, assicurano **un'impronta di carbonio completamente neutra**. Secondo il giudizio di Artusi, quella di includere **gli e-Fuels, ma non i Bio-Fuels**, rappresenterebbe una scelta incomprensibile sul piano tecnico, ambientale e funzionale, "considerato che il vero target della regolamentazione europea in materia di **transizione energetica è la decarbonizzazione**, a prescindere

dalla tecnologia utilizzata, oltre ad avere pesanti ricadute sul piano economico e sociale per il nostro Paese".

Fa bene quindi l'Italia, ha precisato il vicepresidente di Federauto, ad insistere con la Commissione europea sulla necessità di **un approccio technology neutral**, chiedendo di **salvaguardare il futuro dei motori termici**, utilizzando **tutti i carburanti di fonte rinnovabile, sia sintetici che biologici**.

La necessità risulta ancor più impellente, ha concluso Artusi, nella prospettiva di **una analoga regolazione sui target di emissione della CO2** per gli **heavy duty**, i veicoli commerciali medio-pesanti e autobus, dove il Bio-LNG appare sempre più come l'unica soluzione tecnologica percorribile per **sostituire il gasolio in modo sostenibile**.

Intanto, il Comitato dei rappresentanti permanenti degli Stati membri presso l'Ue (Coreper I), riunito oggi a Bruxelles, ha approvato la decisione di **sottoporre al voto dei ministri dei Ventisette** domani, durante il Consiglio Energia, **l'adozione finale dell'accordo sul Regolamento Ue 2019/631**, che fissa **l'obiettivo zero emissioni di CO2 al 2035** per auto e furgoni.

28 marzo 2023 15:32:20



Il no dell'Ue al bio-fuelA partire dal 2035Ammesso solo l'e-fuel

Dall'incontro dei 27 esce un testo che esclude la proposta italiana

Samuele Avantiaggiato Pubblicato il 27 Marzo 2023

BRUXELLES – Non ci sarà il *bio-fuel* nella lista dei carburanti, che sarà prevista dall'Unione Europea, a partire dal 2035, per continuare ad alimentare le auto con motore a scoppio. L'unico combustibile – così come dichiarato dal vicepresidente della Commissione Ue, Frans Timmermans – sarà l'*e-fuel*, in quanto rientra nella categoria di combustibili a emissioni zero, così come proposto dalla Germania.

È questo l'accordo preso nella giornata del 26 marzo, nonostante Roma abbia cercato di dimostrare fino all'ultimo – in un lungo negoziato con Bruxelles – che il *bio-fuel* possa essere ritenuto un carburante "neutro", quindi a zero emissioni inquinanti.

La differenza fra *bio-fuel* ed *e-fuel*

La linea intrapresa dall'Italia prevedrebbe l'utilizzo del *bio-fuel* che, a differenza dell'*e-fuel*, non ha nulla di sintetico ed è prodotto a partire dalla fermentazione di biomasse o scarti – con l'Eni, eventualmente, pronta a gestire la partita. L'Italia, presente alla riunione degli ambasciatori dei Ventisette di questa mattina, hanno chiesto più tempo per riflettere e approfondire la

dichiarazione sugli *e-fuels*, che la Commissione avrebbe allegato allo stop alle auto inquinanti a partire dal 2035. Ma senza alcun successo.

Il commento di Federauto

Secondo Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto, “la decisione europea di dare un futuro ai motori endotermici per auto e furgoni rappresenta una scelta strategica, importante e positiva, che supera la logica sbagliata di affidare il futuro della mobilità solo all’elettrico”. Inoltre, aggiunge Artusi: “Il Consiglio Ue non può accantonare i biocarburanti di fonte rinnovabile, i quali, ancor più degli *e-fuels*, assicurano un’impronta di carbonio completamente neutra”.

Una scelta “incomprensibile”

Inoltre, sempre secondo quanto afferma il vicepresidente di Federauto, “quella di includere gli *e-fuels*, ma non i *bio-fuels*, rappresenterebbe una scelta incomprensibile sul piano tecnico, ambientale e funzionale, considerato che il vero target della regolamentazione europea in materia di transizione energetica è la de-carbonizzazione, a prescindere dalla tecnologia utilizzata, oltre ad avere pesanti ricadute sul piano economico e sociale per il nostro Paese”.

Il commento del ministro Gilberto Pichetto Fratin

A riguardo non si è fatto attendere il commento del ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica, Gilberto Pichetto Fratin, il quale ha dichiarato: “E’ irragionevole che l’Europa non includa i biocarburanti in un accordo per consentire la vendita di veicoli che bruciano carburanti ricavati da energie rinnovabili oltre il 2035. Confidiamo che l’Europa non si dimostri irragionevole e sorda agli appelli provenienti da un Paese impegnato a raggiungere gli obiettivi che renderanno il continente energeticamente neutro entro il 2050”.

Auto green, no ai biocarburanti. Ma per l'Italia è una mezza vittoria

Nessuna apertura ai biocarburanti nel nuovo testo sull'auto green approvato dagli ambasciatori Ue. L'Italia ha votato contro.



Il testo sull'auto green

Nessuna apertura verso l'Italia. **Sull'auto green l'Unione europea si inchina al volere tedesco e replica con un "no" alle richieste di Roma. Il nuovo testo sullo stop alle vetture inquinanti dal 2035**, con allegata la dichiarazione della Commissione Ue sugli e-fuels oggetto del compromesso con Berlino (e non con anche i biocarburanti come richiesto dal governo italiano), **ha ottenuto il via libera in ambito Coreper I**, la riunione dei Rappresentanti permanenti aggiunti dei 27. **E questa volta non sono serviti i voti contrari di Italia e Polonia e le astensioni di Romania e Bulgaria** per bocciare il regolamento. I quattro Paesi infatti, senza Berlino, non fanno minoranza di blocco non rappresentando il 35% della popolazione totale dell'Ue. Ora non resta che attendere il semaforo verde, scontato, previsto nell'ambito del Consiglio dell'Energia.

Roma ha comunque fatto notare come le regole procedurali europee **prevedrebbero un termine di 14 giorni per l'inserimento di un nuovo punto senza discussione nell'agenda del Consiglio**. Da qui la richiesta affinché l'approvazione non venisse inserita all'ordine del giorno. In tutta risposta fonti europee hanno precisato che gli Stati membri, al Consiglio Energia **saranno liberi di intervenire e fare osservazioni** alla luce della dichiarazione sugli e-fuels allegata dalla Commissione. Una discussione dunque dall'esito sostanzialmente scontato.

Sconfitta? No, una prima vittoria

Una sconfitta dunque? Nel governo c'è chi la vede in modo diverso. "Al momento possiamo dire che è **passata la deroga sul motore endotermico**. Era uno dei punti che avevamo posto sul tavolo automotive – ha detto **il ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, Gilberto Pichetto**. – Sui biocarburanti vedremo". "Il regolamento è chiuso, e prevede i motori endotermici

con gli e-fuel – ha aggiunto. – Stiamo tentando di discutere per avere un’apertura sul Preambolo, che significa mettere i punti per i nuovi sviluppi. Gli e-fuel li avremo fra 10 anni, i biocarburanti li abbiamo adesso. La partita è aperta, stasera vado a Bruxelles per questo”.

Dello stesso avviso **il ministro delle Imprese e del made in Italy, Adolfo Urso**. “Sulle auto una cosa l’abbiamo ottenuta, si è aperta una strada, grazie alla sveglia che abbiamo dato all’Europa, per la salvaguardia del motore endotermico che è estremamente importante per tutta la nostra filiera dell’automotive -ha detto Urso. – Vedremo domani, nei prossimi giorni, settimane e mesi perché è iniziata una strada che deve portare alla neutralità tecnologica”. “Molti guardavano il dito, cioè il combustibile – ha concluso il ministro – , noi vediamo la luna, cioè il motore endotermico che deve e può sopravvivere”.

Una visione condivisa da **Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto**, con delega ai Trucks&Van. “La decisione europea di dare un futuro ai motori endotermici per vetture e furgoni, prevedendone l’uso con i carburanti sintetici oltre il 2035, rappresenta **una scelta strategica importante e positiva, che supera la logica sbagliata di affidare il futuro della mobilità solo all’elettrico** – ha detto Artusi. – “Ora **il Consiglio Ue non può accantonare i biocarburanti** di fonte rinnovabile, i quali, ancor più degli e-Fuels, assicurano un’impronta di carbonio completamente neutra”. Secondo Artusi, “quella di includere gli e-Fuels, ma non i Bio-Fuels, alla fine rappresenterebbe una scelta incomprensibile sul piano tecnico, ambientale e funzionale, considerato che il vero target della regolamentazione europea in materia di transizione energetica è la decarbonizzazione”.

Ma tra gli addetti ai lavori c’è chi sottolinea come questa sconfitta italiana a Bruxelles sui biocarburanti sia frutto di una serie di fattori tra cui **la minor forza di una industria automobilistica sempre meno nazionale**. Mentre in Germania l’azione del governo è stata supportata dal peso case automobilistiche come **Volkswagen, BMW e Mercedes**) che a più riprese hanno confermato la produzione di motori endotermici anche dopo il 2035, nel nostro Paese, che pur rappresenta il 20 per cento del parco circolante, è mancata questa convinzione in una **Stellantis** sempre più a trazione francese pressata dall’intransigenza di **Macron in favore dell’elettrico** e dall’attesa degli incentivi sulle batterie del **mega piano Biden negli Usa**.

E la Francia?

Dietro una immagine di apparente neutralità **la Francia guarda con estremo interesse l’evolversi del dibattito su e-fuel e biocarburanti**. Secondo i dati pubblicati dalla rivista specializzata *l’Argus* alla fine dello scorso anno già **il 36% delle stazioni di servizio** che distribuiscono oltre 500 metri cubi di prodotti petroliferi l’anno **vendono l’E85, il biocarburante** composto all’85% da bio-etanolo e al 15% da benzina senza piombo. La trasformazione delle auto a benzina per circolare con l’E85 (85% bio-etanolo e 15% benzina) richiede in Francia l’installazione di un’apposita scatola omologata per consentire al motore a benzina di usare indifferentemente il carburante vegetale o quello di origine fossile. L’operazione, a seconda della complessità di ogni singolo motore, **può costare tra 700 e 1.500 eur**. Un investimento che per gli automobilisti si traduce nel **40% in meno di emissioni di gas serra**.

News | 28 March 2023 | Autore: Redazione

Dopo il sì dell'Europa agli e-fuels, Federauto Trucks&Van insiste sui biocarburanti



La necessità di estendere il via libera anche per i biocarburanti è ancora più urgente nella prospettiva di una analoga revisione degli standard di emissione di CO2 anche per veicoli industriali e autobus, un comparto dove il Bio-LNG fa la differenza.

Il **via libera della Commissione Europea** al riconoscimento della nuova categoria di veicoli a **carburante sintetico** senza nemmeno prendere in considerazione la soluzione dei biocarburanti, fortemente sostenuta dall'Italia, ha generato il malcontento delle istituzioni e di tutti gli operatori del settore.

Lo mette nero su bianco **Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto con delega ai Trucks&Van**, alla vigilia dell'incontro dei 27 ministri europei dell'Ambiente, che si svolgerà oggi 28 marzo 2023.

Artusi sostiene che l'annunciata **decisione europea di dare un futuro ai motori endotermici per auto e furgoni**, prevedendone l'uso con i carburanti sintetici oltre il 2035, rappresenta una **scelta strategica importante e positiva**, che supera la logica sbagliata di affidare il futuro della mobilità solo all'elettrico. Ma il Consiglio UE non può accantonare i **biocarburanti di fonte rinnovabile**, i quali, ancor più degli e-Fuels, assicurano un'impronta di carbonio completamente neutra.

Secondo il giudizio di Artusi, *"quella di includere gli e-Fuels, ma non i Bio-Fuels, rappresenterebbe una scelta incomprensibile sul piano tecnico, ambientale e funzionale, considerato che il vero target della regolamentazione europea in materia di transizione energetica è la decarbonizzazione, a prescindere dalla tecnologia utilizzata, oltre ad avere pesanti ricadute sul piano economico e sociale per il nostro Paese"*.

"Fa bene quindi l'Italia - ha precisato il vicepresidente di Federauto - a insistere con la Commissione europea sulla necessità di un approccio technology neutral, chiedendo con forza di salvaguardare il futuro dei motori termici, utilizzando tutti i carburanti di fonte rinnovabile, sia sintetici che biologici".

"Si tratta - ha concluso Artusi - di una necessità ancor più impellente nella prospettiva di una analoga regolazione sui target di emissione della CO2 per gli heavy duty, i veicoli commerciali medio-pesanti e autobus, dove il Bio-LNG appare sempre più come l'unica soluzione tecnologica percorribile per sostituire il gasolio in modo ambientalmente ed economicamente sostenibile".

Accordo Ue su e-fuels, ma l'Italia non arretra sui biocarburanti

27 Marzo 2023 - 19:42

I biocarburanti che non vuole Bruxelles hanno il diritto di essere affiancati agli e-fuel tedeschi: ecco cosa ne pensano gli addetti ai lavori e la stoccata del parlamentare di Forza Italia, Massimo Artusi, all'Ue



[Alessandro Ferro](#)



Continua a tenere banco la polemica che riguarda Unione Europea e Germania alla quale è stato concesso l'uso degli **e-fuel** (carburanti sintetici) dopo il **2035** termine ultimo per la vendita dei motori termici e l'Italia che ha avuto risposte negative circa l'utilizzo dei **biocarburanti**. Due pesi e due misure verrebbe da dire, e da pensare, dal momento che l'idea tedesca piaciuta a Bruxelles non è di certo l'unica strada percorribile che vada incontro alla migliore soluzione green per il mondo automotive.

[Che cos'è e chi produce l'e-fuel. E perché l'Italia punta sui biocarburanti](#)

La perplessità di Unem

A sottolineare la *"risposta molto parziale"* che l'Ue ha avuto nei confronti della Germania riconoscendo gli e-fuels, per adesso, come gli unici carburanti del futuro ci ha pensato l'**Unem** (Unione Energie per la Mobilità) sottolineando in una nota che *"pur riconoscendo l'esistenza di tecnologie alternative al modello 'full electric' per la decarbonizzazione dei trasporti, **trascura** altre tipologie di 'carbon neutral fuels' come i biocarburanti avanzati e i recycled carbon fuels, prodotti in grado di abbattere le emissioni di CO2 nei trasporti fino al 100%".* Insomma, l'Unione in questo caso non fa la forza, anzi: i prodotti sopra menzionati potrebbero già essere usati immediatamente *"nel parco auto in circolazione senza bisogno di nuove infrastrutture per la loro distribuzione"*.

Altro che 2035: i tempi si potrebbero accorciare ma così non accade: ecco perché l'Unione ha giudicato sorprendente questa no ai biocarburanti. *"Una scelta che **sorprende** visto che così si escludono soluzioni già disponibili, in cui in Italia siamo all'avanguardia, limitandone fortemente l'ulteriore sviluppo"*. Negli Stati Uniti sono già stati varati importanti incentivi per tutte le tipologie di carburante alternativo, biocarburanti compresi, *"e lo sviluppo di nuove infrastrutture per la loro produzione e distribuzione"*. Così facendo, conclude la nota, *"l'Europa rischia di perdere terreno sul fronte dello sviluppo industriale di biocarburanti e recycled carbon fuels"*.

"Scelta incomprensibile"

Sebbene l'Ue abbia deciso, giustamente, di non andare incontro soltanto all'elettrico ma continuando a far vivere i motori endotermici anche oltre il 2035 con i carburanti sintetici, questi non possono rappresentare soltanto l'unica soluzione del futuro: lo ha detto chiaramente il vicepresidente di Federauto, **Massimo Artusi**, alla vigilia dell'incontro dei 27 ministri europei dell'Ambiente. *"Il Consiglio Ue non può accantonare i biocarburanti di fonte rinnovabile, i quali, ancor più degli e-Fuels, assicurano un'impronta di*

*carbonio completamente neutra", ha spiegato. E-Fuels sì, Bio-Fuels no: fosse davvero così anche nel prossimo futuro saremmo di fronte a una "scelta **incomprensibile** sul piano tecnico, ambientale e funzionale, considerato che il vero target della regolamentazione europea in materia di transizione energetica è la **decarbonizzazione**, a prescindere dalla tecnologia utilizzata, oltre ad avere pesanti ricadute sul piano economico e sociale per il nostro Paese".*

Che cos'è e chi produce l'e-fuel. E perché l'Italia punta sui biocarburanti

Giorgia Meloni lo ha dichiarato recentemente [come abbiamo visto sul Giornale.it](#): *"Sui biocarburanti la battaglia non è persa"* sottolineando che l'Italia sta dimostrando con questa via la possibilità di arrivare a emissioni zero. *"Se una tecnologia risponde a quei target che ci siamo fissati, quella tecnologia può essere utilizzata"*, ha aggiunto. Ecco perché Artusi sottolinea che il nostro Paese deve continuare a insistere con la Commissione Europea

La stoccata di Salini

A far chiarezza sulla vicenda ci ha pensato l'eurodeputato di Forza Italia e del Partito Popolare Europeo (Ppe) **Massimiliano Salini**, relatore in Commissione Trasporti sul regolamento relativo agli standard di CO2 per auto nuove e veicoli leggeri. *"Avendo negoziato personalmente il testo - dichiara l'eurodeputato - sottolineo che è falsa la ricostruzione secondo la quale nel 'Considerando 11' del Regolamento sullo stop a diesel e benzina nel 2035 si parlerebbe dei carburanti sintetici e non dei biocarburanti: il 'recital' parla solo di 'CO2 neutral fuels'".* La stoccata all'Ue arriva di conseguenza: il deputato di FI si dice curioso di capire come *"cercherà di arrampicarsi sugli specchi e quale **acrobazia** linguistica inventerà la Commissione europea per includere gli e-fuels e non i biocarburanti"*.

Insomma, è bene che a Bruxelles rivedano un po' l'ordine delle loro priorità senza vietare, scriteriatamente e inutilmente, i

biocarburanti che secondo Salini è *"impossibile, visto che si tratta di carburanti la cui 'neutralità' si basa, esattamente come per gli e-fuels, su una compensazione tra la CO2 sottratta nella loro produzione e quella emessa nell'utilizzo dei veicoli"*. È fondamentale, spiega l'eurodeputato, che in questo processo di transizione si cambi il metodo di calcolo delle emissioni passando dal conteggiare le emissioni di CO2 a un sistema di diverso che *"Life cycle approach"*, cioè un approccio basato sul ciclo di vita *"che proponiamo da mesi e che tiene conto delle emissioni nell'intero ciclo produttivo dei combustibili e dell'auto"*, prosegue. Non solo, ma i sintetici sono ancora in fase sperimentale e costano molto di più dei biocarburanti che sono già oggi *"una tecnologia oggi più economica, matura e affidabile. Sosteniamo la linea realistica del governo italiano, che giustamente continua ad insistere sul mix tecnologico e sulla necessità di aprire anche ai biocombustibili"*, ha concluso Salini.



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

Radio | Tv | Eventi

06/03/2023

RADIO 24. SMARTCAR

CONDUTTORE: MASSIMO DE DONATO

Federauto: le scelte europee penalizzano il settore

Intervista a Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto.

10/03/2023

RAI ITALIA.

CASA ITALIA RAI

CONDUTTORE: ROBERTO AMMENDOLA

I giovani e le auto a "Casa Italia". Sempre meno giovani prendono la patente o usano le automobili: quali sono i motivi concreti che generano questo fenomeno? E quali conseguenze comporta?

Intervista a Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto.

20/03/2023

RAI RADIO UNO.

SPORTELLO ITALIA

A cura di Americo Mancini. Regia di Francesco Galluzzo. Le auto green.

In diretta: Cosentino De Stefani, Presidente Federauto.

20/03/2023

Le Tavole Rotonde di FORUMAUTOMOTIVE

Focus su "Mobilità e futuro, è scontro con l'UE".

Partecipazione e intervento di Adolfo De Stefani Cosentino, presidente Federauto.

Ore 15.20 – Prima Tavola Rotonda Dealer: "Concessionari e Case automobilistiche: nuovi scenari".
Modera il giornalista Pierluigi **Bonora**.

Ore 17.20 – A seguire "Parola alla filiera"

21/03/2023

AUTOMOTIVEIO: BRIDGING MINDS

10:45-11:30 Workshop presidente Federauto sul tema "Legge 108/22: un approfondimento sulla disciplina dei contratti per la distribuzione di autoveicoli".