



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Maggio 2023



Sommario Rassegna Stampa

Cartaceo.....	2
Web	28
Truck	48
Radio.....	57



Rapporti

Trasporti e logistica

Tir, una maxi flotta da rinnovare

—da pag. 22 a pag. 27

Serve un piano da 1 miliardo per rinnovare la flotta dei Tir

Lo scenario. Il parco circolante dell'autotrasporto ha un età media di oltre 14 anni e per il 96% è alimentato da diesel. Appello al Governo di Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae: sostenere le imprese negli investimenti per il ricambio

Marco Morino

Sulla carenza di autisti professionisti, circa 20mila nei prossimi due anni, di cui 5.500 nell'immediato, si è detto e scritto molto. Sul caro carburante anche, con i prezzi alle stelle di gasolio e AdBlue. In questo momento, però, spuntano nuove emergenze per gli autotrasportatori italiani: la transizione ecologica imposta a tappe forzate dall'Unione europea, sulla scia di quanto è stato deciso per le auto con la messa al bando dei motori endotermici a partire dal 2035 (salvo quelli alimentati con gli e-fuel) e la questione dei valichi alpini, con le criticità del Brennero e del Monte Bianco. L'attenzione sul settore è massima perché, sebbene le politiche europee spingano per il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, per i prossimi 30-40 anni la gomma resterà la modalità di trasporto prevalente. Oggi il tutto strada assorbe circa l'80% del traffico interno della Ue. Qui parliamo di trasporto pesante (Tir), cioè mezzi oltre le 3,5 tonnellate di peso: quindi autotreni o autoarticolati.

Tir troppo vecchi

L'inadeguatezza dei veicoli dedicati al trasporto pesante nel nostro Paese è lampante: sono in prevalenza mezzi vecchi ad alimentazione quasi esclusivamente diesel (gasolio). Un primo dato: nel settore nazionale dell'autotrasporto sono attive ol-

tre 82mila imprese. Di queste, nonostante la crescita delle società di capitali (circa 25mila), quasi 43mila, ovvero più della metà, sono imprese individuali, in pratica i padroncini, che dispongono in media di uno o due automezzi. In Italia circolano 725.500 Tir, oltre il 50% dei quali ante Euro 4. L'età media dei mezzi in circolazione è di 14,3 anni, tra le più elevate in Europa. Nel 2022 il

96,2% delle immatricolazioni totali di camion (pari a 24.624 mezzi, fonte Unrae) risultano alimentate a gasolio. Le altre quote, irrisorie, sono divise tra mezzi a gas naturale liquefatto (Gnl) e metano. I veicoli a trazione elettrica venduti in Italia nel 2022 sono stati solamente 19. Osserva Thomas Baumgartner, presidente di Anita (l'associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autotrasporto merci e della logistica): «Il tasso annuo di rinnovo del parco è oggi del 4% e se dovesse rimanere questo, ci vorrebbero 25 anni per togliere dalla strada i mezzi più inquinanti e meno efficienti. Bisogna intervenire con politiche adeguate affinché il ricambio possa essere più veloce».

La stretta dell'Europa

In questo scenario è piombata nelle ultime settimane la proposta della Commissione europea di tagliare le emissioni di CO₂ anche nel trasporto pesante. Ecco la progressione immaginata dalla Ue: i Tir dovranno ridurre le emissioni inquinanti del 45% a partire dal 2030, del 65% dal 2035 e del 90% dal 2040. Ora, sull'onda del via libera al regola-

mento che vieta benzina e diesel per le auto, la Commissione potrebbe essere incoraggiata ad anticipare i target di riduzione delle emissioni per i mezzi pesanti, di fatto vietando la vendita di camion con motore a combustione anche prima del 2040. Obiettivi che spaventano l'autotrasporto italiano.

Paolo Uggè, presidente di Conftrasporto-Confcommercio, parla di «autolesionismo» da parte dell'Europa. Le grandi imprese di autotrasporto hanno un sistema amministrativo predisposto per trarre vantaggio fiscalmente dal ricambio dei veicoli ammortizzando la spesa. Ma l'esercito dei padroncini, che rappresentano l'ossatura dell'autotrasporto nazionale, che farà? Un'impresa individuale che possiede un camion per distribuire la propria merce non ha interesse a comprare un mezzo nuovo finché quello che ha riesce a viaggiare. Per Baumgartner, sul rallentamento al ricambio pesa anche l'incertezza sul salto tecnologico. Per i mezzi pesanti destinati alle lunghe percorrenze non è ancora chiaro se sia meglio puntare sull'elettrico o sull'idrogeno. Sul mercato si stanno affacciando le prime soluzioni full electric per la distribuzione in ambito urbano. Ma fuori dai grandi centri metropolitani, questa tecnologia continua a registrare forti limiti sul fronte dell'autonomia e dei tempi di ricarica. Solo in un futuro più lontano l'idrogeno potrà offrire una valida alternativa al trasporto pesante.

Intanto la California, lo Stato più



ecologista d'America, ha già deciso: i camion diesel non potranno più essere venduti dal 2036 e si prevede che tutti i veicoli pesanti siano a zero emissioni entro il 2042. Ma non è tutto, perché le aziende con flotte di oltre 50 veicoli, quelle che fanno collegamenti portuali o le flotte pubbliche avranno obiettivi ancora più ravvicinati.

La proposta della filiera

«Siamo convinti - dice Paolo A. Starace, presidente della sezione veicoli industriali dell'Unrae - che l'accelerazione della transizione potrà avvenire sostenendo l'adozione di un mix di tecnologie, tra cui l'utilizzo di biocarburanti compatibili con i motori endotermici attualmente in circolazione (ma prima servirà l'accordo con l'Europa, ndr), l'elettrico e l'idrogeno, per il quale dovremo però attendere ancora qualche anno. È auspicabile - continua Starace - un intervento tanto deciso quanto risolutivo da parte delle istituzioni, senza il quale dovremo rassegnarci all'idea che sulle nostre strade cir-

colino veicoli inquinanti e con bassi standard di sicurezza rispetto agli attuali mezzi in produzione». Al riguardo, le rappresentanze dell'autotrasporto e della filiera industriale e commerciale automotive - Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae - ritengono urgente l'adozione, da parte del governo, di un piano strategico per la decarbonizzazione del trasporto merci su gomma. Le associazioni hanno indentificato il fabbisogno relativo agli investimenti per il rinnovo del parco veicolare in ottica sostenibile nella cifra di 250 milioni di euro annui per il periodo 2023-2026, pari a un totale di 1 miliardo di euro. Questo piano pubblico di supporto agli investimenti andrebbe accompagnato, secondo la filiera, da un ripensamento complessivo degli incentivi attualmente in vigore, peraltro erogati con il contagocce.

La questione alpina

A tutto questo si somma l'emergenza valichi alpini, attraverso i quali

transita buona parte dell'export italiano diretto in Europa. Ostacolare i valichi significa affossare l'export nazionale. Spiega Uggè: «Dopo il Brennero, con l'Austria che impone unilateralmente i divieti di circolazione ai nostri Tir, ora anche le chiusure programmate del traforo del Monte Bianco, tre mesi all'anno per i prossimi 18 anni per lavori di manutenzione, rischiano di mettere in ginocchio l'economia italiana, che viaggia in gran parte attraverso il trasporto su gomma». Al Bianco si comincia già quest'anno, con la totale chiusura alla circolazione tra il 4 settembre al 18 dicembre 2023. Mentre il Tirolo, da parte sua, non intende fare alcuna concessione sulle limitazioni ai transiti dei Tir, a partire dai divieti notturni. «Credo che il governo si debba impegnare a studiare un piano per i valichi alpini che tuteli sia la ferrovia sia l'autotrasporto» afferma il viceministro delle Infrastrutture, Edoardo Rixi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Trasporti & Logistica

Rapporti

Punto d'incrocio tra il camion e il treno

Il terminal Hupac di Busto Arsizio (Varese) è tra i maggiori interporti d'Europa: ha una capacità di circa 8 milioni di tonnellate di merce l'anno



19

TIR ELETTRICI

Il numero di Tir con ad alimentazione elettrica immatricolati in Italia nel 2022. Il 96,2% sono motori diesel



LA SVOLTA
L'Europa è
intenzionata
a velocizzare
i tempi rispetto
al previsto per
il taglio alle
emissioni dei
mezzi pesanti



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



Immatricolazioni
Il confronto

Auto, Italia sul podio Ue per crescita delle vendite

di **Rita Querzè**

Le immatricolazioni di auto nell'Unione Europea crescono del 17,2%, Italia al terzo posto dopo Spagna e Francia con un +29,2%. Il nostro Paese è però maglia nera delle immatricolazioni di auto elettriche, in calo del 7,9% rispetto ad aprile '22. Calano le vendite di elettriche pure (-3,1%) e ibride (4,8%). La classifica europea delle vendite di auto con la presa di



Presidente Michele Crisci, Unrae

corrente vede la Germania al primo posto, con elettriche pure e ibride rispettivamente al 14,7% e al 5,8% delle vendite totali di aprile. Da segnalare le parole del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini all'Automotive dealer day rispetto alla necessità di rilanciare il settore. Parole apprezzate dalle associazioni presenti all'evento, da Anfia a Federauto, Motus-E e Unrae, sempre più convinte della necessità di convergere su una strategia condivisa con il governo per rilanciare l'automotive.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

S

SPECIALE MOTORI

9 MAGGIO 2023

LE VENDITE A ZERO EMISSIONI SONO IL 3,7 PER CENTO

Mercato in ripresa ma le elettriche non decollano



MATTIA ECCEHLI

Il mercato italiano dell'auto è in ripresa, ma non va nella direzione «giusta». Nel primo quadrimestre le immatricolazioni sono cresciute del 27% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, ma restano di quasi un quarto sotto i livelli del 2019, l'ultimo esercizio «normale». E, soprattutto, malgrado gli ambiziosi obiettivi sulla riduzione dell'inquinamento fissati da Commissione e Parlamento Europeo, le emissioni medie di CO₂ delle auto consegnate sono tornate a crescere: solo in aprile del 2,9% a 123 g/km. «Non so come faremo a essere pronti per il 2035 - osserva Adolfo de Stefani Cosentino, presidente di Federauto - ma il problema non è solo italiano». Da inizio anno la quota delle elettriche ha raggiunto il 3,7%, in aumento, peraltro su livelli decisamente inferiori rispetto a quelli di altri Paesi.

Ancora una volta le associazioni dell'automotive tornano

a chiamare in causa il Governo perché le auto a zero emissioni costano troppo per le tasche (sempre più vuote) degli italiani: «Chiediamo di accelerare la rimodulazione degli incentivi attualmente in vigore per l'acquisto di vetture a bassissime e zero emissioni e di provvedere alla riallocazione degli oltre 250 milioni di euro avanzati dall'ecobonus 2022 per l'incentivazione delle fasce 0-20, per supportare la ripresa e la crescita del mercato delle auto elettriche (Bev), anche aumentandone l'incentivo unitario, e 61-135 g/km di CO₂», sollecita Paolo Scudieri, presidente dell'Anfia.

Gli fa eco Michele Crisci, numero uno dell'Unrae: «Non siamo soddisfatti della qualità delle vendite», sintetizza. «Per volumi di auto elettriche siamo tra i peggiori d'Europa», insiste. «I dati dimostrano che gli incentivi all'acquisto di autovetture a basse emissioni non stanno funzionando - avverte - È urgente una loro riformulazione, con innalzamento dei tetti di prezzo e l'in-

clusione di tutte le persone giuridiche con bonus a importo pieno». Insomma: estendere i bonus anche a società e imprese, che peraltro la Germania (dove tuttavia il trattamento fiscale è più favorevole) abolirà da settembre. Il presidente di Federauto mette il dito nella piaga: «A questi prezzi, diciamo chiaramente, le famiglie non si possono permettere l'auto elettrica». «E quando viene detto che i listini scenderanno, fanno legittimamente sapere che ripasseranno quando accadrà», avverte. Solo che dal 2026 in poi due terzi dei nuovi modelli lanciati dalla casa saranno elettrici: l'attesa potrebbe essere lunga. «Aspettiamo una convocazione del Tavolo Automotive, di cui non si hanno più notizie», dice Crisci.

La «ripresa» del mercato è dovuta a vari fattori: ai molti ordini rimasti inevasi negli scorsi mesi a causa della carenza di prodotto dovuta alla crisi dei semiconduttori, alle interruzioni della filiera e all'invasione russa dell'Ucraina, e an-

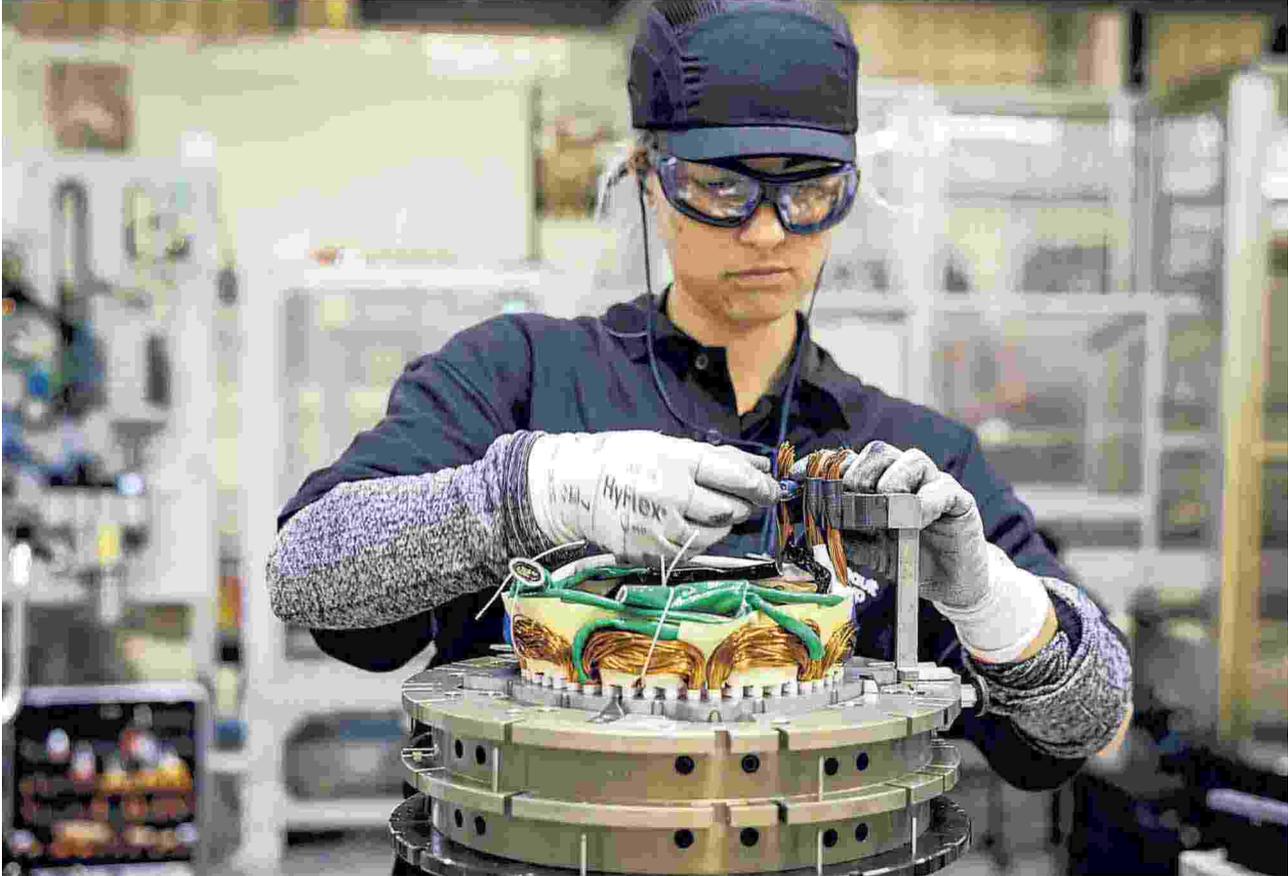
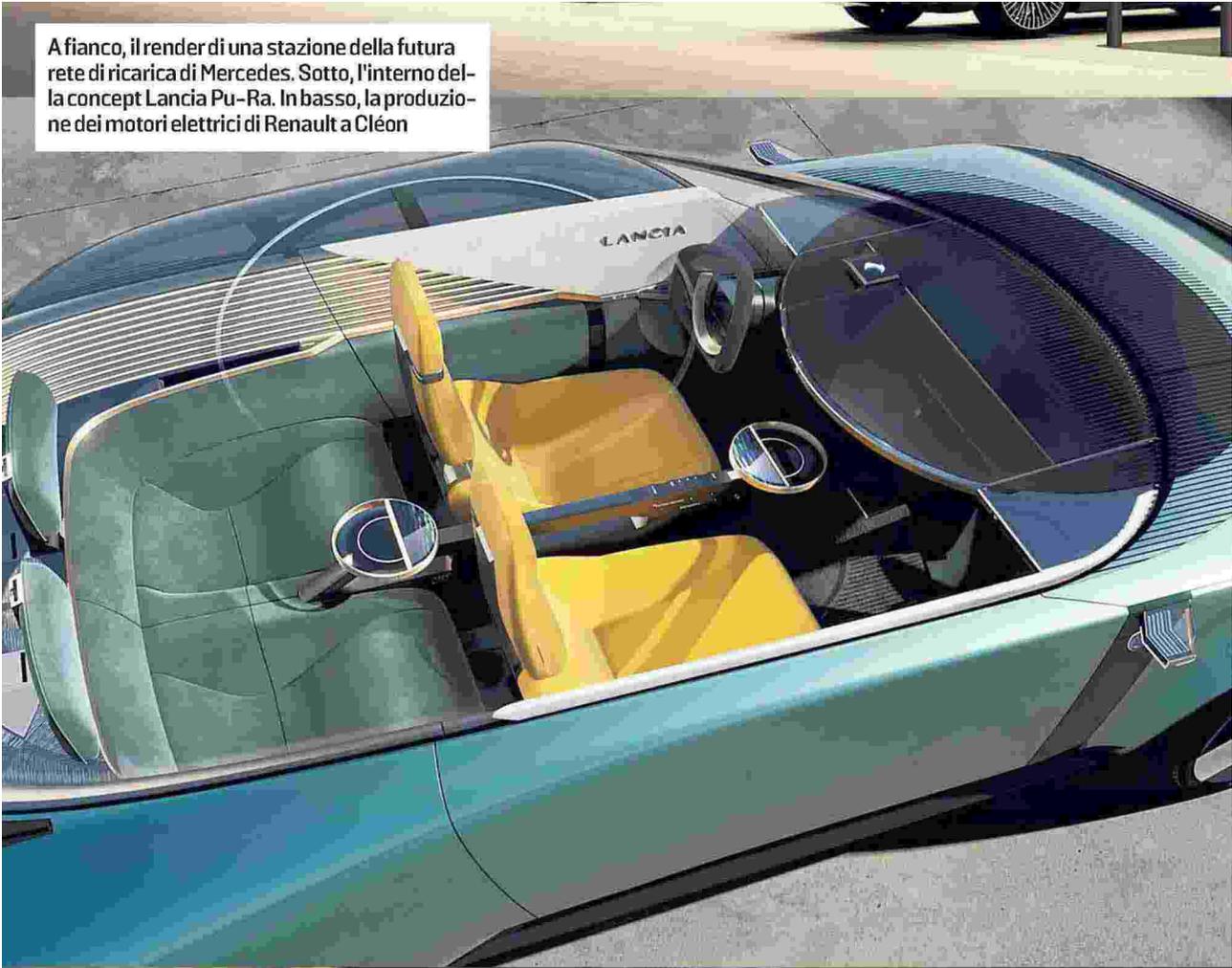
che al paragone con un periodo «debole». Nonostante le tensioni internazionali in Europa, Germania e Italia sono già state riviste al rialzo le stime per il 2023. Nel Vecchio Continente si ipotizza una progressione del 7 anziché del 5% attorno ai 12 milioni di auto, comunque il 24% in meno rispetto al 2019. Nel più grande mercato europeo, l'associazione di riferimento, la Vda azzarda 2,8 milioni, pari al 4% in più, il doppio di quanto previsto finora. Nel Belpaese Crisci vede fino a 1,48 milioni di immatricolazioni: «Non torneremo ai due milioni - riflette - ma nei prossimi anni potremo arrivare sopra il milione e seicentomila unità. Una quota sana considerando le trecentomila "chilometri zero" che ci avevano portato su certi livelli». Secondo il presidente dell'Unrae l'Italia può diventare protagonista nella nuova dimensione della mobilità perché l'industria del rinnovo e del riutilizzo garantirà volumi d'affari superiori a quelli legati alle materie prime. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

A fianco, il render di una stazione della futura rete di ricarica di Mercedes. Sotto, l'interno della concept Lancia Pu-Ra. In basso, la produzione dei motori elettrici di Renault a Cléon



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

L'intervista Michele Crisci
Per il presidente dell'Unrae, l'associazione dei costruttori, bisogna accelerare. Abbiamo un passo troppo lento rispetto all'Europa, sarà penalizzata anche la componentistica

Adesso l'Italia deve avvicinare l'estero

Michele Crisci è il presidente dell'Unrae, l'associazione che rappresenta le case automobilistiche estere operanti in Italia dove vantano – precisa – una quota di mercato calata al 72-75% dopo l'uscita, per evidenti e ovvie motivazioni geopolitiche, dei brand non italiani del gruppo Stellantis.

Giunto al secondo mandato, che scadrà nel 2025, dispone di un osservatorio privilegiato per valutare lo stato di salute di un mercato che al 21 maggio scorso registrava una crescita del 26% rispetto allo stesso giorno dell'anno precedente.

È vera gloria o solo l'uscita da un incubo che sembrava senza fine?

«Propenderei per la seconda ipotesi, perché tutte le case lamentavano in invaso gigantesco al quale solo ora si sta ponendo rimedio grazie alla progressiva normalizzazione delle forniture i cui ritardi avevano fortemente

penalizzato le consegne. Ma c'è ancora tanto da fare, e le nostre previsioni parlano di un 2023 che potrebbe chiudere a 1,47 milioni di nuove targhe».

Ritiene che il mercato possa tornare agli anni d'oro degli oltre

2 milioni di targhe?

«Mi pare improbabile,

perché è un mondo che sta cambiando sia sotto l'aspetto del prodotto, sia sotto quello delle percezioni che ne hanno i consumatori. Io credo che per il 2024-25 si possano considerare accettabili livelli di immatricolazione nell'ordine di 1,65-1,7 milioni di unità all'anno».

Quali le cause di questa situazione?

«Io credo che gravino i ritardi del sistema-Paese per quanto riguarda l'accettazione delle nuove tecnologie, fondamentali per disegnare il futuro dell'auto. Soprattutto nell'elettrico, dove siamo ancora fermi a un bassissimo 3,5% di penetrazione, stiamo diventando gli ultimi in Europa, con il rischio di trasformarci in un mercato secondario in un quadro nel quale crescono sia il peso delle flotte, sia la tendenza all'utilizzo dell'auto piuttosto che alla sua proprietà».

Come rimediare?

«In una recente tavola rotonda a Verona, dove era rappresentato praticamente tutto il nostro mondo (noi, Anfia per i costruttori nazionali, Federauto per i dealer e Motus-E a nome delle imprese direttamente impegnate nella svolta elettrica) abbiamo significato al ministro Salvini come sia fondamentale portare presto l'Italia all'interno di

questa contesa, e non lasciarla ai margini. Per rimettere il Paese al centro della scena bisogna per esempio superare la posizione puramente difensiva adottata finora – come la difesa a oltranza del motore termico e dei carburanti tradizionali – che rischiano negli anni di diventare obsolete e non giovano alla filiera italiana, dalla produzione alla distribuzione, ma anzi la danneggiano. Con buona pace di chi afferma che la transizione energetica possa provocare la perdita di 70.000 posti di lavoro, noi pensiamo che l'occupazione non si crei restando fermi».

In che modo?

«Perché se è vero che le nostre auto nascono all'estero, noi siamo tutti – io per primo – orgogliosamente italiani, e non dimentichiamo che la nostra componentistica deve circa il 60% del suo fatturato a clienti che noi rappresentiamo e che non sarebbero disposti ad accettare a lungo tecnologie obsolete. Per difendere, o addirittura aumentare, i posti di lavoro bisogna quindi spostarsi sullo sviluppo di soluzioni innovative che non riguardano solo l'elettrico, come molti sostengono, ma vanno ben oltre».

In quali direzioni, per esempio?

«I campi in cui mettere a punto delle tecnologie del futuro sono numerosi, e vanno dallo svilup-

po dell'idrogeno alle soluzioni di guida autonoma, dal software alla connettività, dall'evoluzione delle batterie al design, settore in cui nessuno mette in discussione la maestria e la creatività degli specialisti italiani ammirati in tutto il mondo. Dal lato della produzione le cose da fare sono davvero tante».

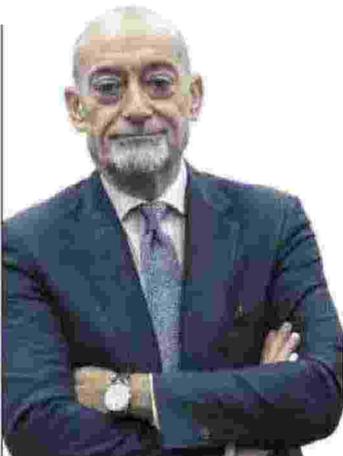
E sul fronte distributivo che vi riguarda da vicino?

Dal lato del mercato bisogna fare in modo che gli italiani, e soprattutto le aziende, siano aiutati ad accogliere questa svolta. Non dimentichiamo infatti che in Italia le auto aziendali possono detrarre l'Iva al 40% mentre in molti mercati europei si può arrivare tranquillamente al 100%. E spesso la manovra sull'Iva è stata finalizzata proprio a promuovere la diffusione dell'auto elettrica, garantendo la detrazione totale dell'imposta solo per questo tipo di propulsione, magari con un'impostazione progressiva (detrazione all'80% per le ibride plug-in e così via), mentre si è investito anche nella diffusione delle colonnine a ricarica rapida lungo le autostrade. Questo ci sembra un circuito virtuoso da seguire, anche per attrarre investimenti che non potrebbero fare che bene al nostro Paese.

Giampiero Bottino

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ESPERTO
Michele
Crisci è
Presidente
dell'UNRAE
e Presidente
ed AD
di Volvo
Car Italia



GREEN Un'auto alimentata ad idrogeno fa il pieno



1,47
sono i milioni di
immatricolazioni
di auto previsti
dall'Unrae per il
mercato del 2023



I NOSTRI FORNITORI
SONO UN' ECCELLENZA
MA LA MAGGIORANZA
DEI CLIENTI È GLOBALE
E BISOGNA ADEGUARSI
ALLE LORO RICHIESTE



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



I PROBLEMI DELL'INDUSTRIA

Il piano del governo per dare un futuro all'auto green italiana

Salvini è pronto a convocare un vertice con la filiera sulla transizione energetica

Pierluigi Bonora

■ Matteo Salvini, vicepremier nonché ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti; Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy; Gilberto Pichetto, ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica; Giancarlo Giorgetti, ministro dell'Economia e delle Finanze: il futuro dell'automotive in Italia, dal punto di vista dello sviluppo e di come accompagnare le complesse trasformazioni in corso, è nelle loro mani.

Dall'altra parte ci sono le associazioni della filiera che portano all'attenzione del governo, come hanno fatto al recente *Automotive Dealer Day* di Verona, «i punti salienti su cui concentrare l'azione al fine di stimolare adeguatamente la

RISORSE

Il vicepremier: «Ci sono 60 miliardi di euro per colonnine e mobilità»

transizione verso le emissioni zero, con uno sguardo attento agli aspetti ambientali, sociali ed economici». Questa volta è toccato a Salvini riascoltare queste istanze, alcune delle quali già esposte ad altri esecutivi e rimaste insolute. Ora, però, il tempo stringe e ulteriori ritardi nel varare provvedimenti efficaci rischiano di creare situazioni irreversibili.

Il vicepremier si è detto disponibile a confrontarsi con le associazioni (ad ascoltarlo, in Fiera a Verona, c'erano Anfia, Unrae, **Federauto** e Motus-E), in un tavolo con presente anche il collega Giorgetti. E perché no anche Urso e Pichetto, aggiungiamo noi, affinché venga concordato un piano condiviso senza altri passaggi.

Plinio Vanini, vicepresidente di **Federauto**, ha indicato a Salvini i punti della strategia di accompagnamento verso gli obiettivi *green* fissati dall'Ue. Si va dall'allineamento della fiscalità dell'auto aziendale a

quella degli altri Paesi Ue, all'introduzione di un nuovo credito d'imposta del 20% per quanti - privati, professionisti e imprese - acquistano un'auto o un furgone. Quindi, il recupero dei fondi Ecobonus avanzati nel 2022 (circa 300 milioni) da destinare ai contributi della fascia 61-135 grammi/km di CO2 emessa; l'adeguamento alla normativa Ue sul credito al consumo finalizzato; il via a un tavolo operativo permanente tra governo e filiera sulla transizione *green* e l'accompagnamento del settore e dei consumatori verso la mobilità elettrica.

Le risposte di Salvini: «Ci sono 60 miliardi per la mobilità, in particolare per le colonnine, da implementare il prima possibile, e per sviluppare la rete a idrogeno. Siamo a favore della neutralità tecnologica perché la transizione energetica ha bisogno di tempo e di alternative all'elettrico. Con altri otto Paesi ci stiamo muovendo per evitare il salto nel buio dell'Euro 7 o rimandarlo

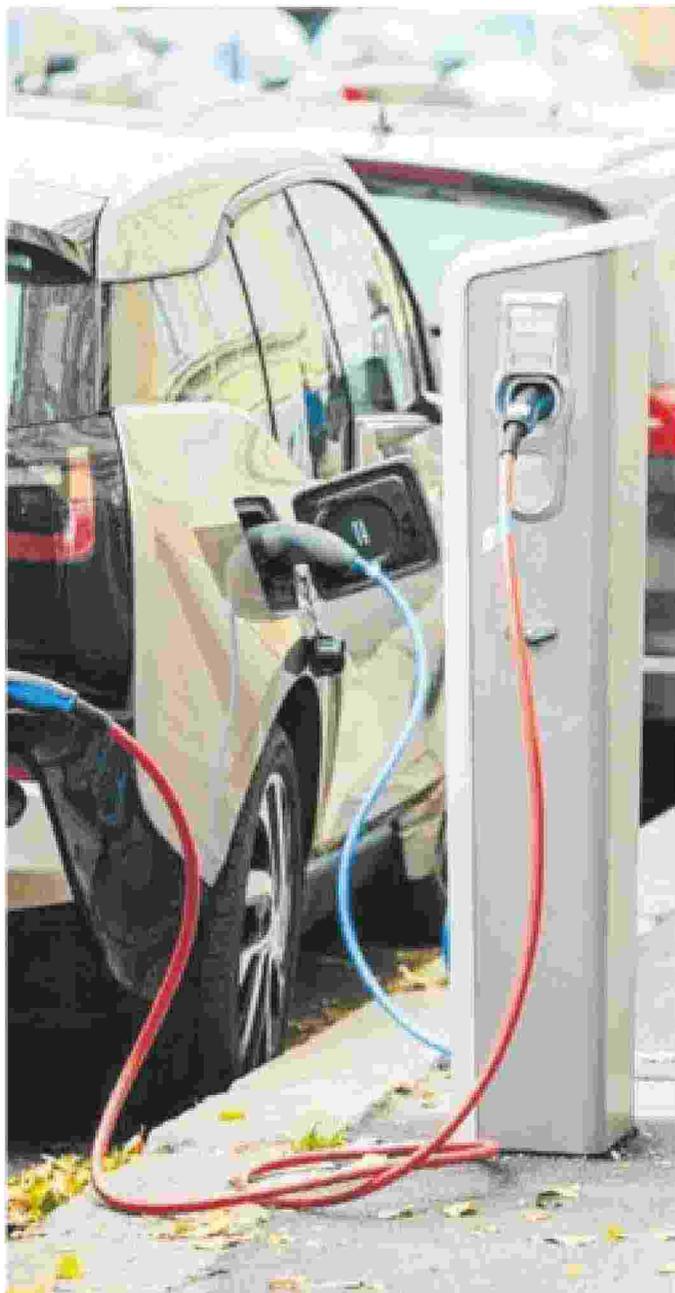
almeno al '26, quando ci sarà una revisione della normativa sulla CO2. Mi auguro che dopo le elezioni del '24 ci sia una Commissione Ue più aperta al dialogo: l'Italia e l'Europa dell'auto potrebbero restare schiacciate tra Cina e Usa».

Intanto, alcuni dei problemi che in Italia pesano sulla scarsa incidenza dell'auto elettrica (quota al 3,7% nel primo quadrimestre) sono stati sviscerati da PwC

RICHIESTE

Il settore chiede incentivi e credito d'imposta al 20% sugli acquisti di vetture

all'evento *Automotive.Lab* organizzato a Milano da *Auto*: il costo iniziale del veicolo; l'offerta poco competitiva nelle *city-car* e utilitarie; la diffusione di colonnine pubbliche, un fattore di crescita importante per la domanda a più basso reddito che dispone di meno parcheggi privati e ricche domestiche.



3,7%

La quota di mercato delle auto elettriche in Italia nel primo quadrimestre dell'anno in corso

300

I milioni di euro avanzati dagli ecoincentivi 2022 che potrebbero essere usati per agevolare gli acquisti

IN CITTÀ

Un'auto elettrica attaccata alla colonnina di ricarica

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



Il tema del futuro della mobilità automobilistica in Italia e in Europa è stato al centro di un'interessante iniziativa, «La transizione ecologica (sostenibile) del settore automotive - Prospettive e conseguenze economiche e Supply Chain», organizzata dal Centro Studi «Luigi Einaudi» giovedì 11 maggio a Palazzo Sersanti. Un tema molto sentito, e che riguarda ciascuno di noi, vista l'attenzione con la quale il pubblico ha seguito i vari interventi e le tante domande e richieste di chiarimenti che sono state rivolte agli oratori. L'evento ha goduto del patrocinio del Comune di Imola e si è svolto in collaborazione con l'Associazione liberi professionisti e lavoratori autonomi «Giovanni Codronchi Argelli». L'iniziativa è resa possibile grazie al contributo determinante della Fondazione Cassa di Risparmio di Imola.

«La decisione del Consiglio Europeo di puntare dal 2023 unicamente sulle auto elettriche, o quasi, avrà decisamente un impatto pesante sulla nostra economia - ha affermato Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto - In Italia costruiamo appena mezzo milione di autovetture elettriche, rispetto ai 2 milioni e mezzo della Spagna, ai tre della Francia e ai quasi quattro milioni della Germania, però siamo il più grosso produttore di componentistica d'Europa. Tant'è vero che il 20% delle autovetture costruite in Germania hanno componenti italiani. Una filiera che occupa circa 140.000 persone, in gran parte impostata sulla tecnologia endotermica, quindi benzina o diesel».



Cosentino (Federauto):
«Impatto sull'economia, è necessario riconvertire i lavoratori del settore»

«È necessario - ha proseguito Cosentino - affrontare quanto prima il tema della riconversione di questi lavoratori, perché se non sarà fatta tempestivamente potrà portare a un calo di occupazione importante. L'altro aspetto, che è poi stato alla base alla scelta della Commissione Europea, è quello ecologico. Nessuno mette in dubbio che sia urgente ridurre le emissioni di CO2, però dobbiamo farlo in maniera sostenibile, il che significa iniziare soprattutto dalla sostituzione di un parco macchine obsoleto, tenendo conto però che molte persone proprietarie di questi mezzi non hanno la capacità di spese per acquistare una macchina

Iniziativa del Centro Studi «Luigi Einaudi» a Palazzo Sersanti

Il futuro «green» dell'automotive, transizione ecologica inarrestabile



elettrica, ed è proprio sui tempi di questa transizione che sorgono i dubbi maggiori, tanto da ritenerla irraggiungibile almeno al 2035».



Quagliano (Promotor):
«Esclusi i biocarburanti, noi italiani ci auguriamo un ripensamento sul tema»

«La transizione energetica è un passaggio molto difficile e molto problematico, che se non verrà gestito bene potrà avere ripercussioni negative soprattutto in un Paese come il nostro, all'avanguardia nella componentistica per le auto a benzina e diesel - ha aggiunto Gian Primo Quagliano, presidente del centro studi Promotor -. Tuttavia il fronte di chi sostiene la necessità di un passaggio totale all'elettrico entro il 2035 è meno compatto di quel che può sembrare, non a caso la Germania ha chiesto che dal 2035 possano essere

Dal 2035 passaggio alle auto elettriche, problemi e prospettive dopo la decisione Ue

immatricolate anche autovetture alimentate con e-fuel, quindi con carburanti sintetici che hanno la caratteristica di avere un bilancio pari a zero in termini di emissioni. È vero, non è stata accettata la richiesta dell'Italia di aprire anche ai biocarburanti, che già oggi si potrebbero usare in tutti gli euro 6 e in gran parte degli euro 5, ma il discorso non è ancora finito, ci sono ancora 12 anni e nel frattempo le cose possono ancora cambiare. E noi, come italiani, ma anche come studiosi della materia, ci auguriamo che ci sia un ripensamento sui carburanti biologici».

«Il tema della transizione energetica è molto importante non solo da un punto di vista ambientale, ma anche sul fronte delle imprese e del lavoro, coinvolgendo circa 140 mila persone in Italia soprattutto nella componentistica - ha sottolineato Pierangelo Raffini, assessore allo Sviluppo economico del Comune di Imola -. È quindi chiaro che il passaggio, anche violento, all'elettrico potrebbe generare dei problemi in questa filiera e noi come amministratori pubblici dobbiamo iniziare a riflettere sulle ripercussioni di questa scelta

e su quali risposte dare in un territorio come questo, che sulla Motor Valley tradizionale ha investito molto della sua economia».



Raffini: «Il passaggio violento all'elettrico potrebbe generare problemi nella filiera»

«È giusto - ha detto ancora Raffini - porsi delle domande e cercare quelle risposte che possano attenuare quelli che potranno essere gli aspetti negativi che impattano sulla popolazione e sulla vita economica e sociale». A Francesco Corrado, presidente del Centro studi «Luigi Einaudi» il compito di tracciare un bilancio della serata: «Dalla decisione del Consiglio europeo nascono tante conseguenze, economiche, sociali, ambientali, che abbiamo ritenuto importante approfondire per delinearne

vantaggi e svantaggi. D'altra parte fa parte del Dna del nostro Centro studi quello di tenere un occhio attento alle dinamiche economiche che possono coinvolgere anche i nostri territori. E questo ci sembra proprio uno di quelli, visto l'importanza del settore nell'economia emiliano romagnola. Gli interventi dei nostri ospiti, supportati da dati e ricerche, sono stati molto stimolanti, vista anche la partecipazione del pubblico, e se è risultato chiaro che la transizione energetica è ormai ineludibile, è altrettanto chiaro che la scelta dell'Europa sui modi e sui tempi necessita di una revisione».



Corrado (Centro Einaudi):
«La scelta dell'Europa necessita di revisione su modi e tempi»

«Se per sostenibilità - conclude Corrado - intendiamo la possibilità di vivere in un mondo meno inquinato è assolutamente importante che lo sia anche dal punto di vista delle opportunità che ha ciascuno di noi, anche in termini economici, di essere un attore attivo in questo passaggio. E su questo fronte c'è una strada tutta da percorrere».

Alcuni momenti dell'iniziativa del Centro Studi «Luigi Einaudi» organizzata a Palazzo Sersanti lo scorso mercoledì 10 maggio



© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INCONTRO DEL ROTARY CLUB VALLE DEL RUBICONE

"No alle auto elettriche"

La transizione ecologica nel settore dell'automotive è stato il tema trattato dal Rotary Club Valle del Rubicone nella locanda Antiche Macine sulle colline di Savignano.

"Nel 2035 entrerà in vigore la normativa europea che di fatto vieterà la circolazione delle vetture con motori endotermici alimentati da combustibili fossili. - ha detto il presidente Gian Piero Evangelisti - Per quella data le emissioni in atmosfera delle autovetture dovranno essere pari a zero. Quali saranno le

scelte dei Governi e delle case automobilistiche?".

Tra i relatori era presente anche Adolfo De Stefani Cosentino presidente della **Federauto**. "Parlare di macchine elettriche per me è una grande fatica e sinceramente è un mercato che vedo sbagliato. Non capisco perchè ci sia questo accanimento nei confronti dell'auto. In Italia possediamo 642 autovetture ogni mille abitanti, più di tutti in Europa e percorriamo 10.722 chilometri all'anno a testa, meno di tutti. Per questo trattare tutti allo stesso modo in Europa è una cretinata. O almeno è quello che penso io".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

De Stefani Cosentino tra gli ospiti dell'incontro organizzato dal Centro Studi Luigi Einaudi

Automotive, l'impegno per la transizione ecologica



'La transizione ecologica (sostenibile) del settore automotive - Prospettive e conseguenze economiche e Supply Chain' è il tema di un incontro organizzato dal Centro Studi Luigi Einaudi che avrà luogo domani alle 18, nella Sala Conferenze della Fondazione Cassa di Risparmio di Imola (Palazzo Sersanti, piazza Matteotti 8). Interverranno Adolfo De Stefani Cosentino (**nella foto**, presidente **Federauto**), Gian Primo Quagliano (presidente Econometrica e Centro Studi Promotor), e Pierangelo Raffini (assessore allo Sviluppo economico del Comune di Imola). I lavori saranno introdotti da Francesco Corrado.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

Nel 2023 se ne produrranno oltre 14 milioni,
il 20% delle nuove immatricolazioni mondiali

di **Elena Comelli**

Le auto con la spina mettono la freccia: vendite +35%

LE VENDITE globali di auto elettriche continuano a macinare record. Nel 2022 sono state vendute oltre 10 milioni di veicoli "alla spina", il 14% del totale, con la Cina a fare da apripista con il 60% circa del mercato complessivo. E per il 2023 si parla di 14 milioni di auto elettriche, una su cinque, in crescita del 35% rispetto allo scorso anno. Già nei primi tre mesi - da gennaio a marzo - si sono immatricolate 2,3 milioni di nuove vetture plug-in, il 25% in più in confronto allo stesso periodo del 2022. I numeri arrivano dal Global EV Outlook 2023 della Iea, l'Agenzia internazionale dell'energia, e comprendono sia i modelli 100% elettrici sia le auto ibride ricaricabili alla presa di corrente, rispettivamente BEV e PHEV (Battery Electric Vehicle, Plug-in Electric Vehicle), ma non le ibride senza spina. Per Fatih Birol (**nella foto a destra**), direttore esecutivo della Iea, «i veicoli elettrici sono una delle forze trainanti della nuova economia energetica globale e stanno determinando una trasformazione storica dell'industria automobilistica in tutto il mondo». E questa tendenza, sottolinea Birol, «ha implicazioni significative per la domanda globale di petrolio»: entro il 2030 i veicoli elettrici «eviteranno la necessità di almeno 5 milioni di barili al giorno di petrolio», anche perché le auto sono solo la prima ondata della mobilità elettrica.

«**Autobus e camion** elettrici seguiranno presto», afferma il numero uno della Iea. Guardando al 2030, nello scenario "centrale" della Iea, come sempre prudenziale, basato su obiettivi e impegni già annunciati dai governi, le vendite di veicoli elettrici raggiungeranno i 45 milioni, cioè il 35% circa del totale. Per quest'anno, la Iea prevede che la Cina rimarrà il primo mercato mondiale, con 8 milioni di auto elettriche vendute, in aumen-

to del 30% sul 2022, davanti a Europa e Usa. Per quanto riguarda l'Europa, è previsto un aumento del 25% sul 2022: un'auto su quattro venduta nel Vecchio Continente sarà elettrica quest'anno. Nel 2022 la crescita del mercato europeo era stata più lenta, con un +15% sul 2021, a 2,7 milioni di vetture elettriche vendute, in confronto al +65% toccato nel 2021 e alla media del +40% registrata nel periodo 2017-2019. La quota delle elettriche sul mercato complessivo però, in Europa è già arrivata nel 2022 al 21%, oltre un'auto su cinque. In termini di volumi, è in testa la Germania con 830mila vetture plug-in immatricolate nel 2022, oltre il doppio della Francia (330mila). L'Italia è in controtendenza: le vendite di modelli elettrici sono addirittura diminuite, da 140mila nel 2021 a 115mila nel 2022. Le auto 100% elettriche (escluse quindi le ibride plug-in) vendute lo scorso anno nel nostro Paese sono state poco più di 49mila, a fronte delle 67mila nel 2021, in calo del 27%. La quota di mercato delle elettriche sulle vendite complessive in Italia è scesa al 3,7%, anni luce da Paesi come Germania e Francia, che stanno vedendo ben altri numeri, con quote di mercato rispettivamente del 17% e 13% nel 2022.

In sostanza, la filiera automobilistica nazionale sta puntando sempre di più sull'elettrico, ma allo stesso tempo in Italia le vendite languono. Questa anomalia ha diverse cause. Tra esse, il fatto che gli incentivi italiani alle auto elettriche «sono in controtendenza rispetto alle politiche degli altri Paesi», afferma Francesco Naso, segretario generale di Motus-E, la prima associazione italiana costituita da operatori industriali, filiera automotive, mondo accademico e movimenti di opinione per accelerare il cambiamento verso la mobilità elettrica. L'Italia, infatti, ha ricominciato a sostenere l'ac-

quisto di auto endotermiche, anziché concentrare tutte le risorse (come ha fatto la Germania) sui bonus per i modelli elettrici. Inoltre mancano misure per sostenere con forza gli acquisti di modelli elettrici nelle flotte aziendali.

Più in generale, il governo spinge sul concetto della «neutralità tecnologica», sostenendo che l'auto elettrica non può essere la sola risposta alla mobilità del futuro e che si deve dare spazio anche all'alternativa dei biocarburanti, come si è visto anche nelle trattative portate avanti a livello europeo. L'effetto è stato di rimanere isolati nel Consiglio Ue, che il mese scorso ha dato il via libera al regolamento per lo stop entro il 2035 ai motori endotermici, con l'eccezione dei carburanti sintetici. Il nuovo regolamento prevede che a partire dal 1° gennaio 2035 tutte le nuove auto e i furgoni leggeri in arrivo sul mercato debbano essere a emissioni zero, quindi elettrici o alimentati con carburanti sintetici, come previsto dall'accordo raggiunto con Berlino, che ha escluso i biocarbu-

ranti portati avanti fino all'ultimo dall'Italia. I carburanti sintetici, peraltro, sono estremamente costosi e quindi resteranno un fenomeno di nicchia, dedicato a mercati particolari come la Formula 1 o l'altagamma, e non avranno alcuna rilevanza a livello di massa. Contrariamente alla politica, che continua a restare intrappolata in una diatriba ideologica su questi temi, l'industria italiana dell'auto avrebbe invece tutti gli elementi per giocarsi bene la partita della mobilità elettrica. La filiera italiana dei componenti automotive è già esposta per oltre il 60% verso committenti che puntano quasi esclusivamente sull'elettrico e il 90% della produzione italiana di auto elettriche è destinato ai mercati esteri.

In concreto, le industrie si stanno già muovendo verso l'elettrico: la politica, secondo Naso, dovrebbe seguire una strategia più organica sui trasporti, promuovendo i biocarburanti solo per i settori dove potranno essere effettivamente più utili, come le navi, gli aerei e i mezzi pesanti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA PROPOSTA DI FEDERAUTO

Ecobonus da ripensare per rilanciare gli acquisti

Anche nel mese di aprile in Italia la vendita di modelli elettrici, nonostante un

aumento in termini di volume del 29,9%, ottengono una quota di mercato pari ad appena il 3,1%. **Federauto**, la federazione dei concessionari, riscontra «uno stallo nell'impiego delle risorse Ecobonus per gli acquisti di

vetture a zero emissioni». L'Unrae, l'Associazione delle case automobilistiche estere, chiede di riformulare il sistema degli incentivi mentre L'Anfia che rappresenta i produttori locali propone di usare i 250 milioni non utilizzati nel 2022.





SOLO L'ITALIA PROCEDE CONTROMANO

Nel nostro Paese le vendite di modelli elettrici sono addirittura diminuite nel corso degli ultimi 12 mesi passando da 140mila a 115mila. Le auto 100% elettriche vendute lo scorso anno sono state poco più di 49mila, a fronte delle 67mila nel 2021, in calo del 27%

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

Nel 2023 se ne produrranno oltre 14 milioni,
il 20% delle nuove immatricolazioni mondiali

di **Elena Comelli**

Le auto con la spina mettono la freccia: vendite +35%

LE VENDITE globali di auto elettriche continuano a macinare record. Nel 2022 sono state vendute oltre 10 milioni di veicoli "alla spina", il 14% del totale, con la Cina a fare da apripista con il 60% circa del mercato complessivo. E per il 2023 si parla di 14 milioni di auto elettriche, una su cinque, in crescita del 35% rispetto allo scorso anno. Già nei primi tre mesi - da gennaio a marzo - si sono immatricolate 2,3 milioni di nuove vetture plug-in, il 25% in più in confronto allo stesso periodo del 2022. I numeri arrivano dal Global EV Outlook 2023 della Iea, l'Agenzia internazionale dell'energia, e comprendono sia i modelli 100% elettrici sia le auto ibride ricaricabili alla presa di corrente, rispettivamente BEV e PHEV (Battery Electric Vehicle, Plug-in Electric Vehicle), ma non le ibride senza spina. Per Fatih Birol (**nella foto a destra**), direttore esecutivo della Iea, «i veicoli elettrici sono una delle forze trainanti della nuova economia energetica globale e stanno determinando una trasformazione storica dell'industria automobilistica in tutto il mondo». E questa tendenza, sottolinea Birol, «ha implicazioni significative per la domanda globale di petrolio»: entro il 2030 i veicoli elettrici «eviteranno la necessità di almeno 5 milioni di barili al giorno di petrolio», anche perché le auto sono solo la prima ondata della mobilità elettrica.

«**Autobus e camion** elettrici seguiranno presto», afferma il numero uno della Iea. Guardando al 2030, nello scenario "centrale" della Iea, come sempre prudenziale, basato su obiettivi e impegni già annunciati dai governi, le vendite di veicoli elettrici raggiungeranno i 45 milioni, cioè il 35% circa del totale. Per quest'anno, la Iea prevede che la Cina rimarrà il primo mercato mondiale, con 8 milioni di auto elettriche vendute, in aumen-

to del 30% sul 2022, davanti a Europa e Usa. Per quanto riguarda l'Europa, è previsto un aumento del 25% sul 2022: un'auto su quattro venduta nel Vecchio Continente sarà elettrica quest'anno. Nel 2022 la crescita del mercato europeo era stata più lenta, con un +15% sul 2021, a 2,7 milioni di vetture elettriche vendute, in confronto al +65% toccato nel 2021 e alla media del +40% registrata nel periodo 2017-2019. La quota delle elettriche sul mercato complessivo però, in Europa è già arrivata nel 2022 al 21%, oltre un'auto su cinque. In termini di volumi, è in testa la Germania con 830mila vetture plug-in immatricolate nel 2022, oltre il doppio della Francia (330mila). L'Italia è in controtendenza: le vendite di modelli elettrici sono addirittura diminuite, da 140mila nel 2021 a 115mila nel 2022. Le auto 100% elettriche (escluse quindi le ibride plug-in) vendute lo scorso anno nel nostro Paese sono state poco più di 49mila, a fronte delle 67mila nel 2021, in calo del 27%. La quota di mercato delle elettriche sulle vendite complessive in Italia è scesa al 3,7%, anni luce da Paesi come Germania e Francia, che stanno vedendo ben altri numeri, con quote di mercato rispettivamente del 17% e 13% nel 2022.

In sostanza, la filiera automobilistica nazionale sta puntando sempre di più sull'elettrico, ma allo stesso tempo in Italia le vendite languono. Questa anomalia ha diverse cause. Tra esse, il fatto che gli incentivi italiani alle auto elettriche «sono in controtendenza rispetto alle politiche degli altri Paesi», afferma Francesco Naso, segretario generale di Motus-E, la prima associazione italiana costituita da operatori industriali, filiera automotive, mondo accademico e movimenti di opinione per accelerare il cambiamento verso la mobilità elettrica. L'Italia, infatti, ha ricominciato a sostenere l'ac-

quisto di auto endotermiche, anziché concentrare tutte le risorse (come ha fatto la Germania) sui bonus per i modelli elettrici. Inoltre mancano misure per sostenere con forza gli acquisti di modelli elettrici nelle flotte aziendali.

Più in generale, il governo spinge sul concetto della «neutralità tecnologica», sostenendo che l'auto elettrica non può essere la sola risposta alla mobilità del futuro e che si deve dare spazio anche all'alternativa dei biocarburanti, come si è visto anche nelle trattative portate avanti a livello europeo. L'effetto è stato di rimanere isolati nel Consiglio Ue, che il mese scorso ha dato il via libera al regolamento per lo stop entro il 2035 ai motori endotermici, con l'eccezione dei carburanti sintetici. Il nuovo regolamento prevede che a partire dal 1° gennaio 2035 tutte le nuove auto e i furgoni leggeri in arrivo sul mercato debbano essere a emissioni zero, quindi elettrici o alimentati con carburanti sintetici, come previsto dall'accordo raggiunto con Berlino, che ha escluso i biocarbu-

ranti portati avanti fino all'ultimo dall'Italia. I carburanti sintetici, peraltro, sono estremamente costosi e quindi resteranno un fenomeno di nicchia, dedicato a mercati particolari come la Formula 1 o l'altagamma, e non avranno alcuna rilevanza a livello di massa. Contrariamente alla politica, che continua a restare intrappolata in una diatriba ideologica su questi temi, l'industria italiana dell'auto avrebbe invece tutti gli elementi per giocarsi bene la partita della mobilità elettrica. La filiera italiana dei componenti automotive è già esposta per oltre il 60% verso committenti che puntano quasi esclusivamente sull'elettrico e il 90% della produzione italiana di auto elettriche è destinato ai mercati esteri.

In concreto, le industrie si stanno già muovendo verso l'elettrico: la politica, secondo Naso, dovrebbe seguire una strategia più organica sui trasporti, promuovendo i biocarburanti solo per i settori dove potranno essere effettivamente più utili, come le navi, gli aerei e i mezzi pesanti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA PROPOSTA DI FEDERAUTO

Ecobonus da ripensare per rilanciare gli acquisti

Anche nel mese di aprile in Italia la vendita di modelli elettrici, nonostante un

aumento in termini di volume del 29,9%, ottengono una quota di mercato pari ad appena il 3,1%. **Federauto**, la federazione dei concessionari, riscontra «uno stallo nell'impiego delle risorse Ecobonus per gli acquisti di

vetture a zero emissioni». L'Unrae, l'Associazione delle case automobilistiche estere, chiede di riformulare il sistema degli incentivi mentre L'Anfia che rappresenta i produttori locali propone di usare i 250 milioni non utilizzati nel 2022.



108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



SOLO L'ITALIA PROCEDE CONTROMANO

Nel nostro Paese le vendite di modelli elettrici sono addirittura diminuite nel corso degli ultimi 12 mesi passando da 140mila a 115mila. Le auto 100% elettriche vendute lo scorso anno sono state poco più di 49mila, a fronte delle 67mila nel 2021, in calo del 27%

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



Nel 2023 se ne produrranno oltre 14 milioni,
il 20% delle nuove immatricolazioni mondiali

di **Elena Comelli**

Le auto con la spina mettono la freccia: vendite +35%

LE VENDITE globali di auto elettriche continuano a macinare record. Nel 2022 sono state vendute oltre 10 milioni di veicoli "alla spina", il 14% del totale, con la Cina a fare da apripista con il 60% circa del mercato complessivo. E per il 2023 si parla di 14 milioni di auto elettriche, una su cinque, in crescita del 35% rispetto allo scorso anno. Già nei primi tre mesi - da gennaio a marzo - si sono immatricolate 2,3 milioni di nuove vetture plug-in, il 25% in più in confronto allo stesso periodo del 2022. I numeri arrivano dal Global EV Outlook 2023 della Iea, l'Agenzia internazionale dell'energia, e comprendono sia i modelli 100% elettrici sia le auto ibride ricaricabili alla presa di corrente, rispettivamente BEV e PHEV (Battery Electric Vehicle, Plug-in Electric Vehicle), ma non le ibride senza spina. Per Fatih Birol (**nella foto a destra**), direttore esecutivo della Iea, «i veicoli elettrici sono una delle forze trainanti della nuova economia energetica globale e stanno determinando una trasformazione storica dell'industria automobilistica in tutto il mondo». E questa tendenza, sottolinea Birol, «ha implicazioni significative per la domanda globale di petrolio»: entro il 2030 i veicoli elettrici «eviteranno la necessità di almeno 5 milioni di barili al giorno di petrolio», anche perché le auto sono solo la prima ondata della mobilità elettrica.

«**Autobus e camion** elettrici seguiranno presto», afferma il numero uno della Iea. Guardando al 2030, nello scenario "centrale" della Iea, come sempre prudenziale, basato su obiettivi e impegni già annunciati dai governi, le vendite di veicoli elettrici raggiungeranno i 45 milioni, cioè il 35% circa del totale. Per quest'anno, la Iea prevede che la Cina rimarrà il primo mercato mondiale, con 8 milioni di auto elettriche vendute, in aumen-

to del 30% sul 2022, davanti a Europa e Usa. Per quanto riguarda l'Europa, è previsto un aumento del 25% sul 2022: un'auto su quattro venduta nel Vecchio Continente sarà elettrica quest'anno. Nel 2022 la crescita del mercato europeo era stata più lenta, con un +15% sul 2021, a 2,7 milioni di vetture elettriche vendute, in confronto al +65% toccato nel 2021 e alla media del +40% registrata nel periodo 2017-2019. La quota delle elettriche sul mercato complessivo però, in Europa è già arrivata nel 2022 al 21%, oltre un'auto su cinque. In termini di volumi, è in testa la Germania con 830mila vetture plug-in immatricolate nel 2022, oltre il doppio della Francia (330mila). L'Italia è in controtendenza: le vendite di modelli elettrici sono addirittura diminuite, da 140mila nel 2021 a 115mila nel 2022. Le auto 100% elettriche (escluse quindi le ibride plug-in) vendute lo scorso anno nel nostro Paese sono state poco più di 49mila, a fronte delle 67mila nel 2021, in calo del 27%. La quota di mercato delle elettriche sulle vendite complessive in Italia è scesa al 3,7%, anni luce da Paesi come Germania e Francia, che stanno vedendo ben altri numeri, con quote di mercato rispettivamente del 17% e 13% nel 2022.

In sostanza, la filiera automobilistica nazionale sta puntando sempre di più sull'elettrico, ma allo stesso tempo in Italia le vendite languono. Questa anomalia ha diverse cause. Tra esse, il fatto che gli incentivi italiani alle auto elettriche «sono in controtendenza rispetto alle politiche degli altri Paesi», afferma Francesco Naso, segretario generale di Motus-E, la prima associazione italiana costituita da operatori industriali, filiera automotive, mondo accademico e movimenti di opinione per accelerare il cambiamento verso la mobilità elettrica. L'Italia, infatti, ha ricominciato a sostenere l'ac-

quisto di auto endotermiche, anziché concentrare tutte le risorse (come ha fatto la Germania) sui bonus per i modelli elettrici. Inoltre mancano misure per sostenere con forza gli acquisti di modelli elettrici nelle flotte aziendali.

Più in generale, il governo spinge sul concetto della «neutralità tecnologica», sostenendo che l'auto elettrica non può essere la sola risposta alla mobilità del futuro e che si deve dare spazio anche all'alternativa dei biocarburanti, come si è visto anche nelle trattative portate avanti a livello europeo. L'effetto è stato di rimanere isolati nel Consiglio Ue, che il mese scorso ha dato il via libera al regolamento per lo stop entro il 2035 ai motori endotermici, con l'eccezione dei carburanti sintetici. Il nuovo regolamento prevede che a partire dal 1° gennaio 2035 tutte le nuove auto e i furgoni leggeri in arrivo sul mercato debbano essere a emissioni zero, quindi elettrici o alimentati con carburanti sintetici, come previsto dall'accordo raggiunto con Berlino, che ha escluso i biocarbu-

ranti portati avanti fino all'ultimo dall'Italia. I carburanti sintetici, peraltro, sono estremamente costosi e quindi resteranno un fenomeno di nicchia, dedicato a mercati particolari come la Formula 1 o l'altagamma, e non avranno alcuna rilevanza a livello di massa. Contrariamente alla politica, che continua a restare intrappolata in una diatriba ideologica su questi temi, l'industria italiana dell'auto avrebbe invece tutti gli elementi per giocarsi bene la partita della mobilità elettrica. La filiera italiana dei componenti automotive è già esposta per oltre il 60% verso committenti che puntano quasi esclusivamente sull'elettrico e il 90% della produzione italiana di auto elettriche è destinato ai mercati esteri.

In concreto, le industrie si stanno già muovendo verso l'elettrico: la politica, secondo Naso, dovrebbe seguire una strategia più organica sui trasporti, promuovendo i biocarburanti solo per i settori dove potranno essere effettivamente più utili, come le navi, gli aerei e i mezzi pesanti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA PROPOSTA DI FEDERAUTO

Ecobonus da ripensare per rilanciare gli acquisti

Anche nel mese di aprile in Italia la vendita di modelli elettrici, nonostante un

aumento in termini di volume del 29,9%, ottengono una quota di mercato pari ad appena il 3,1%. **Federauto**, la federazione dei concessionari, riscontra «uno stallo nell'impiego delle risorse Ecobonus per gli acquisti di

vetture a zero emissioni». L'Unrae, l'Associazione delle case automobilistiche estere, chiede di riformulare il sistema degli incentivi mentre L'Anfia che rappresenta i produttori locali propone di usare i 250 milioni non utilizzati nel 2022.





SOLO L'ITALIA PROCEDE CONTROMANO

Nel nostro Paese le vendite di modelli elettrici sono addirittura diminuite nel corso degli ultimi 12 mesi passando da 140mila a 115mila. Le auto 100% elettriche vendute lo scorso anno sono state poco più di 49mila, a fronte delle 67mila nel 2021, in calo del 27%

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



Incentivi in stallo per i **veicoli green** **Federauto: «Sistema da modificare»**

► «Anche ad aprile c'è stato uno stallo nell'impiego delle risorse Ecobonus destinate a favorire gli acquisti di vetture a zero o bassissime emissioni». Così il presidente di **Federauto**, Adolfo De Stefani Cosentino. Dalla partenza della misura ad oggi, i fondi hanno segnato un utilizzo del 12,9% sulla fascia 0-20 g/Km di CO2 e del 6,4% per quella successiva 21-60 g/Km di CO2. «Se procediamo di questo passo - spiega Cosentino - gli avanzi saranno consistenti anche quest'anno, mentre se si vuole davvero favorire il rinnovo del parco obsoleto e accelerare sui veicoli green, va ridefinito il sistema dei contributi statali»



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



Incentivi in stallo per i **veicoli green** **Federauto: «Sistema da modificare»**

► «Anche ad aprile c'è stato uno stallo nell'impiego delle risorse Ecobonus destinate a favorire gli acquisti di vetture a zero o bassissime emissioni». Così il presidente di Federauto, Adolfo De Stefani Cosentino. Dalla partenza della misura ad oggi, i fondi hanno segnato un utilizzo del 12,9% sulla fascia 0-20 g/Km di CO2 e del 6,4% per quella successiva 21-60 g/Km di CO2. «Se procediamo di questo passo - spiega Cosentino - gli avanzi saranno consistenti anche quest'anno, mentre se si vuole davvero favorire il rinnovo del parco obsoleto e accelerare sui veicoli green, va ridefinito il sistema dei contributi statali»



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

Incentivi in stallo per i **veicoli green** **Federauto: «Sistema da modificare»**

► «Anche ad aprile c'è stato uno stallo nell'impiego delle risorse Ecobonus destinate a favorire gli acquisti di vetture a zero o bassissime emissioni». Così il presidente di **Federauto**, Adolfo De Stefani Cosentino. Dalla partenza della misura ad oggi, i fondi hanno segnato un utilizzo del 12,9% sulla fascia 0-20 g/Km di CO2 e del 6,4% per quella successiva 21-60 g/Km di CO2. «Se procediamo di questo passo - spiega Cosentino - gli avanzi saranno consistenti anche quest'anno, mentre se si vuole davvero favorire il rinnovo del parco obsoleto e accelerare sui veicoli green, va ridefinito il sistema dei contributi statali»



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



Incentivi in stallo per i **veicoli green** **Federauto: «Sistema da modificare»**

► «Anche ad aprile c'è stato uno stallo nell'impiego delle risorse Ecobonus destinate a favorire gli acquisti di vetture a zero o bassissime emissioni». Così il presidente di **Federauto**, Adolfo De Stefani Cosentino. Dalla partenza della misura ad oggi, i fondi hanno segnato un utilizzo del 12,9% sulla fascia 0-20 g/Km di CO2 e del 6,4% per quella successiva 21-60 g/Km di CO2. «Se procediamo di questo passo - spiega Cosentino - gli avanzi saranno consistenti anche quest'anno, mentre se si vuole davvero favorire il rinnovo del parco obsoleto e accelerare sui veicoli green, va ridefinito il sistema dei contributi statali»



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

CORNER DEALER DI MASSIMO ARTUSI
VICEPRESIDENTE FEDERAUTO CON DELEGA
TRUCK E VEICOLI COMMERCIALI

PERCHÉ I COSTRUTTORI DEVONO PAGARE DOPPIO?

La convulsa corsa verso la transizione verde dei trasporti, distorta già dal suo inizio dai tratti dell'ideologismo anziché da quelli della concretezza, spesso provoca squilibri che da una parte dimenticano i criteri di equità e giustizia, dall'altra ignorano la realtà nella quale bisogna muoversi, con il risultato di vanificare proprio quell'obiettivo della decarbonizzazione che sta a cuore a tutti. È il caso delle gravose multe che le direttive europee hanno deciso di far pagare alle case costruttrici che non rispettano gli obiettivi di riduzione delle emissioni di anidride carbonica. La norma attualmente in vigore, che già riguarda i veicoli pesanti, prevede che le case i cui veicoli immatricolati annualmente non rispetteranno la riduzione media (di CO₂, rispetto l'immatricolato 2019) del 15 per cento nel 2025 subiranno una sanzione pari a 4.250 euro (6.800 euro dal 2030) per ogni grammo di CO₂/tKm in eccesso (riduzione media da non confondere con l'ultima e ancor più impegnativa proposta della Commissione del 14 febbraio scorso che per i veicoli industriali ha proposto nuovi obiettivi pari a: 45 per cento a partire dal 2030; 65 per cento dal 2035; 90 per cento dal 2040). Si tratta di cifre da capogiro che si aggiungono ai massicci investimenti fatti dalle case proprio nel tentativo di raggiungere l'obiettivo (volendo dimenticare "per un attimo" la nuova proposta di Euro VII anch'essa bisognosa di ingenti investimenti di sviluppo e messa

Massimo Artusi,
Vicepresidente
Federauto con
delega Truck
e Van.



in produzione). Ma la transizione green è responsabilità di molti altri soggetti come, ad esempio, le istituzioni pubbliche nazionali e locali, dalle quali dipendono politiche energetiche, autorizzazioni e permessi, o le energy company dalle quali dipendono la fornitura e le reti di rifornimento, senza le quali non si capisce a chi le case costruttrici potrebbero vendere i loro veicoli a emissioni zero. Non dovrebbero allora essere multati tutti i soggetti coinvolti e a tutti i livelli (come d'altronde suggeriscono ACEA e IRU)? E perché ostinarsi sulla strada della penalizzazione delle case costruttrici quando l'uso dei biocarburanti - che più crescono peso e dimensioni del veicolo, più appaiono indispensabili - potrebbe abbassare nettamente la quota di emissioni di cui si vuol far carico (a suon di multe) ai costruttori e - eventualmente - agli altri responsabili dei ritardi nella decarbonizzazione? Sarebbe un modo costruttivo per aiutare ad evitare le sanzioni, ma soprattutto per favorire al tempo stesso la riduzione dell'impatto ambientale. Che è il fine che tutti intendiamo raggiungere e, potendo, nel tempo più breve possibile.





FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

Web

Federauto, Cosentino: incentivi in stallo, rivedere sistema

Utilizzo fascia 0-20 g/km CO2 12,9%, 21-60 g/km 6,4%

02/05/2023 19:11 [Auto](#)



Milano, 2 mag. (askanews) – “Anche nel mese appena trascorso riscontriamo uno stallo nell’impiego delle risorse Ecobonus destinate a favorire gli acquisti di vetture a zero o bassissime emissioni”. Così il presidente di Federauto, Adolfo De Stefani Cosentino.

Dalla partenza della misura ad oggi, i fondi hanno segnato un utilizzo del 12,9% sulla fascia 0-20 g/Km di CO2 e del 6,4% per quella successiva 21-60 g/Km di CO2.

“Se procediamo di questo passo – spiega Cosentino – gli avanzi saranno consistenti anche quest’anno, mentre se si vuole davvero favorire il rinnovo del parco obsoleto e accelerare sui veicoli green, va ridefinito il sistema dei contributi statali, migliorando l’impiego delle risorse correnti e di quelle avanzate nel 2022, nonché promuovendo una politica fiscale maggiormente premiante per i veicoli ambientalmente sostenibili. Attendiamo, pertanto, di conoscere come il Governo intenda migliorare il meccanismo di incentivazione”.



BORSA ITALIANA

AUTO ITALIA: FEDERAUTO, VANNO RIMODULATI INCENTIVI PER SOSTENERE VENDITE ELETTRICO

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 02 mag - 'Anche nel mese appena trascorso riscontriamo uno stallo nell'impiego delle risorse Ecobonus destinate a favorire gli acquisti di vetture a zero o bassissime emissioni. Dalla partenza della misura ad oggi, tali fondi hanno segnato un utilizzo del 12,9% sulla fascia 0-20 g/Km di CO2 e appena del 6,4% per quella successiva 21-60 g/Km di CO2. Poca cosa!'. Lo dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto, commentando le immatricolazioni di aprile, che hanno mostrato una crescita rispetto allo stesso mese di un anno fa, anche perché si confrontavano con un mese influenzato dall'attesa degli incentivi e dalla crisi dei microchip. Per quanto riguarda i primi quattro mesi del 2023, rispetto al pre-pandemia (2019) mostrano ancora un calo: mancano all'appello ancora circa 160.000 unità (-22,5%). Tornando agli incentivi, per De Stefani Cosentino, 'se procediamo di questo passo gli avanzi saranno consistenti anche quest'anno, mentre se si vuole davvero favorire il rinnovo del parco obsoleto e accelerare sui veicoli green, non solo in termini percentuali ma soprattutto nei volumi venduti e circolanti, va ridefinito il sistema dei contributi statali, migliorando l'impiego delle risorse correnti e di quelle avanzate nel 2022, nonché promuovendo una politica fiscale maggiormente premiante per i veicoli ambientalmente sostenibili. Attendiamo, pertanto, di conoscere come il Governo intenda migliorare il meccanismo di incentivazione volto a diminuire l'impronta di anidride carbonica delle autovetture e accompagnare adeguatamente la transizione dell'automotive'. Infatti, continua, 'siamo ancora in un contesto macroeconomico in cui i prezzi dell'elettrico, oltre all'inflazione già elevata, sono più alti delle corrispondenti motorizzazioni a combustione interna, quindi, è fondamentale l'intervento pubblico per recuperare questo gap e stimolare gli acquisti di veicoli elettrici e a basso impatto ambientale da parte di tutte le fasce di clientela e, in particolare, del comparto delle flotte che risulta determinante per allargare la conoscenza e la fiducia verso la mobilità elettrificata'. Al contempo, conclude De Stefani, 'è necessario sostenere gli investimenti per la realizzazione di infrastrutture e punti di ricarica elettrica rapidi ed affidabili, sia in ambito pubblico che privato, semplificando procedure e accorciando le tempistiche di attuazione previste dalle varie disposizioni normative vigenti'.

(RADIOCOR) 02-05-23 18:26:48 (0613) 5 NNNN

Auto: boom di immatricolazioni, ad aprile +29,2%

• Martedì, 02 maggio 2023

AGIPRESS - Secondo i dati pubblicati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ad aprile le immatricolazioni di autovetture nuove sono state 125.805, con un incremento del +29,2% rispetto ai magri dati di chiusura di aprile 2022 (97.365) influenzati dall'attesa degli incentivi e dalla crisi dei microchip. Nel primo quadrimestre del 2023 si raggiungono quindi le 552.850 unità, in aumento del +26,9% rispetto ai volumi del periodo gennaio-aprile 2022, anche se nel confronto con il primo quadrimestre 2019 mancano all'appello ancora circa 160.000 pezzi (-22,5%). «Anche nel mese appena trascorso riscontriamo uno stallo nell'impiego delle risorse Ecobonus destinate a favorire gli acquisti di vetture a zero o bassissime emissioni. Dalla partenza della misura ad oggi, tali fondi hanno segnato un utilizzo del 12,9% sulla fascia 0-20 g/Km di CO₂ e appena del 6,4% per quella successiva 21-60 g/Km di CO₂. Poca cosa!», dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto «Se procediamo di questo passo gli avanzi saranno consistenti anche quest'anno, mentre se si vuole davvero favorire il rinnovo del parco obsoleto e accelerare sui veicoli green, non solo in termini percentuali ma soprattutto nei volumi venduti e circolanti, va ridefinito il sistema dei contributi statali, migliorando l'impiego delle risorse correnti e di quelle avanzate nel 2022, nonché promuovendo una politica fiscale maggiormente premiante per i veicoli ambientalmente sostenibili. Attendiamo, pertanto, di conoscere come il Governo intenda migliorare il meccanismo di incentivazione volto a diminuire l'impronta di anidride carbonica delle autovetture e accompagnare adeguatamente la transizione dell'automotive».

Dal punto di vista delle alimentazioni, ad aprile le BEV sono aumentate del +31,6% ma i volumi totali da inizio anno rimangono deboli (20.356 unità) e la rappresentatività sul mercato totale è pari al 3,7%, mentre le ibride plug-in nel mese sono in crescita del +7,9% (quota 4,7%) e nei primi quattro mesi del 2023 raggiungono una share del 4,5%; le ibride non ricaricabili (+28,7% nel mese) mantengono una quota del 34,7% ad aprile e del 35,5% nel periodo gennaio-aprile. Le autovetture a benzina e diesel vedono nel mese rispettivamente un incremento del +38,7% e +20,7% e rimangono stabili in termini di quota nel primo quadrimestre dell'anno: 27,8% per benzina e 19,3% per diesel. Infine, le vetture targate a Gpl (+43,4% nel mese) rappresentano l'8,3% dell'immatricolato di aprile e il 9% nel cumulato, mentre quelle a metano sempre in fortissimo calo del -89,3% oramai non sono più significative sul totale.

Con riferimento ai canali di distribuzione, il comparto dei privati registra una variazione positiva del +16,9% con una quota mensile del 48,6% (-2,5 p.p. su marzo); tuttavia, nel primo quadrimestre 2023 nonostante la crescita pari al +11,3%, la quota del 54% risulta inferiore di 7,5 p.p. su quella del periodo gennaio-aprile 2022. Anche le immatricolazioni a società ottengono un aumento del +16% (quota mese 13,3%, quota da inizio anno 13,5%) mentre il noleggio mette a bilancio un'ulteriore crescita del +54,5% - attribuibile alla tendenza positiva della componente a breve termine per l'inflottamento della stagione turistica - portando a chiudere i primi quattro mesi del 2023 con una crescita del +72,2% e una quota del 32,5% sul mercato complessivo.

Negli ultimi tre giorni di aprile è stato immatricolato ben il 47,3% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni sui dati Dataforce, hanno rappresentato il 9,1% dei volumi di vendita mensili, con un incremento del +26,1% sull'analogo mese 2022. AGIPRESS

Immatricolazioni Auto aprile 2023: le vendite segnano +29,2%

Gaetano Cesarano

03/05/2023 - 10:11



Prospettive positive dal mercato auto che ad aprile 2023 continua a mostrare segni di ripresa, ma gli addetti ai lavori chiedono una revisione del sistema degli incentivi ecobonus.

Continua la serie positiva per il **mercato dell'auto italiano** con la **nona crescita consecutiva** delle immatricolazioni registrata nel mese di aprile 2023.

Rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, il consuntivo segna **+29,2% (125.805 contro 97.365 unità)**, con il totale dei volumi di vendita sui primi quattro mesi dell'anno che raggiunge +26,9%

Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, fa notare che: *"la situazione del mercato italiano è **allineata a quella del mercato europeo** con una importante **differenza nella composizione delle immatricolazioni**. In tutta l'Unione la quota delle auto elettriche cresce con valori a due cifre, mentre in Italia siamo ancora ben lontani da questa situazione"*.

Anche ad aprile 2023 si nota infatti uno **stallo nell'impiego delle risorse Ecobonus** destinate a favorire gli acquisti di veicoli a basse emissioni o impatto zero, con un utilizzo dei fondi pari ad appena il 12,9% per la fascia 0-20 gr/Km di CO2 e 6,4% per quella 21-60 gr/Km.

Con l'intenzione di supportare anche l'acquisto di veicoli ad alimentazione tradizionale, per **accelerare la sostituzione del parco circolante** con ovvi benefici in termini di sicurezza della circolazione e di inquinamento, alcune settimane fa da parte del Governo sembrava in realtà essersi aperta una possibilità per **rivedere il sistema degli incentivi auto 2023**, ma al momento non risultano aggiornamenti in tal senso.

Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la federazione dei concessionari auto ha commentato: *"se procediamo di questo passo gli avanzi saranno consistenti anche quest'anno, mentre se si vuole davvero favorire il rinnovo del parco obsoleto e accelerare sui veicoli green, non solo in termini*

percentuali ma soprattutto nei volumi venduti e circolanti, va ridefinito il sistema dei contributi statali, migliorando l'impiego delle risorse correnti e di quelle avanzate nel 2022, nonché promuovendo una politica fiscale maggiormente premiante per i veicoli ambientalmente sostenibili. Attendiamo, pertanto, di conoscere come il Governo intenda migliorare il meccanismo di incentivazione volto a diminuire l'impronta di anidride carbonica delle autovetture e accompagnare adeguatamente la transizione automotive".

Alimentazioni auto Aprile 2023

Dal punto di vista delle alimentazioni, ad aprile **le auto 100% elettriche sono aumentate del 31,6%** ma i volumi totali da inizio anno sono deboli (20.356 unità) con una rappresentatività sul mercato totale pari al 3,7%. Le ibride plug-in sono in crescita del +7,9% e nei primi quattro mesi del 2023 raggiungono una share del 4,5%, mentre le ibride non ricaricabili (+28,7% nel mese) mantengono una quota del 34,7% ad aprile e del 35,5% nel periodo gennaio-aprile 2023. Le autovetture benzina e Diesel registrano rispettivamente un incremento del 38,7% e 20,7% con **le vetture GPL che arrivano a segnare sul mese +43,4%**. In fortissimo calo le auto a metano (-89,3%) ormai non più significative sul totale immatricolato.

Mercato Auto Aprile 2023: privati vs società

Con riferimento ai canali di distribuzione, il comparto dei privati registra una variazione positiva del +16,9% tuttavia, da gennaio a marzo 2023 e nonostante una crescita del +11,3%, la quota totale risulta inferiore allo stesso periodo del 2022. Le immatricolazioni a società segnano un aumento del 16% con il **canale noleggio** che mette a bilancio un'ulteriore crescita del +54,5%.

Più incentivi e non solo: cosa serve all'auto elettrica in Italia

Anfia, Federauto, Motus-E e Unrae commentano i dati sulle immatricolazioni di aprile e chiedono più bonus e colonnine di ricarica



03 Maggio 2023 alle 13:00

In Italia, ad aprile, “la CO2 media è cresciuta del 2,9%”. La transizione non può più aspettare, a cominciare da quella della mobilità. A lanciare l’appello è Michele Crisci, presidente di Unrae, che parte da questi numeri per commentare le **immatricolazioni d’auto** sostenibili nel mese alle spalle.

E questo al netto della crescita delle vetture elettriche, che vedono le **vendite** salire a quota 3.996, registrando un +29,9% rispetto allo stesso periodo dell’anno scorso (3.077). Il contraltare è però la market share, ferma al 3,1% di aprile e al 3,7% del quadrimestre, contro i dati in doppia cifra degli altri grandi mercati europei.

Più incentivi

Stando infatti a **Motus-E**, realtà come Francia, Germania e Regno Unito portano l’**auto elettrica** rispettivamente al 15,4%, 14,2% e 15,4% delle immatricolazioni totali (dati riferiti al primo trimestre). Il perché di questo gap lo spiega la stessa associazione attraverso il segretario generale Francesco Naso:

“Sono tutti segnali da leggere attentamente – sostiene –. Con un’adeguata revisione delle politiche incentivanti e fiscali, per privati e **flotte**, il mercato italiano delle auto elettriche potrebbe crescere in modo davvero notevole, tornando a recuperare terreno rispetto ai maggiori Paesi europei, con cui siamo già abbondantemente in grado di

competere dal punto di vista delle infrastrutture di ricarica. Le risorse ci sono, dobbiamo impiegarle nel modo più efficace possibile”.

E le colonnine?

Insomma, è principalmente una questione di politiche e incentivi. Posizione, quella di Motus-E, che mette d'accordo **Unrae**: “È urgente una riformulazione dei bonus, con innalzamento dei tetti di prezzo e l'[inclusione di tutte le persone giuridiche](#) con bonus a importo pieno – aggiunge Crisci –. Aspettiamo quindi la convocazione del [Tavolo Automotive](#), di cui non si hanno più notizie, per lavorare di comune accordo verso obiettivi condivisi”.

C'è poi tutto il capitolo sulla **ricarica**. “È necessario recuperare i ritardi accumulati”, spera Unrae. Il discorso vale soprattutto “[lungo le autostrade](#) e strade statali”, senza però dimenticare “l’emanazione delle norme previste dai [decreti Mase](#) (sul Pnrr, ndr) e di quelle per l’acquisto e l’installazione di **colonnine** da parte di [privati e condomini](#)”.

Che fine hanno fatto gli incentivi alle colonnine?

Cercasi fiducia

Anche Anfia e Federauto spingono per una politica più decisa. “Chiediamo di accelerare la rimodulazione degli [incentivi attualmente in vigore](#) per l’acquisto di vetture a bassissime e zero emissioni e di provvedere alla riallocazione degli oltre 250 milioni di euro avanzati dall’ecobonus 2022 per l’incentivazione delle fasce 0-20, per supportare la ripresa e la crescita del mercato delle auto elettriche (BEV), anche aumentandone l’incentivo unitario, e 61-135 g/km di CO2”, è la richiesta di Paolo Scudieri, presidente di **Anfia**.

Dichiarazioni a cui fanno eco le parole di Adolfo De Stefani Cosentino, omologo di **Federauto**: “Anche nel [mese appena trascorso](#) riscontriamo uno stallo nell’impiego delle risorse ecobonus destinate a favorire gli [acquisti di vetture a zero o bassissime emissioni](#). Dalla partenza della misura ad oggi, tali fondi hanno segnato un utilizzo del 12,9% sulla fascia 0-20 g/Km di CO2 e appena del 6,4% per quella successiva 21-60 g/km di CO2. Poca cosa”.

“Siamo ancora in un contesto macroeconomico in cui i prezzi dell’elettrico, oltre all’inflazione già elevata, sono più alti delle corrispondenti motorizzazioni a combustione interna, quindi, è fondamentale l’intervento pubblico per recuperare questo gap e stimolare gli acquisti di veicoli elettrici e a basso impatto ambientale da parte di tutte le fasce di clientela e, in particolare, del comparto delle flotte che risulta determinante per allargare la conoscenza e la fiducia verso la mobilità elettrificata”.

“La transizione ecologica (sostenibile) del settore automotive”, iniziativa del Centro Studi “Luigi Einaudi”

8 Mag 2023 |

Imola. “La transizione ecologica (sostenibile) del settore automotive – Prospettive e conseguenze economiche e Supply Chain” è il tema di un incontro organizzato dal Centro Studi Luigi Einaudi che avrà luogo **giovedì 11 maggio**, ore 18, nella Sala Conferenze della Fondazione Cassa di Risparmio di Imola (Palazzo Sersanti, piazza Matteotti 8).



Interverranno Adolfo De Stefani Cosentino (presidente Federauto), Gian Primo Quagliano (presidente Econometrica e Centro Studi Promotor) e Pierangelo Raffini (assessore allo Sviluppo economico del Comune di Imola). I lavori saranno introdotti da Francesco Corrado (presidente del Centro Studi “Luigi Einaudi”). Modera l’incontro il giornalista Valerio Zanotti.

L’evento ha il patrocinio del Comune di Imola e si svolge in collaborazione con l’Associazione liberi professionisti e lavoratori autonomi “Giovanni Codronchi Argeli”. L’iniziativa è resa possibile grazie al contributo determinante della Fondazione Cassa di Risparmio di Imola. Durante l’evento saranno svolte riprese foto-video.

Ingresso gratuito, prenotazione necessaria al link: <https://imola11maggio.eventbrite.it>

“Come sempre il nostro Centro studi si pone l’obiettivo di fornire elementi per approfondire temi di attualità – spiega **Francesco Corrado** -, come lo è quello della transizione all’elettrico

nel settore automotive. Il nostro interesse è di portare nella discussione riflessioni, dati ed elementi di conoscenza utili per capire, e l'iniziativa dell'11 maggio approfondirà questi aspetti: dalle tipologie di carburanti (elettrico, sintetico, biocarburanti) all'approvvigionamento di queste fonti; dalla fotografia attuale del parco macchine in Italia ed Europa, al costo delle auto elettriche ed endotermiche; dal quadro economico attuale nel quale viene calata questa scelta, agli effetti sull'occupazione in tutta quella che è la catena dell'approvvigionamento del settore. Senza dimenticare chiaramente il confronto tra l'impatto inquinante delle diverse tecnologie".

Le dichiarazioni

"Questa transizione all'elettrico la possiamo spiegare con due parole: inarrestabile e irraggiungibile – afferma **Adolfo De Stefani Cosentino** -. Ormai quasi tutti i costruttori stanno andando in quella direzione. Entro due anni il 44% delle vetture prodotte per il mercato europeo saranno elettriche; il 66% delle nuove motorizzazioni saranno anch'esse elettriche. Irraggiungibile perché non tutti possono permettersi di cambiare l'auto. La decisione del Consiglio UE di non chiudere ai carburanti sintetici è solo un favore alla Germania, anche perché per fare un litro di fuel oggi ci vogliono 20 euro, che potranno scendere a 3 se si va verso una produzione industriale, ben lontani però dallo 0,45 che costa oggi produrre benzina e gasolio. Mentre sono rimasti fuori i biocarburanti, che già si potrebbero usare in tutti gli euro 6 e in gran parte degli euro 5. Il problema è che li ha proposti l'Italia che è la cenerentola d'Europa. Tutte queste affermazioni le spiegherò con dati alla mano, compreso il falso mito che l'elettrico non inquina. L'errore di fondo nasce dal non considerare il concetto di neutralità tecnologica, ma solo quello di emissione. L'importante è che la macchina non emetta CO₂, ma dimostrerò che un'auto elettrica non inquina certamente meno".

"Sono molti i Paesi che mettono in discussione il fatto che a partire dal 2035 nel territorio della Ue non si possano più immatricolare auto con motore a combustione interna – aggiunge **Gian Primo Quagliano** -. La speranza è che si possa trovare un accordo affinché, a partire dal 2035, si possano anche immatricolare, oltre alle auto elettriche, anche altre auto con emissioni zero di CO₂, senza mettere in discussione la strategicità dell'auto elettrica nella salvaguardia dell'ambiente. Non a caso tutti i paesi dell'Ue si stanno da tempo muovendo in questa direzione, ma i risultati raggiunti sono molto diversi tra paese e paese. Purtroppo, su questo fronte l'Italia è molto indietro. Nel 2022 infatti la quota delle auto elettriche sulle immatricolazioni di auto in Italia è stata del 3,7% contro il 12,1% dell'Unione europea. Il problema principale è che l'auto elettrica oggi costa decisamente di più di un'auto tradizionale. Gli incentivi attualmente in vigore non funzionano e gli stanziamenti dedicati restano in larga misura inutilizzati e ciò, anche e soprattutto, perché nell'accesso agli incentivi vengono penalizzate le flotte aziendali e questo nonostante che il mondo delle aziende sia ideale per far decollare gli acquisti di auto elettriche".

“Rispetto a quando abbiamo pensato questa iniziativa il quadro oggi è un poco più chiaro. Con la ratifica del Consiglio Ue sembra ci siano alcune aperture, in particolare sui carburanti sintetici, anche se sono esclusi i biocarburanti sui quali l’Italia puntava. L’obiettivo che ci poniamo con questo incontro è di capire vantaggi, svantaggi e rischi di questo passaggio epocale. Una transizione energetica all’elettrico così spinta, dopo che per un centinaio di anni si è fatto poco sul fronte dell’inquinamento, non può che creare determinati problemi. L’elettrico non è la panacea, commetteremmo un grave errore se abbandonassimo altre possibilità, come quelle create dall’idrogeno. Anche perché l’elettrico non è esente da problemi di inquinamento, ad esempio nello smaltimento delle batterie, così come non è facile la ricerca delle materie prime per confezionarle. Infine ricordiamo che sono circa 270 mila le persone impiegate direttamente o indirettamente dall’industria automobilistica nel Paese e, quindi, potranno sorgere problemi di ricollocamento per parte di queste professionalità”, conclude **Pierangelo Raffini**.

La situazione ad oggi

Il Consiglio Ue a fine marzo 2023 ha dato il via libera al regolamento che prescrive lo stop ai motori endotermici per le auto e i furgoni nuovi a partire dal 2035. L’Italia si è astenuta ritenendo che, da parte della Commissione, ci sia stata un’apertura sui carburanti neutri in termini di rilascio di anidride carbonica.

Infatti in una dichiarazione della Commissione, al momento non resa nota, viene stabilita di fatto una specie di deroga per i motori endotermici alimentati da carburanti sintetici, che dovrà essere oggetto di uno specifico regolamento di esecuzione per le omologazioni di questi veicoli, istituendo così un processo di omologazione solido e a prova di evasione per i veicoli che sono alimentati esclusivamente, in via permanente, con combustibili rinnovabili di origine non biologica, ovvero gli e-fuels, i carburanti sintetici.

Si tratta di una sorta di compromesso, tuttavia da quel che si capisce al momento i biocarburanti, che l’Italia avrebbe voluto fossero affiancati ai combustibili sintetici, restano esclusi dalla “deroga” di fatto concessa a questi ultimi.

Automotive Dealer Day, Salvini: sì a tavolo con filiera

'Al lavoro su Codice stradale e fondi Pnrr per automotive'

REDAZIONE ANSA ROMA
16 MAGGIO 2023 19:04



Durante la sessione di apertura "Le Associazioni dell'auto nella sfida alla nuova mobilità" della 21^a edizione di Automotive Dealer Day aperti oggi a Verona, il vice presidente del consiglio e ministro delle infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini ha ribadito l'impegno del Governo nel sostegno al settore automotive.

Inoltre il ministro - si legge in una nota - ha accolto le richieste di ANFIA, FEDERAUTO, Motus-E e UNRAE assicurando la nascita di un tavolo tecnico ristretto, al cospetto del MEF, per affrontare il tema legato alla fiscalità e al credito d'imposta affinché l'Italia possa tornare ad essere competitiva con il resto d'Europa.

"Va ridefinito il ruolo e l'organico delle motorizzazioni - ha detto Salvini - e intanto stiamo lavorando all'aggiornamento del Codice della Strada e all'utilizzo dei 60 miliardi del PRRR da spendere e spendere bene anche per la mobilità e per le infrastrutture.

Va affrontato - ha proseguito - il tema della neutralità tecnologica, della fiscalità, del credito d'imposta, dell'intermodalità. Il primo semestre di mandato è stato necessario per avviare la costruzione di relazioni internazionali importanti, che evitino all'Italia di rimanere schiacciata tra due giganti come Cina e Stati Uniti".

L'incontro ha anche messo in evidenza come il settore della mobilità, alle prese con un cambiamento epocale, per essere performante abbia la necessità di consolidare le sinergie tra le realtà associative e con le Istituzioni politiche che hanno il compito di normare questa trasformazione.

Automotive Dealer Day

Federauto: "Un credito d'imposta del 20% sulle elettriche"

Publicato il 16/05/2023



Automotive Dealer Day - Federauto: "Un credito d'imposta del 20% sulle elettriche"

Un credito d'imposta per **rilanciare l'auto elettrica in Italia**. Lo ha proposto al ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini Federauto, l'associazione delle concessionarie italiane, dal palcoscenico dell'**Automotive Dealer Day** di Verona. Secondo l'associazione, un credito d'imposta del 20% nel limite dei 45 mila euro da recuperare nei quattro anni successivi, concesso dallo Stato alle aziende a fronte dell'acquisto di auto elettriche, potrebbe portare 900 mila immatricolazioni aggiuntive e accelerare definitivamente la transizione ecologica. La misura, ha sottolineato il vicepresidente dell'associazione Plinio Vanini, potrebbe essere estesa ai privati, dando loro la possibilità di cedere il credito alle concessionarie abbattendo quindi in maniera significativa l'esborso immediato di denaro per acquistare una vettura nuova. Uno strumento choc che, secondo le stime di Federauto, costerebbe sei miliardi di euro, compensati però dall'importante aumento del gettito delle imposte sull'auto, a partire dall'Iva. Una proposta, quella dell'associazione, alla quale Matteo Salvini, ministro dei Trasporti, non ha opposto pregiudizialmente una chiusura: "L'idea è condivisibile", ha affermato il politico, "bisogna trovare il modo di far calare quei sei miliardi di costo nel bilancio dello Stato".

Non c'è solo Federauto. Marco Stella, vicepresidente dell'Anfia (l'associazione della filiera dell'industria automobilistica), ha ricordato la "sfida epocale" della transizione ecologica, chiedendo "supporto pubblico", "incentivi per ricerca e sviluppo" e misure per "i veicoli industriali e commerciali". Michele Crisci, presidente dell'Unrae, l'associazione delle Case estere operanti in Italia, ha insistito sulle infrastrutture per la ricarica elettrica e la fiscalità: "Bisogna dare alle aziende la possibilità di trainare la transizione", ha detto Crisci, ricordando il gap italiano sulla deducibilità dei costi e sulla detraibilità dell'Iva delle auto aziendali e sottolineando l'alto tasso di rotazione delle vetture aziendali che consente di immettere sul mercato dell'usato esemplari di ultima generazione a prezzi accessibili. "In Belgio", ha aggiunto Crisci, "c'è stata una grande reazione delle aziende a questo tipo di tassazione, senza bisogno di incentivi". A proposito dei quali l'Unrae ha chiesto, quantomeno, l'eliminazione del price cap, il tetto al prezzo di listino "che esclude e non serve a includere", e il recupero dei fondi avanzati nel 2022. Sulla stessa lunghezza d'onda Massimo Nordio: per il presidente di Motus-E, "il prezzo delle auto elettriche sta continuando a scendere, l'autonomia è sempre più importante e i tempi di ricarica sempre più ridotti: la transizione è una grande opportunità industriale per l'Italia". Da qui, l'esortazione a creare un'industria italiana delle batterie e la richiesta all'esecutivo di "accelerare sulle infrastrutture di ricarica in autostrada. L'Italia", ha concluso Nordio, "deve diventare brava nella mobilità elettrica come lo è stata in quella termica".

Automotive Dealer Day, Salvini: sì a tavolo con filiera



(ANSA) - ROMA, 16 MAG - Durante la sessione di apertura "Le Associazioni dell'auto nella sfida alla nuova mobilità" della 21^a edizione di Automotive Dealer Day apertosi oggi a Verona, il vice presidente del consiglio e ministro delle infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini ha ribadito l'impegno del Governo nel sostegno al settore automotive.

Inoltre il ministro - si legge in una nota - ha accolto le richieste di ANFIA, FEDERAUTO, Motus-E e UNRAE assicurando la nascita di un tavolo tecnico ristretto, al cospetto del MEF, per affrontare il tema legato alla fiscalità e al credito d'imposta affinché l'Italia possa tornare ad essere competitiva con il resto d'Europa.

"Va ridefinito il ruolo e l'organico delle motorizzazioni - ha detto Salvini - e intanto stiamo lavorando all'aggiornamento del Codice della Strada e all'utilizzo dei 60 miliardi del PRRR da spendere e spendere bene anche per la mobilità e per le infrastrutture. Va affrontato - ha proseguito - il tema della neutralità tecnologica, della fiscalità, del credito d'imposta, dell'intermodalità. Il primo semestre di mandato è stato necessario per avviare la costruzione di relazioni internazionali importanti, che evitino all'Italia di rimanere schiacciata tra due giganti come Cina e Stati Uniti".

L'incontro ha anche messo in evidenza come il settore della mobilità, alle prese con un cambiamento epocale, per essere performante abbia la necessità di consolidare le sinergie tra le realtà associative e con le Istituzioni politiche che hanno il compito di normare questa trasformazione. (ANSA).

la Repubblica

Salvini bocchia l'Euro 7: "Un salto nel buio".

Presto la revisione del codice della strada e nuovi limiti di velocità



Il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture all'inaugurazione dell'Automotive Dealer Day a Verona

16 MAGGIO

“Abbiamo i numeri per evitare il salto nel buio dell’Euro 7”. Il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Matteo Salvini, sottolinea che l’Italia ha stretto una serie di legami con altri Paesi europei per arrivare a stoppare le norme che prevedono, al 2025, un giro di vite, sui livelli di inquinanti delle vetture. Ultimo standard prima dello stop alla vendita di auto con motore termico nel 2035 con il passaggio all’elettrico, che non deve essere un imposizione, ma nemmeno un tabù perché “dobbiamo recuperare un gap con il resto d’Europa”.



L'Italia ha raccolto la disponibilità di Francia, Repubblica Ceca, Portogallo, Slovacchia, Bulgaria, Polonia, Ungheria e Romania “per stoppare l’Euro 7”, ha spiegato Salvini nell’evento di apertura di Automotive Dealer Day 2023 a Verona, appuntamento organizzato da Quintegia. E la Germania? “Dipende, con il ministro ai Trasporti tedesco i rapporti sono ottimi”, risponde Salvini. “Vedremo”. E poi aggiunge: “Non è questione di essere europeista o anti-europeista, le norme Euro 7 sono prive di senso, anche dal punto di vista ecologico – ha spiegato durante il dibattito con i presidenti delle associazioni di categoria dell’auto - siamo una maggioranza di blocco, speriamo di diventare una maggioranza. Anche perché non avrebbe senso far entrare in vigore gli standard nel 2025, quando nel 2026 è prevista la verifica del regolamento sul 2035 e lo stop all’endotermico. Dobbiamo avere la possibilità di ridisegnare scelte che sono sbagliate nei tempi, nei modi e nel merito”.

Attenzione però. Il no di Salvini all’elettrico non è ideologico. Anzi. Sottolinea che lui a Roma si muove con una vettura elettrica e non lo vuole demonizzare, ma non deve essere l’unica strada: "L'elettrico è una delle possibilità su cui puntare per il futuro, ma non è l'unica. Noi siamo per la libertà di scelta da parte dei cittadini e delle imprese". E a Verona, quando sullo schermo compaiono i numeri del mercato delle elettriche pure, 3,8% contro il 12,1% in Europa nel primo trimestre del 2023, e i dati delle colonnine, che evidenziano quanto l’Italia sia indietro rispetto ad altri Paesi, Salvini dice che bisogna accelerare. “Va recuperato questo gap con il resto della Ue”, ha detto quando è comparso l’indice Bev Italia elaborato da Quintegia: 46,7. L’Italia, rispetto ai target del 2030, è ad una velocità media secondo Tommaso Bortolomiel e Fabio Barbisan. Velocità che non permetterà al Paese di rispettare i tempi.

La battuta di Salvini ha fatto venire il sorriso a Massimo Nordio, presidente di Motus-E, che raggruppa le aziende che si occupano di transizione verso l’elettrico, e a Michele Crisci, numero uno dell’Unrae, l’associazione delle case estere. "Stiamo lavorando come ministero per aumentare il numero di colonnine e anche per le ricariche a idrogeno. Ovviamente c'è bisogno di tempo, perché

dire “da domani tutti solo con l'elettrico” significa fare un grande regalo alla Cina e mettere a rischio l'intero settore produttivo in Italia”, ha aggiunto il ministro che apre anche alla richiesta di rivedere il sistema degli incentivi, questione posta dal vicepresidente di Anfia, Marco Stella, e dal vicepresidente di Federauto, Plinio Vanini. L'associazione dei concessionari che ha presentato una proposta organica che avrebbe un costo di 6 miliardi e un ritorno di 900 mila auto immatricolate. Non solo. Lo scorso anno sono avanzati quasi 300 milioni dagli incentivi e quelli del 2023 continuano a non funzionare. “Il credito di imposta per le aziende è un tema all’ordine del giorno – dice Salvini – così come anche la revisione degli incentivi”.

Salvini all'Automotive Dealer Day: Impegno per il settore grazie ai 60 miliardi del Pnrr



Durante la sessione di apertura “Le Associazioni dell'auto nella sfida alla nuova mobilità” della 21^a edizione di Automotive Dealer Day, il Vice Presidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini ha ribadito l’impegno del governo nel sostegno al settore automotive.

Durante l’appuntamento il ministro ha accolto le richieste di Anfia, Federauto, Motus-E e Unrae, assicurando la nascita di un tavolo tecnico ristretto, al cospetto del MEF, per affrontare il tema legato alla fiscalità e al credito d’imposta affinché l’Italia possa tornare ad essere competitiva con il resto d’Europa. Ha dichiarato che l’Italia ha una chance straordinaria di recupero e può decidere, nei prossimi 4 anni, che Paese essere tra 50 anni. Ha aggiunto che in questi primi 6 mesi ha definito un’agenda che pone grande attenzione nei confronti della mobilità e dell’intero sistema automotive. Va ridefinito il ruolo e l’organico delle motorizzazioni; il Ministro sta lavorando all’aggiornamento del Codice della Strada; è impegnato nell’utilizzo dei 60 miliardi del Pnrr da spendere, e spendere bene, anche per la mobilità e per le infrastrutture; va affrontato il tema della neutralità tecnologica, della fiscalità, del credito d’imposta, dell’intermodalità. Il primo semestre di mandato è stato necessario per avviare la costruzione di relazioni internazionali importanti, che evitino all’Italia di rimanere schiacciata tra due giganti come Cina e Stati Uniti. L’appuntamento ha messo in evidenza come il settore della mobilità, alle prese con un cambiamento epocale, per essere performante abbia la necessità di consolidare le sinergie tra le realtà associative e con le Istituzioni politiche che hanno il compito di normare questa trasformazione.

In Italia il parco circolante è composto da 39.272.000, ha una anzianità media di 12,2 anni, il 24,7% delle auto è antecedente all’euro 4. Durante il convegno è stata ribadita dai relatori al necessità di accompagnare il cliente finale nella fase di transizione anche con strumenti finanziari che rendano l’acquisto accessibile alle diverse fasce di consumatori.

Transizione elettrica dell'auto: le proposte di Federauto per stimolare il processo di cambiamento

Individuate cinque linee d'azione sulle quali intervenire per spingere le BEV

17 Maggio, 2023



In occasione dell'**Automotive Dealer Day** le associazioni automotive hanno presentato direttamente al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Matteo Salvini**, i punti salienti su cui concentrare l'azione del governo per sostenere e stimolare adeguatamente la **transizione elettrica dell'auto**.

Come colmare il gap sulle elettriche rispetto agli altri grandi mercati europei

In particolare **Federauto**, attraverso il suo vicepresidente **Plinio Vanini**, ha illustrato al vicepremier **una serie di proposte** che ambiscono al raggiungimento, entro i prossimi tre anni, della quota di **1 milione di auto elettriche in circolazione con una rappresentatività sul mercato almeno del 10%**. Obiettivo ambizioso considerando che oggi in Italia il circolante di auto elettriche è sotto l'1% e da inizio anno la quota di mercato delle BEV è pari ad un esiguo 3,7%, molto al di sotto dei valori registrati invece negli altri grandi mercati europei dove le elettriche raggiungono già quote già superiori al 14%.

Le cinque proposte di Federauto

Per Federauto la strategia italiana di accompagnamento della transizione elettrica prefissata dall'Europa deve poggiare su **cinque linee d'azione**: l'allineamento della fiscalità dell'auto aziendale a quella degli altri Paesi europei; l'introduzione di un nuovo credito d'imposta pari

al 20% per quanti, privati, professionisti e imprese, acquistano un'auto o un veicolo commerciale leggero; il recupero dei fondi Ecobonus avanzati nel 2022 (quasi 300 milioni) da destinare ai contributi della fascia 61-135 g/km di CO₂; l'adeguamento alla normativa comunitaria sul credito al consumo finalizzato; l'attivazione di un tavolo operativo permanente tra governo e filiera dell'auto, sui temi della transizione sostenibile e dell'accompagnamento del settore e dei consumatori verso la mobilità elettrica.

L'apertura di Salvini all'istituzione di un tavolo tecnico

Partendo proprio dall'ultima richiesta formulata, il ministro Salvini si è mostrato disponibile a confrontarsi sulle istanze avanzate da Federauto che saranno approfondite in un prossimo **tavolo tecnico** che, oltre alle altre associazioni automotive, vedrà la partecipazione del ministero dell'Economia e delle Finanze.



Truck

Veicoli Commerciali: Federauto, da Ue approccio sbagliato su tempi e target emissioni

Roma, 9 mag. (Adnkronos) - "Per l'osservatorio di Federauto quello delle normative sui veicoli pesanti è un argomento di fondamentale importanza: la nostra posizione si basa su 3 punti: l'inserimento dei carburanti rinnovabili nel computo delle tecnologie conformi al 100% al raggiungimento dei target di emissioni zero di CO₂, la necessità di rivedere gli stessi target e le scadenze temporali fissate dall'Unione Europea e la necessità di definire obiettivi di decarbonizzazione realistici anche in base all'andamento delle condizioni abilitanti, ovvero le infrastrutture di ricarica elettrica e di erogazione dei carburanti". Lo ha affermato in una audizione in Commissione Politiche Ue sulle nuove proposte di emissioni di Co₂ dei veicoli pesanti, Massimo Artusi, vicepresidente con delega Trucks&Van di Federauto.

Artusi ha spiegato come "è stato superato l'approccio basato sulle emissioni-zero misurate unicamente al terminale di scarico, che aveva portato a incomprensioni ed errori. Sembrano sbagliate alcune variabili essenziali" e quindi "è fondamentale un approccio diverso nella misurazione, tanto più nei veicoli commerciali".

Per Federauto "è strategico riconoscere che tutti i carburanti di origine non fossile e rinnovabile vengano inclusi" nelle politiche di decarbonizzazione "visto che non fanno altro che utilizzare CO₂ già immessa nell'atmosfera". "Il recente studio promosso dal Cluster Tecnologico Nazionale dei Trasporti "Paths to 2030" - ha ricordato Artusi - studio riconosce come i carburanti biologici portino a una riduzione della CO₂ in atmosfera superiore all'utilizzo solo dell'elettrico, visto che quest'ultima è una energia di origine fossile o nucleare". Insomma si avrebbe "un effetto tangibile e immediato" grazie "biocombustibili che vengono da un ciclo che riutilizza materie prime già esistenti".

Veicoli Commerciali: Federauto, da Ue approccio sbagliato su tempi e target emissioni



Roma, 9 mag. (Adnkronos) - "Per l'osservatorio di Federauto quello delle normative sui veicoli pesanti è un argomento di fondamentale importanza: la nostra posizione si basa su 3 punti: l'inserimento dei carburanti rinnovabili nel computo delle tecnologie conformi al 100% al raggiungimento dei target di emissioni zero di CO₂, la necessità di rivedere gli stessi target e le scadenze temporali fissate dall'Unione Europea e la necessità di definire obiettivi di decarbonizzazione realistici anche in base all'andamento delle condizioni abilitanti, ovvero le infrastrutture di ricarica elettrica e di erogazione dei carburanti". Lo ha affermato in una audizione in Commissione Politiche Ue sulle nuove proposte di emissioni di Co₂ dei veicoli pesanti, Massimo Artusi, vicepresidente con delega Trucks&Van di Federauto.

Artusi ha spiegato come "è stato superato l'approccio basato sulle emissioni-zero misurate unicamente al terminale di scarico, che aveva portato a incomprensioni ed errori. Sembrano sbagliate alcune variabili essenziali" e quindi "è fondamentale un approccio diverso nella misurazione, tanto più nei veicoli commerciali".

Veicoli Commerciali: Federauto, da Ue approccio sbagliato su tempi e target emissioni

Roma, 9 mag. (Adnkronos) – “Per l’osservatorio di Federauto quello delle normative sui veicoli pesanti è un argomento di fondamentale importanza: la nostra posizione si basa su 3 punti: l’inserimento dei carburanti rinnovabili nel computo delle tecnologie conformi al 100% al raggiungimento dei target di emissioni zero di CO₂, la necessità di rivedere gli stessi target e le scadenze temporali fissate dall’Unione Europea e la necessità di definire obiettivi di decarbonizzazione realistici anche in base all’andamento delle condizioni abilitanti, ovvero le infrastrutture di ricarica elettrica e di erogazione dei carburanti”. Lo ha affermato in una audizione in Commissione Politiche Ue sulle nuove proposte di emissioni di Co₂ dei veicoli pesanti, Massimo Artusi, vicepresidente con delega Trucks&Van di Federauto.

LA SICILIA

ADNKRONOS

Veicoli Commerciali: Federauto, da Ue approccio sbagliato su tempi e target emissioni

Di **Redazione** | 09 Maggio 2023

Roma, 9 mag. “Per l’osservatorio di Federauto quello delle normative sui veicoli pesanti è un argomento di fondamentale importanza: la nostra posizione si basa su 3 punti: l’inserimento dei carburanti rinnovabili nel computo delle tecnologie conformi al 100% al raggiungimento dei target di emissioni zero di CO2, la necessità di rivedere gli stessi target e le scadenze temporali fissate dall’Unione Europea e la necessità di definire obiettivi di decarbonizzazione realistici anche in base all’andamento delle condizioni abilitanti, ovvero le infrastrutture di ricarica elettrica e di erogazione dei carburanti”. Lo ha affermato in una audizione in Commissione Politiche Ue sulle nuove proposte di emissioni di Co2 dei veicoli pesanti, Massimo Artusi, vicepresidente con delega Trucks&Van di Federauto.

Artusi ha spiegato come “è stato superato l’approccio basato sulle emissioni-zero misurate unicamente al terminale di scarico, che aveva portato a incomprensioni ed errori. Sembrano sbagliate alcune variabili essenziali” e quindi “è fondamentale un approccio diverso nella misurazione, tanto più nei veicoli commerciali”.

Per Federauto “è strategico riconoscere che tutti i carburanti di origine non fossile e rinnovabile vengano inclusi” nelle politiche di decarbonizzazione “visto che non fanno altro che utilizzare CO2 già immessa nell’atmosfera”. “Il recente studio promosso dal Cluster Tecnologico Nazionale dei Trasporti “Paths to 2030’ – ha ricordato Artusi – studio riconosce come i carburanti biologici portino a una riduzione della CO2 in atmosfera superiore all’utilizzo solo dell’elettrico, visto che quest’ultima è una energia di origine fossile o nucleare”. Insomma si avrebbe “un effetto tangibile e immediato” grazie “biocombustibili che vengono da un ciclo che riutilizza materie prime già esistenti”.

Veicoli Commerciali: Federauto, da Ue approccio sbagliato su tempi e target emissioni

Roma, 9 mag. (Adnkronos) - "Per l'osservatorio di Federauto quello delle normative sui veicoli pesanti è un argomento di fondamentale importanza: la nostra posizione si basa su 3 punti: l'inserimento dei carburanti rinnovabili nel computo delle tecnologie conformi al 100% al raggiungimento dei target di emissioni zero di CO₂, la necessità di rivedere gli stessi target e le scadenze temporali fissate dall'Unione Europea e la necessità di definire obiettivi di decarbonizzazione realistici anche in base all'andamento delle condizioni abilitanti, ovvero le infrastrutture di ricarica elettrica e di erogazione dei carburanti". Lo ha affermato in una audizione in Commissione Politiche Ue sulle nuove proposte di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti, Massimo Artusi, vicepresidente con delega Trucks&Van di Federauto.

Artusi ha spiegato come "è stato superato l'approccio basato sulle emissioni-zero misurate unicamente al terminale di scarico, che aveva portato a incomprensioni ed errori. Sembrano sbagliate alcune variabili essenziali" e quindi "è fondamentale un approccio diverso nella misurazione, tanto più nei veicoli commerciali".

Per Federauto "è strategico riconoscere che tutti i carburanti di origine non fossile e rinnovabile vengano inclusi" nelle politiche di decarbonizzazione "visto che non fanno altro che utilizzare CO₂ già immessa nell'atmosfera". "Il recente studio promosso dal Cluster Tecnologico Nazionale dei Trasporti 'Paths to 2030' - ha ricordato Artusi - studio riconosce come i carburanti biologici portino a una riduzione della CO₂ in atmosfera superiore all'utilizzo solo dell'elettrico, visto che quest'ultima è una energia di origine fossile o nucleare". Insomma si avrebbe "un effetto tangibile e immediato" grazie "biocombustibili che vengono da un ciclo che riutilizza materie prime già esistenti".

Federauto Trucks&Van, Artusi in Commissione alla Camera: «Biocarburanti e target realistici»

11/05/2023

Il vicepresidente di Federauto con delega Trucks&Van, **Massimo Artusi**, è stato audito martedì dalla XIV Commissione – Politiche dell’Unione Europea della Camera dei Deputati, sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento UE 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 dei veicoli pesanti nuovi.

Nel suo intervento, Artusi ha articolato in tre punti la posizione di Federauto sul tema in discussione:

1. **Carburanti rinnovabili.** Necessità di includere tutti i carburanti derivanti da vettori rinnovabili – in particolare, i biocarburanti e tutti i *carbon neutral fuels* – nel computo delle tecnologie conformi al 100% al raggiungimento dei target di emissioni zero di CO2.
2. **Target e scadenze.** Necessità di rivedere i target sulle scadenze temporali di riduzione delle emissioni di CO2 per i veicoli pesanti al 2030, considerando del tutto irrealistica la proposta della Commissione di innalzare il target a -45% rispetto al Regolamento attualmente in vigore.
3. **Condizioni abilitanti.** Necessità di definire target di decarbonizzazione realistici anche in base all’andamento delle condizioni abilitanti in materia di infrastrutture di ricarica elettrica e di erogazione dei carburanti.

Artusi ha anche ricordato che *«gli ultimi orientamenti sia in campo europeo che internazionale, stanno rivedendo il proprio atteggiamento su quelli che sono i carburanti non fossili, quindi generalmente tutto ciò che è biocarburante»*, superando in questo modo *«il concetto, che ormai sembrava definito, di considerare solamente le emissioni dal serbatoio alla ruota, un criterio molto limitante perché non considera tutto ciò che viene prima dell’immissione del carburante nel veicolo»*.

«Si tratta di un approccio», ha continuato Artusi, *«che secondo noi ha generato incomprensioni ed errori. Perché la riduzione dell’anidride carbonica – che è quello che tutti vogliamo, perché tutti viviamo in questo pianeta – si ottiene decarbonizzando il vettore energetico, non chi lo utilizza»*.

Artusi alla Camera: «Come e perché riconsiderare a emissioni zero i biocarburanti»

In audizione presso la Commissione – Politiche europee il vicepresidente di Federauto con delega Trucks&Van ha spiegato come la riduzione dell'anidride carbonica si ottiene decarbonizzando il vettore energetico, non chi lo utilizza. Quando invece il criterio di considerare solamente le emissioni dal serbatoio alla ruota, senza verificare quanto avviene prima, ha creato errori. Primo tra tutti quello di non considerare nella giusta maniera il biocarburante

11 Maggio 2023



«**La riduzione dell'anidride carbonica** – che è quello che tutti vogliamo, perché tutti viviamo in questo pianeta – **si ottiene decarbonizzando il vettore energetico, non chi lo utilizza**». Questa intuizione è il perno intorno al quale ha ruotato l'audizione del vicepresidente di **Federauto** con delega Trucks&Van, **Massimo Artusi**, davanti alla XIV Commissione – Politiche dell'Unione Europea della Camera dei Deputati, avvenuto lo scorso 9 maggio e dedicata alla proposta di regolamento europeo (di modifica del regolamento UE 2019/1242) con cui rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 dei veicoli pesanti nuovi. Di fatto, Artusi ha cercato di dimostrare che **il criterio «di considerare solamente le emissioni dal serbatoio alla ruota è molto limitante perché non considera tutto ciò che viene prima dell'immissione del carburante nel veicolo**». E proprio questo approccio – ha sottolineato Artusi –

«ha generato incomprensioni ed errori». Mentre oggi, con una diversa prospettiva, «gli ultimi orientamenti sia in campo europeo che internazionale, stanno rivedendo il proprio atteggiamento su quelli che sono i carburanti non fossili, quindi generalmente tutto ciò che è biocarburante».

Per il resto la posizione di Federauto è molto lineare e, rispetto all'argomento di interesse normativo, si può sintetizzare in **tre necessità**:

1. Quella di includere tutti i **carburanti derivanti da vettori rinnovabili** – in particolare, i biocarburanti e tutti i carbon neutral fuels – nel computo delle **tecnologie conformi al 100% al raggiungimento dei target di emissioni zero di CO2**
2. Quella di rivedere i **target sulle scadenze temporali** di riduzione delle emissioni di CO2 per i veicoli pesanti al 2030, considerando del tutto **irrealistica la proposta della Commissione di innalzare il target a -45%** rispetto al Regolamento attualmente in vigore.
3. Quella di definire **target di decarbonizzazione realistici** anche in base all'andamento delle **condizioni abilitanti** in materia di infrastrutture di ricarica elettrica e di erogazione dei carburanti.



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

Radio/TV/Eventi

11 maggio 2023

Adolfo [DeStefani](#) Cosentino, Presidente [Federauto](#),

Evento “La [transizioneecologica](#) (sostenibile) del settore [automotive](#). Prospettive e conseguenze economiche e di lavoro per la nostra Supply Chain” a Imola nei locali di Palazzo Sersanti, in piazza Matteotti 8.

16 maggio 2023

AUTOMOTIVE DEALER DAY 23

Plinio Vanini, Vice Presidente Federauto