



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Luglio - Agosto 2023



Sommario Rassegna Stampa

Cartaceo.....	2
Web	27
Truck	49

Stellantis, 100 milioni per il Green Campus di corso Agnelli

Automotive

La sede accoglierà 10mila lavoratori del Gruppo a partire dal 2025

Filomena Greco

TORINO

Supererà i 100 milioni di euro l'investimento che Stellantis farà a Torino per il nuovo GrEEen Campus, sede che accoglierà 10mila lavoratori del Gruppo a partire dal 2025. L'intervento, annunciato ai sindacati dal Xavier Chéreau, Chief Human Resources di Stellantis, interesserà la storica palazzina di corso Agnelli, a ridosso del comprensorio industriale di Mirafiori, per un totale di 200mila metri quadri. «Vogliamo diventare il primo produttore di auto carbon neutral nel 2038 - spiega Chéreau - per questo vogliamo creare ambienti di lavoro flessibili, con ridotti consumi e che mettano al centro le persone e le loro competenze». Si tratta del primo di quattro interventi che il Gruppo guidato dal ceo Carlos Tavares realizzerà, oltre che in Italia, alle porte di Parigi, in Germania e negli Stati Uniti. Un investimento coerente con l'iniziativa per il polo delle dell'Economia circolare, sempre a Mirafiori, e con la Gigafactory di Termoli. «Vogliamo anticipare le tendenze sul fronte della transizione per evitare ristrutturazioni» aggiunge Chéreau. Nella nuova sede si trasferiranno gli Enti centrali, che si occupa prevalentemente di progettazione, sviluppo e design, e una parte degli addetti delle funzioni centrali. In prospettiva non ci sono nuove assunzioni ma l'impegno ribadito a semplificare la struttura del Gruppo e qualificare dal punto di vista energetico e qualitativo gli ambienti di lavoro. «Per noi contano due indicatori - ribadisce Chéreau - la qualità e il Tcpl, il costo totale del prodotto».

I sindacati esprimono soddisfa-

zione anche se, confermati tutti gli investimenti in Italia, restano sul tavolo una serie di questioni industriali aperte. «Per quanto riguarda le nuove assegnazioni dei prodotti e le loro allocazioni negli stabilimenti, verranno comunicate dai vertici Stellantis nei prossimi giorni» sottolineano Ferdinando Uliano e Stefano Boschini della Fim Cisl.

Il mercato

A giugno rallenta la fase di recupero dei volumi sul mercato italiano. Le immatricolazioni crescono del 9,2% rispetto alle performance "a due cifre" dei mesi scorsi, segno che una parte degli incrementi derivano dallo smaltimento di ordini accumulati nei mesi precedenti. Da inizio anno il recupero sul 2022 è stato del 22,9%, pari a oltre 160mila unità in più, ma ancora sotto del 20% rispetto ai vo-



Rallenta la crescita delle immatricolazioni: +9,2% a giugno rispetto alle performance a due cifre dei mesi scorsi

lumi del 2019. Dall'inchiesta congiunturale mensile condotta dal Centro Studi Promotor a fine giugno su un campione di concessionari emergono alcune preoccupazioni: l'86% degli interpellati valuta basso il livello degli ordini, una quota doppia rispetto alla rilevazione di gennaio. Nel mese i modelli full electric sono saliti al 4,4% delle immatricolazioni, le plug-in al 5,4%, per una quota complessiva delle ricaricabili al 9,8%. Tra le case produttrici, scende Stellantis del 10,7% mentre Volkswagen cresce del 18. Tra i nuovi brand cinesi MG raggiunge nel mese una quota di mercato vicina al 2,5%. Le associazioni di settore, dall'Anfia all'Unrae fino a **Federauto**, insistono su due punti: la revisione del sistema di incentivi e i correttivi necessari alla fiscalità a carico delle auto aziendale per allinearla all'Europa per le soglie di deducibilità dei costi e di detraibilità dell'Iva.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il progetto. Un'immagine del futuro Campus



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

ECOBONUS

La beffa degli incentivi se slitta la consegna salta lo sconto sull'auto

di **Diego Longhin**

ROMA – A qualcuno è già arrivata la brutta notizia: il bonus prenotato per acquistare l'auto è venuto meno. Sono passati più di sei mesi dalla firma del contratto. E altre migliaia di persone potrebbero ricevere una telefonata di questo tenore dal concessionario: «Sì, buongiorno. La sua auto è finalmente arrivata, ma ci sarebbero da pagare 2 mila euro in più». Sempre che sia una vettura con motore a benzina. L'integrazione a cui far fronte aumenta fino a 5 mila euro nel caso si sia acquistata un'elettrica. Colpa dei sei mesi passati senza le consegne delle vetture, come prevede la norma. Per la precisione 180 giorni: lasso di tempo concesso per dare le chiavi della nuova vettura a chi l'ha comprata sfruttando il contributo dello Stato. Se si supera? Decade lo sconto.

Dopo la pandemia si sono allungati i tempi di consegna, anche oltre l'anno. Colpa della scarsità dei chip e della crisi delle forniture. Il quadro nel 2023 è migliorato, ma si sono aggiunti problemi per la mancanza di bisarche: scarseggiano gli autisti. La

normalità pre-Covid è lontana. E i bonus legati ai primi contratti firmati a gennaio scadono in questi giorni. Le associazioni di categoria dell'auto, dall'Anfia, che rappresenta le imprese dell'indotto auto, all'Unrae, che unisce i costruttori esteri in Italia, fino a **Federauto**, che raggruppa i concessionari, hanno scritto al ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, chiedendo di correre ai ripari.

Un «urgente appello» per chiedere in tempi «molto rapidi» una proroga, passando da 180 a 270 giorni, da sei a nove mesi, come nel mezzo della pandemia. Un salvagente per evitare «che gli incolpevoli cittadini che hanno investito per acquistare un veicolo nuovo ad inizio 2023 possano perdere nei prossimi giorni il beneficio statale». I tre presidenti delle associazioni, il neo eletto Roberto Vavassori per Anfia, Adolfo De Stefani Cosentino per **Federauto**, Michele Crisci per Unrae, «auspicano che si possa prevedere la proroga nel primo veicolo normativo utile». E visto che i primi contratti sono già scaduti sperano in una «sanatoria retroatti-

va».

Sono 630 i milioni stanziati per il 2023. Per le auto elettriche il bonus va da 3 mila a 5 mila euro con una macchina da rottamare inferiore all'Euro 5. Per le ibride plug-in l'incentivo va da 2 mila a 4 mila euro. Se la vettura è a benzina lo sconto è di 2 mila euro solo con rottamazione. Somma che a gennaio si è esaurita in meno di un mese accontentando 75 mila persone. Degli oltre 180 milioni per i privati per comprare veicoli elettrici sono ancora disponibili più di 143 milioni, così come per le auto ibride con la spina, rispetto agli oltre 223 milioni, ci sono più di 208 milioni.

L'Italia è il fanalino di coda in Europa sull'elettrico. Le associazioni che scrivono oggi a Urso, nei mesi scorsi auspicavano un cambio di passo sugli incentivi per renderli più appetibili, recuperando anche i circa 250 milioni avanzati dal 2022. Urso aveva detto "sì" già a dicembre. Sono passati più di sei mesi e il provvedimento pare una tela di Penelope. Atteso per aprile, poi per giugno, ora si parla di settembre. Il rischio è che passi il 2023 con un nulla di fatto.

Decaduti i contributi sui primi contratti
Le associazioni a Urso: "Spostare con urgenza il limite da 6 a 9 mesi"



▲ **Adolfo Urso** è il ministro delle Imprese e del Made in Italy



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



Il progetto

Stellantis, 200 milioni su Mirafiori sarà un polo di ricerca e sviluppo

di Diego Longhin

TORINO – Un nuovo polo per l'Italia dedicato a ricerca e sviluppo da 10 mila persone, dove si concentreranno ingegneri, tecnici e designer. Il terzo a livello europeo, dopo quello di Poissy in Francia, dove lavoreranno in 10 mila, e Rüsselsheim in Germania, pensato per 6 mila teste, realizzato da Stellantis con un investimento tra i 150 e i 200 milioni. Complesso che prenderà corpo nello stabilimento di Mirafiori, a Torino, recuperando la storica palazzina uffici della fabbrica e gli spazi attorno. In tutto 200 mila metri quadri di aree che ospiteranno le 10 mila persone che ora sono divise in più edifici nello stabilimento. Numeri che confermano che Torino rimarrà una delle tre teste pensanti della progettazione nel Vecchio Continente della casa italo-francese guidata dall'amministratore delegato Carlos Tavares. La nuova struttura sarà pronta per il 2025. Il quarto polo nascerà negli Usa, a Detroit, altro pilastro di Stellantis, gruppo partecipato da Exor, holding che controlla anche *Repubblica* attraverso Gedi.

L'investimento, che rientra nel progetto-format "grEEn campus", è stato presentato ieri ai sindacati metalmeccanici da Xavier Chereau, responsabile globale Risorse Umane

di Stellantis. «È un'ulteriore dimostrazione dell'impegno dell'azienda in Italia – ha spiegato – è un impegno che testimonia il nostro approccio nei confronti di questo Paese. L'Italia per Stellantis è un vero e proprio pilastro». L'importanza del «mantenimento della testa» a Torino è stata sottolineata anche dal sindaco Stefano Lo Russo e dal governatore del Piemonte Alberto Cirio.

Lo scopo è anche quello di rendere «un edificio iconico e gli altri spazi in linea con le nuove modalità di lavoro, che comprendono lo smart working, e abbattere le emissioni di carbonio dell'azienda». Non sarà solo moderno, ma sostenibile.

I sindacati metalmeccanici considerano importante l'investimento perché mantiene le attività di ricerca e sviluppo ancorate a Torino e all'Italia. E possono dire con una ragionevole certezza che non ci sarà una diminuzione dei posti di lavoro negli Enti Centrali. Posizione condivisa da Fim, Uilm e Fismic. Anche la Fiom reputa importante l'operazione, ma sottolinea il fatto che «non ci sia nuovo lavoro». Le sigle si sarebbero aspettate anche qualche indicazione sulla destinazione dei nuovi modelli rispetto alle fabbriche italiane. Chereau non ha potuto dare risposte: «Dipende dal mercato, dipende dagli scenari, dobbiamo fare i passi giusti per evitare di trovarci

in situazioni critiche e dover fare ristrutturazioni». I nuovi modelli non mancano. A Torino oggi sulla pista del Lingotto tornerà la Topolino. La nuova versione sarà solo elettrica e realizzata sulla piattaforma della Ami. Per l'occasione sarà svelata anche la nuova 600.

Le vendite nell'ultimo mese hanno rallentato un po'. A giugno secondo il ministero dei Trasporti in Italia sono state immatricolate 138.927 auto, il 9,19% in più del 2022. Nel semestre le immatricolazioni sono state 684.262, con una crescita del 22,96%. Stellantis ha immatricolato a giugno 43.099 auto, l'11,1% in meno dello stesso mese del 2022. La quota di mercato è del 31% contro il 38,2% di un anno fa. Le associazioni di categoria (Anfia, Unrae e **Federauto**) chiedono che il governo passi, dopo gli annunci di mesi fa, dalle parole ai fatti sulla rimodulazione degli incentivi. E l'elettrico? Cresce, ma l'Italia rimane fanalino di coda nella Ue, anche se per Motus-E si è raggiunto il traguardo delle 200 mila vetture elettriche circolanti.

Per gli incentivi sarà determinate l'incontro a Roma di lunedì tra l'ad di Stellantis, Tavares, e il ministro delle Imprese e Made in Italy, Adolfo Urso, per fare il punto della situazione. Urso ha più volte annunciato di voler trovare un accordo con la casa nata dalle nozze tra Fca e Psa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



Il recupero degli edifici storici darà lavoro a diecimila persone
Oggi il lancio della 600 e della Topolino

I numeri

10 mila

Gli addetti

Con l'annuncio del nuovo complesso Mirafiori rimane una delle teste in Europa, mantenendo 10 mila posti, il 65% dei quali ingegneri

+9,19%

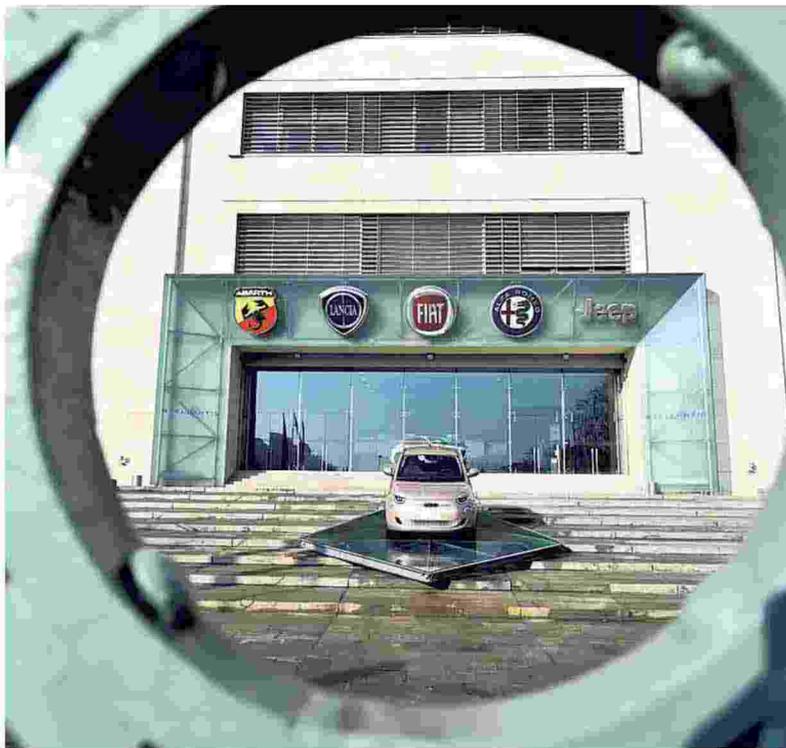
Il mercato

A giugno il mercato dell'auto in Italia è cresciuto del 9,19%. Dato positivo, ma è in frenata

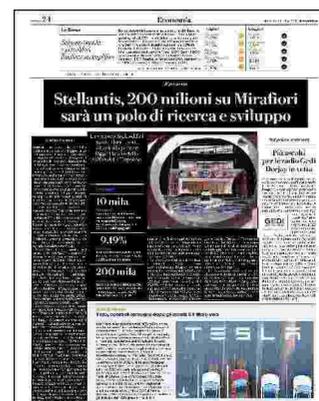
200 mila

Le elettriche

Secondo il calcolo di Motus-E le auto elettriche circolanti in Italia hanno raggiunto quota 200 mila sul parco auto totale



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951


Normative incompatibili
Le associazioni contro l'Europa

RINVIATE IL NUOVO TACHIGRAFO!

Arriva la versione 4.1 del nuovo tachigrafo, quello cosiddetto intelligente, ma ci sono molte perplessità. Ce le spiega Massimo Artusi di **Federauto...**

a cura della Redazione



Nella sua versione 4.1, la cui uscita è prevista per il 21 agosto, il nuovo tachigrafo promette meraviglie. Ci saranno alcune funzioni innovative, come la capacità del sistema di cogliere la differenza tra le diverse operazioni svolte (per esempio, carico o scarico merci) oppure sarà possibile documentare automaticamente i passaggi di frontiera, in modo da favorire gli autotrasportatori italiani nella lotta contro il cabotaggio illegale.

Però, anche se la Comunità Europea ha fissato la data senza se e senza ma, su questo argomento ci sono molti dubbi. E ce li siamo fatti spiegare da Massimo Artusi, vicepresidente di **Federauto** con delega ai Trucks&Van.

GALILEO NON È PRONTO

«Premesso che siamo favorevoli all'introduzione del nuovo cronotachigrafo, la scadenza del 21 agosto – ci dice – è oggettivamente incompatibile con i ritardi accumulati per l'omologazione (oggi concessa alla versione provvisoria), e con i tempi necessari per il rilascio e per il montaggio dell'apparecchiatura sul veicolo, tempi allungati dalla tardiva disponibilità dei prodotti». In poche parole, che cosa è successo? «Semplice – aggiunge Artusi – c'è un problema di dati. Questo tachigrafo, infatti, registra la posizione del veicolo attraverso una rilevazione del sistema satellitare europeo (Galileo) che non è ancora pronto alla certificazione obbligatoria per legge. Non sarebbe irrisolvibile, perché basterebbe aspettare

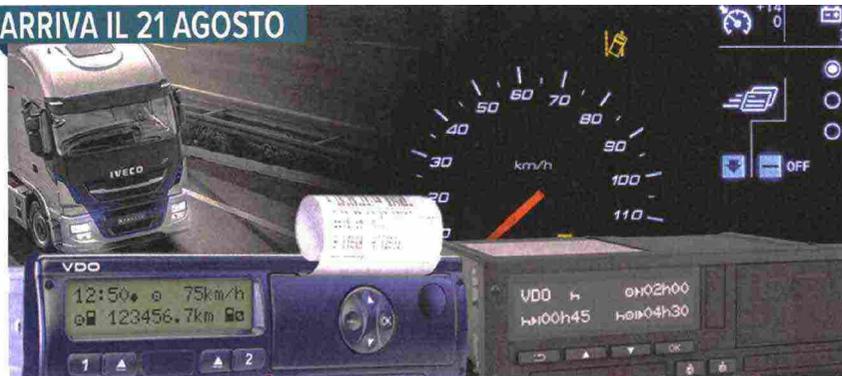
l'adeguamento delle tecnologie per procedere poi con le installazioni. Senonché, la data è stabilita e il nuovo tachigrafo deve essere comunque a bordo dei veicoli, anche se funziona solo in parte e potrebbe comportare, in alcuni casi, l'aggiornamento di questa versione parziale con maggiori costi che potrebbero essere evitati».

UN ATTEGGIAMENTO IDEOLOGICO

«Attenzione – continua Artusi – questo non crea problemi per l'immatricolazione, ma per la circolazione sì, perché se la polizia ferma un autotrasportatore e verifica che il suo tachigrafo non è a norma, può sanzionarlo come se non avesse il dispositivo sul camion. Qual è la conseguenza?

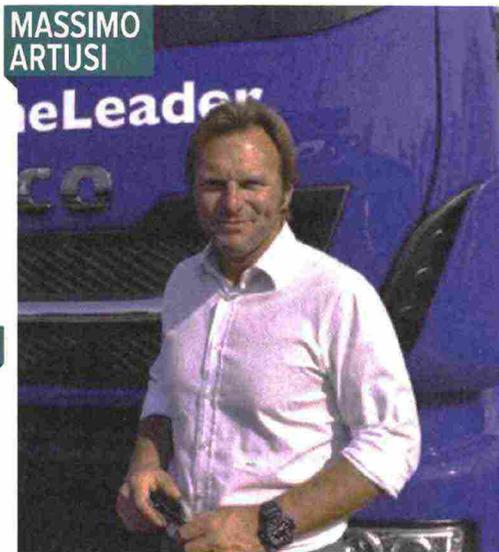


ARRIVA IL 21 AGOSTO



Il Regolamento di Esecuzione (UE) 2021/1228 ha stabilito che il nuovo dispositivo entrerà in vigore il 21 agosto. Ma l'intero autotrasporto chiede una proroga.

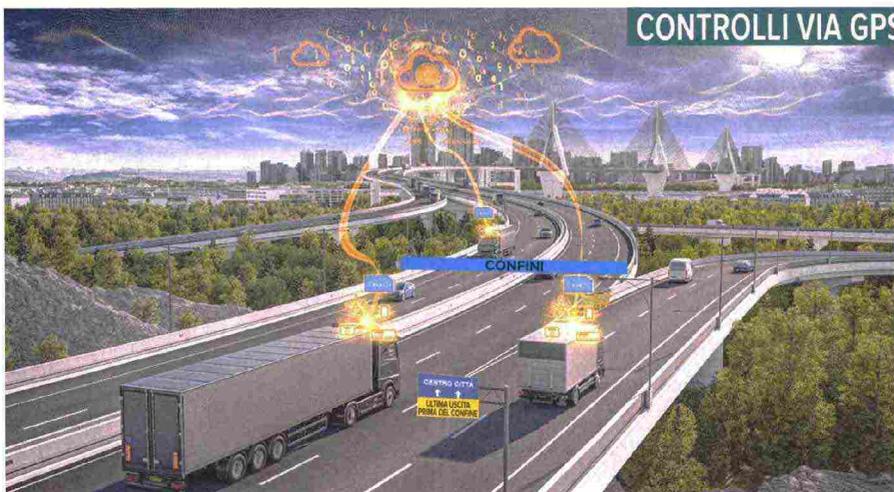
Massimo Artusi (qui sotto) è il vicepresidente di **Federauto** (Federazione Italiana Concessionari Auto) con delega ai Trucks & Van ed è azionista di Romana Diesel, grande Concessionaria IVECO.



MASSIMO ARTUSI

Purtroppo, il sistema europeo Galileo non è ancora in grado di garantire i controlli del tachigrafo e quindi bisogna fermarne l'introduzione.

Allo stato attuale, il nuovo tachigrafo non crea problemi per l'immatricolazione, ma può crearne molti per la circolazione.



CONTROLLI VIA GPS

Che i concessionari dovranno consegnare i veicoli con il tachigrafo non a norma sui nuovi mezzi e che i clienti si dovranno occupare del suo aggiornamento quando sarà possibile. È evidente che questa scelta deriva da un atteggiamento ideologico, per il quale ciò che conta è stabilire una certa tappa lungo un percorso virtuoso e se poi questa tappa non la si può raggiungere, ci sarà sempre qualcun altro che si farà carico dei problemi causati dal disservizio».

ASPETTANDO UNA PROROGA

Artusi non è l'unico a pensarla così. Della stessa opinione è anche Paolo Starace, presidente della sezione Veicoli Industriali di Unrae che si aspetta dalla UE una proroga. Solo in questo modo, infatti, ci sarà la possibilità di passare tranquillamente dai vecchi tachigrafi a quelli nuovi, senza avere problemi e senza appesantire di più i diversi operatori sul mercato. ▶



PROBLEMI CON LA STRADALE


EDITORIALE

 di Vincenzo Conte
 Direttore Responsabile

Cosa succede in città?

Arriva l'estate e le ferie incombono... ma restano molte le questioni aperte che riguardano la mobilità aziendale e che a settembre troveremo di nuovo sui nostri tavoli. La prima che viene in mente è quella relativa alla fiscalità. Ci sarà la tanto auspicata riforma del fisco sull'auto aziendale? Numerose associazioni della filiera automotive e organizzazioni di settore chiedono che nella definizione del Disegno di Legge Delega per la Riforma Fiscale sia "contemplata, in linea con un indirizzo di riordino e semplificazione della fiscalità applicata alle autovetture utilizzate da imprese e professionisti, una delega al Governo per un aggiornamento normativo in armonia con gli altri Paesi EU, che riconosca e sostenga la funzione di promozione della mobilità sostenibile che il comparto mira a svolgere nella transizione ecologica in atto".

Queste richieste sono contenute in una nota che arriva da Aiaga, Anfia, Aniasa, Assilea, **Federauto**, Motus-E, Osservatorio Top Thousand, Unasca e Unrae, che "osservano con vivo interesse gli impegnativi lavori in corso presso la VI Commissione Finanze della Camera dei Deputati per la prossima definizione del DDL Legge Delega Fiscale".

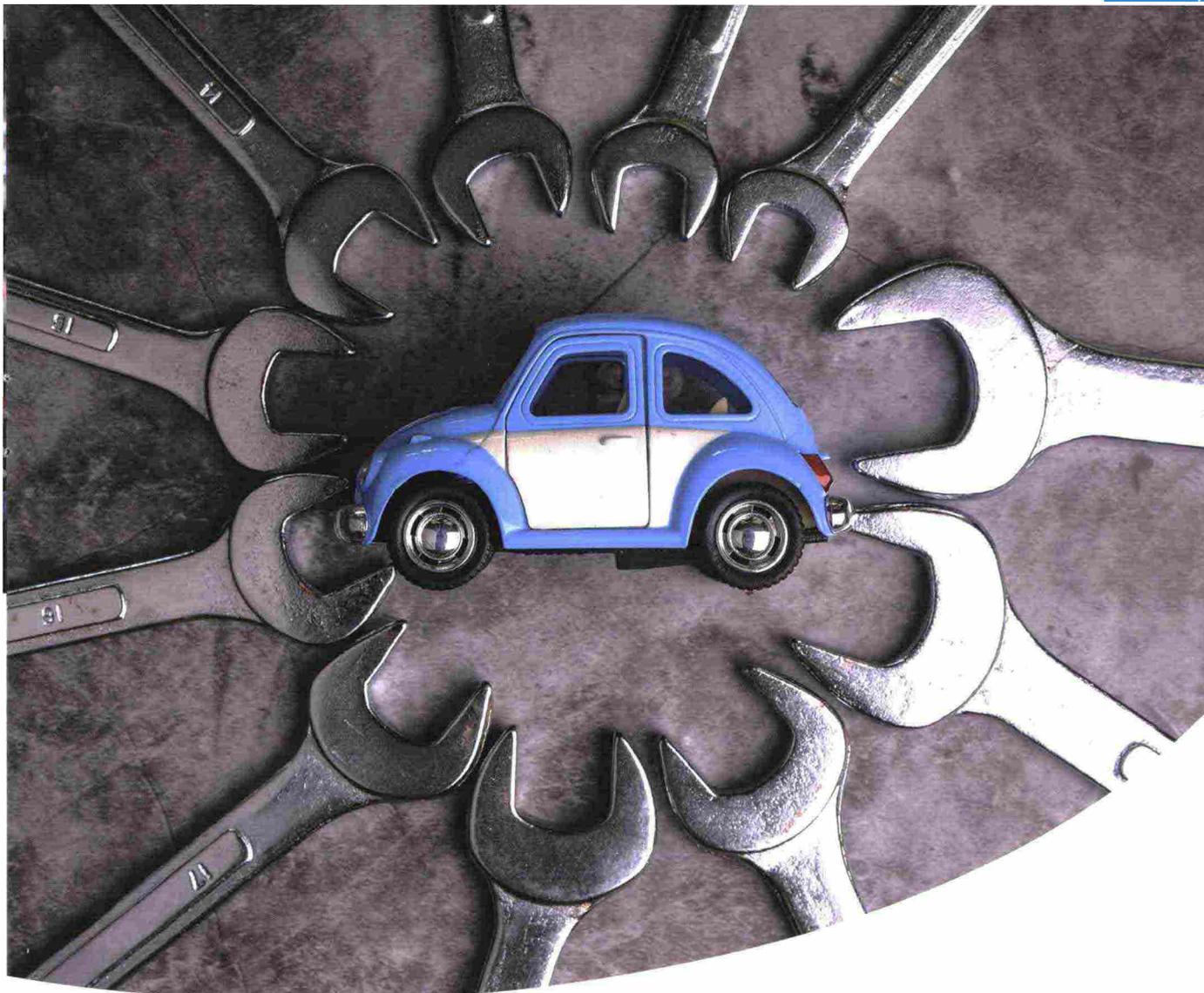
In attesa di novità riguardo alle fusioni che stanno ridisegnando il panorama delle società di noleggio attive nel nostro paese, c'è un altro tema di grande attualità che tutto il settore segue con attenzione, e cioè quello relativo alla mobilità elettrica. In questo campo la nostra rivista ospita molti approfondimenti, con la segnalazione dei nuovi player e servizi messi a disposizione degli utenti interessati. Ci sono alcuni dati, in ogni caso, che meritano di essere

citati sono quelli che emergono da una survey condotta da Areté e che mettono in evidenza il rapporto contraddittorio tra gli italiani e le auto elettriche. Cresce l'interesse per questa tecnologia, ma la disponibilità ad acquistarle non procede di pari passo, anzi diminuisce: i costi dei modelli disponibili sul mercato, complice anche l'incertezza economica, sono percepiti come ancora troppo elevati da gran parte degli italiani. Da un lato vi sono due ragioni per cui l'elettrico sta diventando sempre più appealing: in primis l'impatto sull'ambiente e poi i risparmi che questa tecnologia consente in termini di manutenzione e di consumi. Che nel nostro Paese esista un forte interesse per gli e-vehicles è testimoniato anche dal fatto che 9 italiani su 10 si dichiarano interessati a provarli per qualche giorno. Il principale freno all'acquisto resta però il costo di questi modelli che fatica ad incrociare la domanda. Oggi il 76% degli italiani ha a disposizione un budget inferiore ai 30mila euro da destinare alla nuova auto e questo preclude una fetta importante del mercato, decisamente sopra questa soglia.

Ultimo argomento notevole di un approfondimento è quello relativo all'andamento della mobilità condivisa nel nostro paese. Nel 2022, secondo i dati diffusi da Aniasa, il settore del car sharing è tornato a crescere, ma resta ancora ben lontano dai numeri registrati nel 2019: quasi dimezzati sono infatti i veicoli a disposizione e il numero di noleggi. Servono oggi misure per rilanciare l'utilizzo dell'auto condivisa che può contribuire concretamente alla transizione ecologica della mobilità nelle nostre città. "La sostenibilità economica del servizio - ha dichiarato il Presidente di Aniasa **Alberto Viano** - è oggi problematica sia per i piccoli, che per i grandi operatori. A mancare è una politica più lungimirante e responsabile da parte delle Istituzioni e in particolare delle amministrazioni locali delle grandi città".

Su tutti questi argomenti, e su molto altro, trovate ampi approfondimenti in questo numero. Presto ci ritroveremo e ne parleremo anche di persona, in occasione di Company Car Drive (a Monza il 12 e 13 ottobre) e Fleet Manager Academy (a Bologna il 16 novembre). A presto e buona lettura!

**Ci sarà la tanto auspicata riforma della fiscalità aziendale?
 Come proseguono le fusioni che stanno ridisegnando
 il panorama delle società di noleggio?
 L'orizzonte è caldo, ma a ottobre e novembre due
 importanti eventi (Company Car Drive e Fleet Manager
 Academy) promettono di aiutare i fleet manager
 a compiere le difficili scelte che li attendono**



SPECIALE MANUTENZIONE

RIPARAZIONI A COLPI DI CLICK

Dal martello e il fil di ferro alla diagnostica e alla calibrazione dei sistemi in digitale: anche il mondo *repair* e *after sales* sta andando incontro a una vera e propria rivoluzione. Che necessita di un mercato con maggiori sicurezze e, ovviamente, tanta formazione

POWERED BY **ALPHABET**

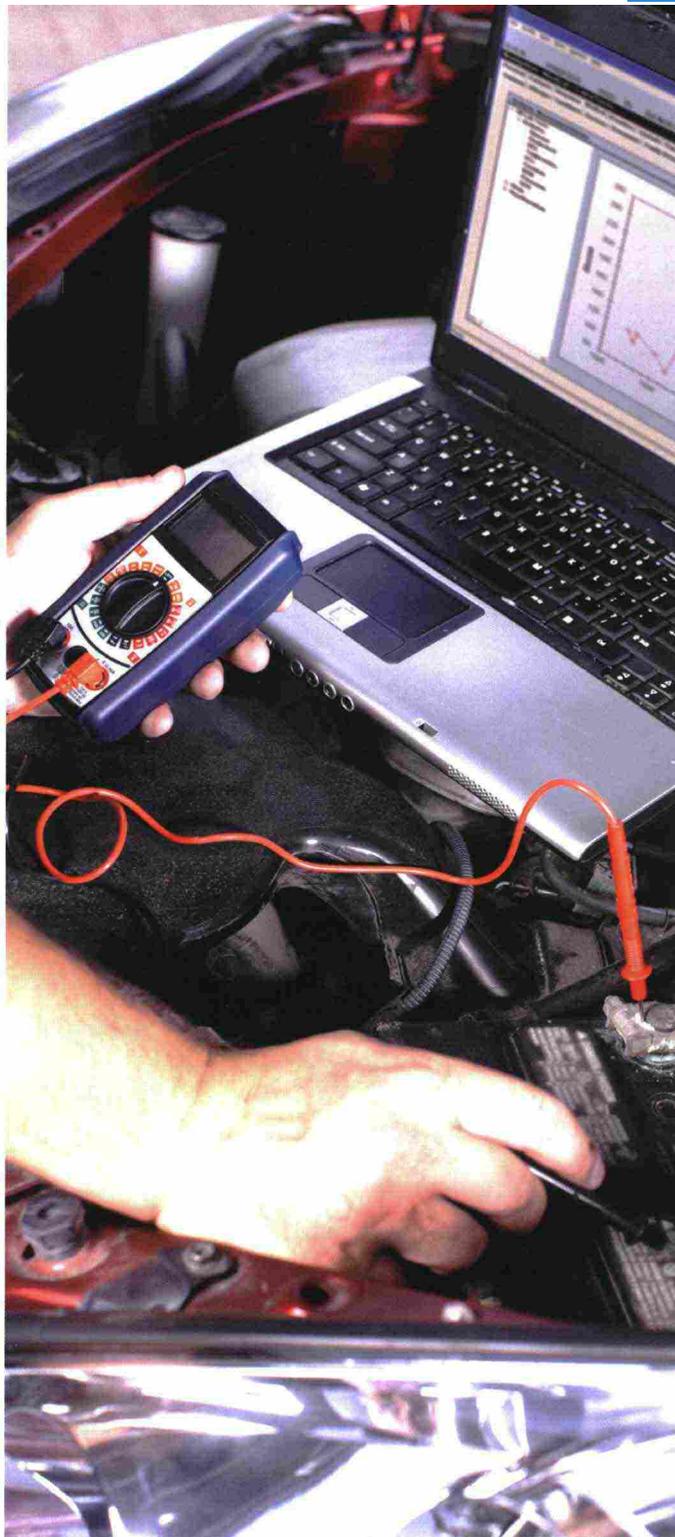
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

SPECIALE
MANUTENZIONE

STRADE CONVERGENTI

Da una parte le reti ufficiali delle Case, che grazie a questo loro rapporto privilegiato hanno accesso per ragioni di garanzia alla manutenzione delle auto nuove, dall'altra le reti indipendenti – o i “solitari” alla Lone Wolf –, con degli interventi soprattutto su auto un po' più datate e, per questa ragione, un po' meno connesse ed equipaggiate dai più recenti Adas. Entrambe però – facendo leva sulla presenza territoriale e, naturalmente, sulla professionalità, grazie alla quale poter intervenire su qualsiasi vettura – puntano sulle aziende e sulle flotte, che necessitano di reti di fiducia su tutta la Penisola, per i mezzi guidati dai loro driver. E non solo perché ormai circa un terzo delle nuove immatricolazioni sono appannaggio del noleggio ma, anche perché, questo mondo basa le sue entrate non sulla mera vendita one-shot, ma sulla corretta gestione dell'asset – leggasi una giusta manutenzione – per arrivare alla sua vendita – o al suo rinoleggio – senza problemi. Ma le nuove auto connesse, infarcite di sensori, radar, lidar e quant'altro e le nuove motorizzazioni elettrificate (con le full electric sarebbe più semplice...) necessitano di professionalità avanzate, non più solo con conoscenze meccaniche, bensì anche e soprattutto informatiche e digitali. Per fare diagnosi e, possibilmente, attività di riparazione con uno o pochi click. Invece che con martellate e saldature. Che, sia chiaro, non spariranno per continuare a conservare l'involucro delle nuove vetture, le quali, sotto il cofano hanno però ormai un cuore nuovo. Sempre meno fatto di pistoni e oli e sempre più di batterie, bobine e campi magnetici. Per interventi che, quindi, hanno bisogno anche di nuove accortezze per preservare la salute degli addetti, oltre che l'integrità del sistema dell'auto elettrica. Una situazione sempre più complessa che tante reti cercano di bypassare anche con interventi da remoto, in particolare quando si tratta di calibrazione degli Adas. Perché qualunque meccanico, anche il più esperto, non ha tutti i mezzi conoscitivi ma, soprattutto, gli strumenti per poter operare su tutti i modelli. Ecco quindi il valore delle Reti e dei loro corsi di formazione. Continui; perché come il settore è in grande e veloce cambiamento, lo è anche il mondo del repair e dell'after sales. Che, però, non deve diventare un ennesimo mal di testa per gli operatori. Bensì, possibilmente, un'opportunità di business. Per dare il servizio corretto a ogni cliente. Buona Lettura!



SOMMARIO

39	FEDERAUTO	Incognita post vendita
42	RETI	Chi si ferma è perduto
47	FRATELLI GIACOMEL	Lavoro di squadra

FEDERAUTO

Il mondo dei concessionari è certamente interessato anche al business della manutenzione e dell'aftermarket, anche e soprattutto in un momento come questo di epocale cambiamento dei rapporti con le Case automobilistiche. Un segmento di business che non cambia con i nuovi contratti, come ci ha raccontato il Presidente di **Federauto**, **Adolfo De Stefani Cosentino**.

FM: Il passaggio da concessionari ad agenti determinerà dei cambiamenti anche nella gestione del post vendita?

“La modifica dei rapporti contrattuali fra Case e dealer riguarda la vendita, il regolamento europeo del post vendita è rimasto del tutto inalterato. Nell'aftermarket non cambia nulla, non può esistere una officina “agente”. Sono altri gli aspetti che hanno una incidenza sull'aftermarket”.

INCOGNITA POST VENDITA

Per capire quali sono le tendenze dell'aftermarket, in particolare all'interno delle concessionarie, abbiamo intervistato il Presidente di **Federauto**, **Adolfo De Stefani Cosentino**

FM: Quali?

“Il primo è l'elettrico, che però è ancora al 3,7% di immatricolato, quindi non è ancora una tematica attuale. Il secondo aspetto è la connettività e, di conseguenza, un rapporto diretto fra il costruttore e l'utilizzatore. Spesso gli ingressi in officina sono determinati dalle informazioni che il costruttore manda direttamente sull'auto: scade la

di Marina
Marzulli

manutenzione, attento che hai questo problema, devi cambiare l'olio e così via. L'infotainment è sempre più spinto e questo cambia la vita in officina. Un altro aspetto importante è che il nostro parco auto continua a invecchiare, oggi siamo arrivati a 12 anni e 2 mesi, questo significa un aumento delle riparazioni. Alla rete ufficiale sfugge chi ha la macchina

molto vecchia, ma la recente produzione (intendo gli ultimi 10 anni) è dotata di un livello di elettronica che difficilmente una officina generalista riesce a seguire. Quando ho preso io la patente con un cacciavite e un fil di ferro facevo tutto, ora invece chiamo soccorso”.

FM: Anche fare formazione è diventato più complicato?

“Il problema grossissimo, a tutte le latitudini, è che facciamo fatica a trovare tecnici. Chi lavora oggi in officina deve avere una cultura

FEDERAUTO

specifico tale che non possiamo definirlo un operaio. La formazione la facciamo noi: ci sono caratteristiche specifiche per ogni prodotto e per ogni singola parte di prodotto che non si possono imparare a scuola, ci vogliono le specializzazioni. Il problema è che non troviamo chi possiamo formare: pare non sia allettante lavorare in officina. Non parliamo poi del settore dei *truck*, dove è ancora più problematico trovare chi lavori. La macchina, almeno, conserva ancora un minimo di fascino”.

FM: Come se ne esce?

“Noi siamo disposti a formare tutti, anche se per due anni sono più i costi dei ricavi. Oltre i 50 anni facciamo fatica a formare sull'elettronica, si tende a prendere i giovani. Credo che legare di più il rapporto scuola-lavoro sarebbe utile e interessante: il lavoro non è usare il cacciavite, ma sapersi coordinare, essere diligenti e non

distrarsi. C'è chi è andato da Cimabue e poi è diventato Giotto: è l'apprendista come lo intendiamo noi”.

FM: Quanto conta l'aftermarket per un dealer?

“L'aftermarket ha un fatturato più basso della vendita ma una marginalità decisamente più alta. È una gamba indispensabile per un dealer. All'estero ancora di più perché le tariffe di manodopera sono più alte. In Italia ci sono ancora molte officine generiche che tengono bassi i prezzi”.

FM: Parliamo proprio dei prezzi. Aumenteranno ancora?

“Dovremo per forza aumentare la tariffa di manodopera e questa incide molto. Anche i prezzi dei ricambi sono aumentati più dell'inflazione. Un'altra problematica che abbiamo avuto è che molte volte dobbiamo tenere le macchine ferme perché non ci sono i ricambi. Il Covid ha

messo in evidenza i limiti della globalizzazione. Nel 2000 sembrava la soluzione a tutto, ma ora abbiamo capito che ci sono molti rischi e che la catena di approvvigionamento può facilmente spezzarsi”.

FM: Il problema degli approvvigionamenti non riguarda solo i chip, quindi?

“No, riguarda tutto: dal bullone alle centraline. So di varie problematiche di diversi marchi, tutti i colleghi hanno queste difficoltà. Poi naturalmente il problema dei chip è particolarmente sentito perché l'elettronica è ovunque: se sbatto un paraurti trovo sensori anche lì da sostituire. Ora sembra che i tempi stiano tornando a migliorare, ma non c'è ancora la piena efficienza. Negli ultimi 20 anni ci eravamo abituati a *just in time*”.

FM: Anche per le società di noleggio aumenteranno i prezzi della manutenzione?

“Anche le società di noleggio si sono rese conto che a un costo basso corrisponde un servizio basso. Alcune officine usano ricambi non originali, ma non riguarda noi dei circuiti delle concessionarie. Stanno aumentando i prezzi anche perché le auto stanno invecchiando e anche quelle a noleggio si tengono di più. L'aspetto positivo è che, grazie a tutti i sistemi di assistenza attiva e passiva la gente va più piano e usura meno le vetture”.

FM: Sull'elettrico come vi state attrezzando?

“L'elettrico dovrebbe crescere ma è ancora un'ipotesi più che una certezza. In altri Paesi europei ci sono crescite in doppia cifra, ma non in Italia. Oggi come oggi stiamo facendo i corsi, ma le spese non sono sostenute dai ricavi. Bisogna vedere cosa succederà. Nel frattempo noi dealer abbiamo creato molti punti di ricarica in tutte le sedi”.



Federazione Italiana Concessionari Auto

La Federazione Italiana Concessionari Auto (**Federauto**) è l'organizzazione associativa in ambito Confindustria che dal 1945 rappresenta le imprese concessionarie di vendita e assistenza di autovetture, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus, operanti in Italia sulla base di un mandato ufficiale delle case automobilistiche. La Federazione, attraverso le Associazioni di marca, i Sindacati territoriali e le adesioni dirette, rappresenta circa 1.100 imprese di piccola, media e grande dimensione.

SPECIALE
MANUTENZIONE

CHI SI FERMA È PER

I principali operatori del settore aftermarket ci hanno raccontato come si preparano al cambiamento tecnologico, per venire incontro alle esigenze reali dei clienti (anche flotte)

di Marina
Marzulli

La rete delle officine si trova ad affrontare il cambiamento tecnologico, con la spinosa questione dell'accesso ai dati dei veicoli, e a prepararsi alla transizione elettrica, anche se per ora il numero di veicoli elettrici bisognosi di intervento è ancora bassa.

Il settore della manutenzione e riparazione auto ha superato la crisi del Covid: nel 2022 in Italia sono stati spesi per l'aftermarket automobilistico 35,3 miliardi di

euro in aumento del 23,4% rispetto al 2021 (dati Autopromotec). Da un lato c'è stata la ripresa delle attività di officina (+17% rispetto a quelle effettuate nel 2021), dall'altro l'inflazione: secondo dati Istat, nel 2022 i prezzi per le attività di manutenzione e riparazione dei mezzi sono cresciuti del 4,1% su base annua. In minima parte, la spesa è stata influenzata anche dalla lieve crescita del parco circolante di autovetture, appena l'1% su base annua.

È un mondo in fermento, dove l'innovazione è il pane quotidiano di chi non vuole rimanere ai margini. Anche per questo la formazione è un aspetto cruciale del lavoro, come ci hanno raccontato i principali operatori del settore.

BOSCH

Il network di officine Bosch Car Service, rete globale di officine indipendenti fondata nel 1921, è presente in Italia con più di 1.300 officine. Le officine Bosch Car Service sono



DUTO

supportate con informazioni e corsi di formazione per l'assistenza su veicoli ibridi ed elettrici e, fin dal 2013, con corsi per conseguire la qualifica PES/PAV (le qualifiche dei professionisti che svolgono lavori sotto tensione o esposti al rischio elettrico, ndr). Tramite l'assistenza telefonica dedicata, le officine ricevono supporto su argomenti relativi a veicoli elettrici/ibridi e domande di diagnosi, ed attraverso il software di diagnosi ESI [tronic], accedono a informazioni specifiche su come effettuare la diagnosi sui sistemi High Voltage di un (P)HEV o BEV e lo stato di salute della batteria ad alta tensione per

veicoli selezionati. Inoltre, le officine hanno accesso ad accordi con fornitori di dispositivi di protezione individuale e colonnine di ricarica. L'officina BCS è adeguatamente preparata ad affrontare il cambiamento e l'innovazione tecnologica. Bosch affianca la propria rete e fornisce periodicamente corsi di aggiornamento, strumenti e informazioni per

affrontare al meglio la transizione elettrica che impatterà sul modo di lavorare dell'officina nel prossimo futuro.

Per quanto riguarda la ricalibrazione dei sistemi avanzati di assistenza alla guida, molte officine sono pronte, altre si stanno strutturando. Infatti per operare sui sistemi Adas sono necessari investimenti, strumenti,

SPECIALE
MANUTENZIONE

La formazione

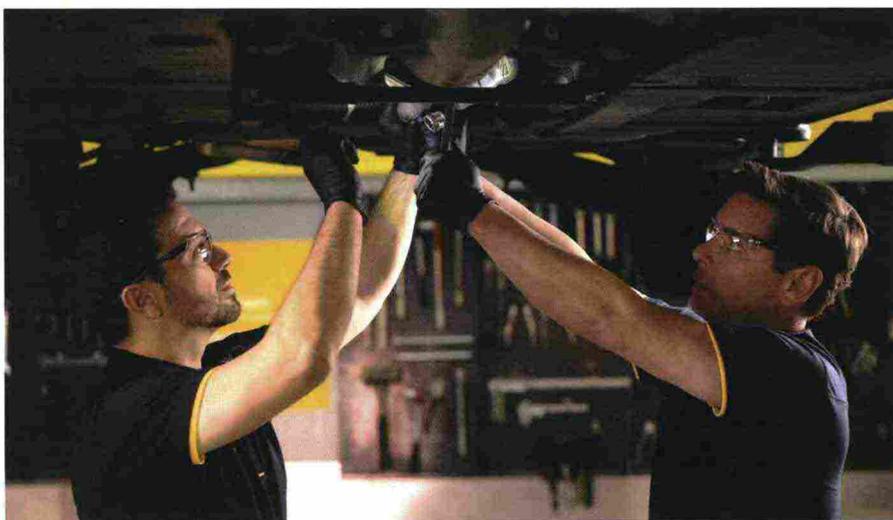
Formare il personale, sia quello in ingresso sia quello già in officina, è una necessità vitale per chi si occupa di aftermarket. Ciascun operatore si attrezza con corsi specifici, che devono venire incontro alle effettive esigenze dei meccanici. La formazione è parte integrante e fondamentale del pacchetto servizi riservato agli affiliati ai network Rhiag che possono attingere ad un catalogo di 100 corsi tecnici e 20 corsi marketing in presenza, e a oltre 200 titoli in modalità e-learning con tool di autovalutazione pre-corso. Solo per dare qualche numero sviluppato: si tratta in media di 350 giornate di formazione/anno per un totale di 4.500 meccanici formati.

Lo sviluppo delle competenze delle officine Bosch Car Service si rivolge sia all'ambito tecnico sia all'ambito manageriale. Per le esigenze tecniche dell'officina, vengono erogati ogni anno due training esclusivi per la rete, con formazione mirata sugli ultimi sviluppi tecnologici. A questi si affianca il

percorso di formazione manageriale, un approccio strutturato di tematiche a sostegno della gestione dell'officina, con un corso previsto ogni anno, per rispondere alle mutate esigenze degli automobilisti e ad utilizzare tutte le nuove competenze tecniche e di comunicazione.

Tutte le officine del Network PuntoPRO ogni anno hanno la possibilità di frequentare 3 corsi di formazione tecnica della durata di 8 ore ciascuna su nuove tematiche tecniche. Ogni anno Groupauto seleziona 3 diversi corsi di formazione tecnica per le proprie officine e prevede per ognuno prove pratiche su auto lab.

Per quanto riguarda la formazione dei nuovi collaboratori, Midas prevede specifiche formazioni legate all'onboarding. I collaboratori più anziani hanno la possibilità di essere formati su tutti gli aspetti legati alla manutenzione e hanno a disposizione un catalogo ove è possibile scegliere il corso più adatto alle proprie esigenze.



Fm

43

RETI

accesso ai dati protetti del veicolo e competenze specifiche. Bosch, fornitore di primo impianto di molti costruttori di veicoli, propone alle proprie officine servizi e strumenti per la calibrazione e la messa a punto dei sistemi per la guida assistita del veicolo. Tra questi il sistema computerizzato DAS 3000 e il software di diagnosi ESI[tronic] con la funzione sblocco dei sistemi di sicurezza. Bosch offre così una soluzione completa e professionale per la verifica e calibrazione dei sistemi Adas del veicolo.

GROUPAUTO

In generale sono oltre 25.000 le officine clienti dei 34 distributori e grandi ricambisti sul territorio italiano soci Groupauto, altre a 180

Diritto alla riparazione

Una buona notizia per gli autoriparatori (e gli automobilisti) viene da una recente ordinanza della Corte di Cassazione (la numero 10686 del 20/04/2023), secondo la quale si ha sempre diritto alla riparazione del veicolo, anche se il costo è maggiore del suo valore, a patto però che non vi sia un aumento del valore del mezzo. Generalmente, in caso di incidente, se i danni superano il valore della vettura le compagnie assicurative risarciscono solitamente il valore di mercato dell'auto prima del sinistro. L'assicurato può, però, richiedere il risarcimento specifico, come stabilito dall'articolo 2058 del Codice Civile. Il diritto alla riparazione del veicolo è sempre da garantire, anche nel caso in cui il costo supera il valore di mercato del veicolo. Commenta il presidente di Federcarrozzeri, Davide Galli: "Fino ad oggi le compagnie di assicurazioni hanno spinto gli assicurati a rottamare le proprie auto sostenendo l'antieconomicità delle riparazioni. Ora, grazie alla Cassazione, sarà finalmente l'automobilista a scegliere tra la riparazione dell'autovettura e la rottamazione. Solo nel 2022 - ricorda il presidente di Federcarrozzeri - sono state rottamate in Italia 1.051.994 autovetture, per ogni 100 nuove auto immatricolate ben 79 hanno subito una rottamazione, nonostante in molti casi le stesse vetture avrebbero potuto essere riparate e tornare a circolare in tutta sicurezza".



Il Data Act

"Accesso ai dati" è il mantra che risuona nell'aftermarket automobilistico di tutto il mondo. Si tratta della battaglia politica per l'accesso ai dati di bordo dei veicoli connessi, che attualmente sono in mano ai Costruttori, dando loro un vantaggio che si rifletterebbe a medio e lungo termine anche sulle reti di riparazione.

Dieci Associazioni Europee che rappresentano gli operatori del settore dell'autoricambio hanno scritto alla Presidente Von Der Leyen e al Collegio dei

Commissioner chiedendo di porre fine al continuo slittamento dei termini per la definizione di una legislazione europea che regoli l'accesso ai dati che vengono prodotti dai vari veicoli. Infatti la Commissione si era impegnata nel dicembre 2020 a definire una proposta legislativa entro il dicembre 2021. Tale proposta è stata di volta in volta posticipata lasciando il settore dell'aftermarket in un limbo che condiziona le decisioni ed impedisce gli investimenti delle imprese.

ricambisti partner. Delle officine clienti, alcune aderiscono ai programmi dei tre network di Groupauto: 1.200 officine PuntoPRO, 300 Multimarca, 500 Autocheck-up. Il fatturato totale di Groupauto è di 600 milioni di euro all'anno. Per quanto riguarda i veicoli elettrici, oltre 900 officine del network PuntoPRO sono già qualificate a lavorare sui veicoli di nuova generazione. Ciò è stato reso possibile grazie ai corsi di formazione tecnica sull'ibrido ed elettrico che già dal 2015 vengono erogati sul territorio tra cui il corso per mecatronico, il PES-PAV e l'aggiornamento PES-PAV-PEI. Per essere al passo con l'evoluzione tecnologica, di qualunque tipo essa sia, è fondamentale e necessario che le officine evolvano tramite adeguati piani di formazione e dotazione di strumenti di lavoro idonei a permettere la manutenzione sui nuovi veicoli. Il rischio sarà solo per le officine che non intenderanno intraprendere questo percorso. Tutte le officine Multiservizio sono abilitate

a trattare gli Adas e la loro ricalibrazione, ed in parte le officine meccatroniche.

Groupauto, tramite la propria società IAS (Italia Automotive Service) è specializzata nel fornire servizi nella gestione della manutenzione e riparazione di parchi veicoli di società, flotte e assicurazioni.

Sono oltre 2.000 le officine che aderiscono e 200 i ricambisti su tutto il territorio italiano. IAS fornisce un servizio completo di gestione della manutenzione: pre-authority e authority, fatturazione centralizzata con oltre 2.000 pratiche al giorno gestite, un customer service di 8 persone dedicato ed un portale di Authority chiamato GAIA. Il portale GAIA svolge le funzioni di authority, preventivatore, gestione delle pratiche, gestione della manutenzione, gestione del fermo tecnico, fatturazione centralizzata, gestione dell'auto di cortesia ed innumerevoli altre funzionalità utili al cliente.

MIDAS

Midas offre 56 centri in franchising, di cui 3 di proprietà.

Per Midas Italia lavorano 40 collaboratori e mediamente ogni centro in franchising ha 5 collaboratori (oltre 300 collaboratori totali, quindi). Midas fa parte del gruppo Mobivia, e quindi si sente in grado di affrontare le sfide dell'elettrificazione perché ha il supporto e la visione di una grande multinazionale.

Al momento non tutte le officine sono abilitate a trattare gli Adas e la loro ricalibrazione, ma stanno lavorando per far sì che ci sia un adeguamento per tutta la rete. Midas ha degli accordi nazionali ed internazionali per poter effettuare la manutenzione alle flotte e conferma che i prezzi sono aumentati "ma cerchiamo di non far impattare

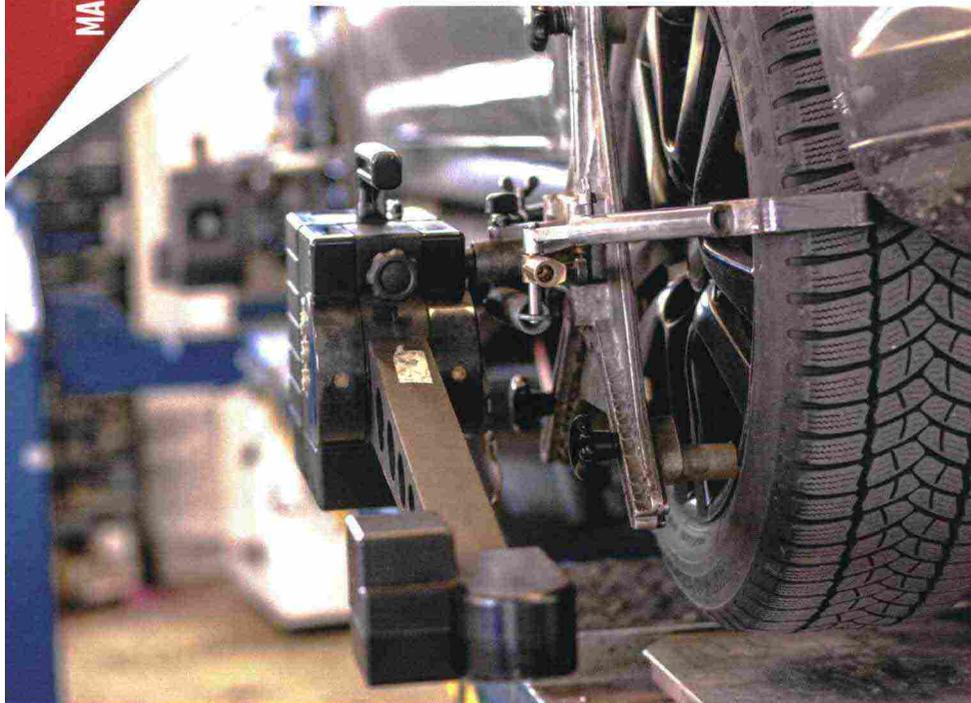
questi costi sui clienti finali adottando operazioni promozionali".

RHIAG

Il network riparativo del gruppo LKQ RHIAG conta una presenza totale di oltre 1.900 officine multimarca affiliate sotto i concept brand di proprietà 'a posto' RHIAG (la rete ammiraglia che celebra quest'anno il 20° anniversario), DediCar (presenza nazionale) e

Officina Numero 1 (diffusione nel nord Italia). Il network offre servizi manutentivi e riparativi a privati, flotte e leasing companies. LKQ RHIAG, in Italia sviluppa sul suo core business di distribuzione ricambi un fatturato pari a 360 milioni di euro. Allo sviluppo e mantenimento del network riparativo dedica circa 50 persone tra personale di sede e service manager che operano sul territorio in costante contatto con le

RETI



officine. Ad oggi, già la metà degli affiliati, pari a 800 strutture hanno conseguito la certificazione PES/PAV e seguono corsi di formazione sulle piattaforme elettriche. Rhiag non teme la transizione elettrica: "Al contrario, crediamo che per i nostri affiliati costituisca una otti-

ma opportunità di entrare in nuovi segmenti di business. La nostra missione da questo punto di vista è supportare l'officina con formazione e assistenza tecnica, attrezzature e strumenti dedicati per guidarla nella transizione". Non ancora tutte le officine sono

abilitate a trattare gli Adas e la loro ricalibrazione, ma è indubbio che è un business in crescita che registra una domanda crescente sia di formazione dedicata che di informazione e assistenza: "Attendiamo comunque una crescita importante di richieste per effetto della nuova normativa europea sulla sicurezza che prevede dal 2022 che ogni auto o furgone di nuova omologazione (e, dal 2024, ogni veicolo di prima immatricolazione) debba avere di serie un complesso di aiuti alla guida e una scatola nera. Lato nostro, abbiamo anche inserito in gamma questo segmento di attrezzatura". Rhiag lavora con il mondo flotte dal 2005 e ad oggi ha all'attivo più di 60 accordi con aziende NLT e RAC e con flotte private. A seconda della richiesta del cliente può offrire dalla pura fornitura di ricambi all'erogazione di servizi manutentivi e riparativi attraverso il network, mettendo a disposizione una piattaforma proprietaria per la gestione dell'Authority o interfacciandosi con i sistemi cliente. Rhiag è associata ad ANIASA (Associazione Nazionale Industria dell'Autoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital) dal 2019. Il core business Rhiag è la distribuzione ricambi: "In Italia abbiamo una posizione di leadership per fatturato, ampiezza gamma, capacità distributiva e network a copertura nazionale. Inoltre, dal 2016 siamo parte di LKQ Europe, filiale europea di LKQ corporation, gruppo quotato al Nasdaq operante su scala globale. I volumi in acquisto sviluppati con i gruppi di componentistica e le competenze di gruppo ci ha messo al riparo dalle tematiche di scarsità di materiale verificatesi dal periodo covid. Per quel che concerne l'aumento dei prezzi, come tutti i settori, subiamo i rincari dovuti alla scarsità delle materie prime e siamo soggetti a fenomeni inflattivi".

La ricalibrazione degli Adas

Le telecamere e i sensori degli Adas vengono posizionati proprio nei punti dell'auto solitamente più colpiti dagli incidenti e la maggior parte di essi sul parabrezza anteriore, dietro lo specchietto retrovisore. Di conseguenza, visto che le auto di ultima generazione accolgono sempre più sistemi avanzati di assistenza alla guida e che alcuni di essi sono di recente diventati obbligatori, la sostituzione di fascioni, paraurti, mascherine e cristalli determina un aspetto aggiuntivo rispetto al passato: la necessità di ricalibrazione dei componenti che consentono agli Adas di funzionare correttamente. Un servizio non banale, per il quale le officine si stanno attrezzando. Occorre tener presente, infatti, che a seconda della marca e del modello del veicolo, la ricalibrazione

avviene in modo diverso. In particolare, ci sono due tipologie di operazioni possibili: la ricalibrazione "statica", effettuata direttamente in officina, prevede l'intervento di uno strumento di diagnostica collegato alla presa OBD dell'auto settando i 4 parametri: distanza, altezza, parallelismo e centratura. La seconda tipologia di ricalibrazione è quella "dinamica", che avviene su strada, con lo strumento di diagnosi "attaccato" alla vettura. La scelta tra le due metodologie avviene a seconda della marca del veicolo sul quale viene effettuata la riparazione. I dati della ricalibrazione sono forniti da ciascuna Casa auto per ciascun singolo modello e riportati sul libretto di istruzioni, che l'officina solitamente custodisce in un database.

FRATELLI GIACOMEL

LAVORO DI SQUADRA

Il reparto flotte di Fratelli Giacomel, storico dealer milanese del gruppo Volkswagen, in pochi anni è diventato un vero e proprio Urban Mobility Hub: "Siamo un'unità a se integrata all'interno dell'azienda- racconta Marco Olcelli, Fleet & Logistic manager di Fratelli Giacomel -. Partiamo dalla consapevolezza che il noleggio e la mobilità dinamica sono il futuro.

Per mobilità dinamica intendiamo tutte le alternative all'acquisto classico. Vogliamo non dico anticipare, ma almeno stare al passo con i tempi, ed è quello che abbiamo fatto in questi anni".

IL TEAM

La divisione flotte è nata nel 2019 e in tre anni e mezzo – compreso il difficile periodo Covid - ha saputo affermarsi e strutturarsi per dare una moltitudine di servizi ai clienti. Le persone che lavorano al suo interno sono passate da 3 a oltre 30: alcune sono nuovi acquisti, altre provengono da altri settori all'interno dell'azienda, come l'amministrazione la contabilità, il service. "Abbiamo messo insieme diverse professionalità perché ognuno portasse un pezzetto di valore aggiunto – racconta Olcelli -. Nove persone si occupano della logistica, sei di noleggio a breve



Grazie a un team competente e appassionato, Fratelli Giacomel fornisce mobilità a 360 gradi. Con obiettivi di crescita sempre più ambiziosi

di Marina Marzulli

termine (auto sostitutive, preassegnazioni etc), altre sei de del backoffice degli ordini e 12 compongono il team vendite. A questi si aggiungono due società esterne che si occupano di monitorare la customer experience".

I SERVIZI

I servizi della divisione flotte partono dalla consulenza per la revisione della car list, con un'analisi puntuale e personalizzata: "Abbiamo inserito due consulenti che non provengono dal mondo commerciale auto ma proprio dalla consulenza, perché il fine non è vendere un prodotto ma capire le esigenze effettive del cliente – racconta Olcelli -. Da qui si parte per poi offrire servizi come la configurazione dei veicoli, la verifica delle scadenze, la gestione ordini, l'analisi fiscale". A questi si aggiungono una flotta dedicata per preassegnazioni e veicoli sostitutivi e tutti i servizi a domicilio: logistica integrata con presa e riconsegna, manutenzione e cambio gomme, help line, consegna in tutta Italia, rientro dall'estero in caso di sinistro, officina mobile.

In pista con i clienti



Fratelli Giacomel ha dato appuntamento al mondo Fleet presso l'autodromo di Vairano di Vidigulfo (Pavia). Si è trattato di due giornate, a fine maggio, dedicate a consolidare il rapporto con i clienti aziendali e avvicinarne di nuovi. Dà alcuni numeri Marco Olcelli: "120 aziende invitate, quasi 200 persone per 2 giorni di prove dei veicoli, un'aula di fiscalità ed elettrificazione e tanti test drive con prove in off road e prove dinamiche degli Adas. Il nostro obiettivo, raggiunto, è stato quello di dare una visione differente del nostro lavoro".

FEDERAUTO

SPECIALE
MANUTENZIONE

Il mondo dei concessionari è certamente interessato anche al business della manutenzione e dell'aftermarket, anche e soprattutto in un momento come questo di epocale cambiamento dei rapporti con le Case automobilistiche. Un segmento di business che non cambia con i nuovi contratti, come ci ha raccontato il Presidente di **Federauto**, **Adolfo De Stefani Cosentino**.

FM: Il passaggio da concessionari ad agenti determinerà dei cambiamenti anche nella gestione del post vendita?

“La modifica dei rapporti contrattuali fra Case e dealer riguarda la vendita, il regolamento europeo del post vendita è rimasto del tutto inalterato. Nell'aftermarket non cambia nulla, non può esistere una officina “agente”. Sono altri gli aspetti che hanno una incidenza sull'aftermarket”.

INCOGNITA POST VENDITA

Per capire quali sono le tendenze dell'aftermarket, in particolare all'interno delle concessionarie, abbiamo intervistato il Presidente di **Federauto**, **Adolfo De Stefani Cosentino**

FM: Quali?

“Il primo è l'elettrico, che però è ancora al 3,7% di immatricolato, quindi non è ancora una tematica attuale. Il secondo aspetto è la connettività e, di conseguenza, un rapporto diretto fra il costruttore e l'utilizzatore. Spesso gli ingressi in officina sono determinati dalle informazioni che il costruttore manda direttamente sull'auto: scade la

di Marina
Marzulli

manutenzione, attento che hai questo problema, devi cambiare l'olio e così via. L'infotainment è sempre più spinto e questo cambia la vita in officina. Un altro aspetto importante è che il nostro parco auto continua a invecchiare, oggi siamo arrivati a 12 anni e 2 mesi, questo significa un aumento delle riparazioni. Alla rete ufficiale sfugge chi ha la macchina

molto vecchia, ma la recente produzione (intendo gli ultimi 10 anni) è dotata di un livello di elettronica che difficilmente una officina generalista riesce a seguire. Quando ho preso io la patente con un cacciavite e un fil di ferro facevo tutto, ora invece chiamo soccorso”.

FM: Anche fare formazione è diventato più complicato?

“Il problema grossissimo, a tutte le latitudini, è che facciamo fatica a trovare tecnici. Chi lavora oggi in officina deve avere una cultura

FEDERAUTO

specifica tale che non possiamo definirlo un operaio. La formazione la facciamo noi: ci sono caratteristiche specifiche per ogni prodotto e per ogni singola parte di prodotto che non si possono imparare a scuola, ci vogliono le specializzazioni. Il problema è che non troviamo chi possiamo formare: pare non sia allettante lavorare in officina. Non parliamo poi del settore dei *truck*, dove è ancora più problematico trovare chi lavori. La macchina, almeno, conserva ancora un minimo di fascino”.

FM: Come se ne esce?

“Noi siamo disposti a formare tutti, anche se per due anni sono più i costi dei ricavi. Oltre i 50 anni facciamo fatica a formare sull'elettronica, si tende a prendere i giovani. Credo che legare di più il rapporto scuola-lavoro sarebbe utile e interessante: il lavoro non è usare il cacciavite, ma sapersi coordinare, essere diligenti e non

distrarsi. C'è chi è andato da Cimabue e poi è diventato Giotto: è l'apprendista come lo intendiamo noi”.

FM: Quanto conta l'aftermarket per un dealer?

“L'aftermarket ha un fatturato più basso della vendita ma una marginalità decisamente più alta. È una gamba indispensabile per un dealer. All'estero ancora di più perché le tariffe di manodopera sono più alte. In Italia ci sono ancora molte officine generiche che tengono bassi i prezzi”.

FM: Parliamo proprio dei prezzi. Aumenteranno ancora?

“Dovremo per forza aumentare la tariffa di manodopera e questa incide molto. Anche i prezzi dei ricambi sono aumentati più dell'inflazione. Un'altra problematica che abbiamo avuto è che molte volte dobbiamo tenere le macchine ferme perché non ci sono i ricambi. Il Covid ha

messo in evidenza i limiti della globalizzazione. Nel 2000 sembrava la soluzione a tutto, ma ora abbiamo capito che ci sono molti rischi e che la catena di approvvigionamento può facilmente spezzarsi”.

FM: Il problema degli approvvigionamenti non riguarda solo i chip, quindi?

“No, riguarda tutto: dal bullone alle centraline. So di varie problematiche di diversi marchi, tutti i colleghi hanno queste difficoltà. Poi naturalmente il problema dei chip è particolarmente sentito perché l'elettronica è ovunque: se sbatto un paraurti trovo sensori anche lì da sostituire. Ora sembra che i tempi stiano tornando a migliorare, ma non c'è ancora la piena efficienza. Negli ultimi 20 anni ci eravamo abituati al *just in time*”.

FM: Anche per le società di noleggio aumenteranno i prezzi della manutenzione?

“Anche le società di noleggio si sono rese conto che a un costo basso corrisponde un servizio basso. Alcune officine usano ricambi non originali, ma non riguarda noi dei circuiti delle concessionarie. Stanno aumentando i prezzi anche perché le auto stanno invecchiando e anche quelle a noleggio si tengono di più. L'aspetto positivo è che, grazie a tutti i sistemi di assistenza attiva e passiva la gente va più piano e usura meno le vetture”.

FM: Sull'elettrico come vi state attrezzando?

“L'elettrico dovrebbe crescere ma è ancora un'ipotesi più che una certezza. In altri Paesi europei ci sono crescite in doppia cifra, ma non in Italia. Oggi come oggi stiamo facendo i corsi, ma le spese non sono sostenute dai ricavi. Bisogna vedere cosa succederà. Nel frattempo noi dealer abbiamo creato molti punti di ricarica in tutte le sedi”.



Federazione Italiana Concessionari Auto

La Federazione Italiana Concessionari Auto (**Federauto**) è l'organizzazione associativa in ambito Confcommercio che dal 1945 rappresenta le imprese concessionarie di vendita e assistenza di autovetture, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus, operanti in Italia sulla base di un mandato ufficiale delle case automobilistiche. La Federazione, attraverso le Associazioni di marca, i Sindacati territoriali e le adesioni dirette, rappresenta circa 1.100 imprese di piccola, media e grande dimensione.



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

ATTENTI ALLA CONTROFFENSIVA DEL FULL ELECTRIC

Negli ultimi mesi il granitico muro elevato dai sostenitori dell'alimentazione elettrica come unica soluzione per raggiungere gli obiettivi della transizione green dei trasporti, ha cominciato a mostrare qualche crepa evidente all'interno dell'Unione Europea. In realtà da mesi il dibattito sotto traccia all'interno dei Paesi membri aveva fatto capire che qualcosa si stava muovendo. Un dibattito che è diventato palese, dopo le dichiarazioni della commissaria europea all'Energia, la lituana Karim Simson che si è detta pronta a riaprire la trattativa sui biocarburanti; che si è allargato con la presa di posizione del G7 di Sapporo che ha rilanciato il ruolo di questi nella decarbonizzazione (appaiaidoli ai già consentiti e-fuel); che si è formalizzato con il documento del Parlamento europeo che sdogana di fatto i biocarburanti (chiamandoli, fra l'altro, «carburanti sostenibili») quanto meno nel trasporto stradale pesante.



Massimo Artusi,
Vicepresidente
Federauto
con delega
Truck e Van.

Tre colpi che il partito del «full electric e basta» ha incassato non senza reagire. Ad ogni colpo, abbiamo visto seguire dichiarazioni, inchieste, ricerche di sostenitori, movimenti, organizzazioni legati al monotezionismo elettrico, pronti ad accettare per risolti - entro il 2035 - tutti i problemi che ancora ostacolano la loro alimentazione preferita (le batterie, le infrastrutture, i costi d'acquisto, provenienza da fonti non rinnovabili) e a condannare senza appello i biocarburanti con argomenti spesso pretestuosi (scarsa disponibilità, eccessivo consumo di suolo e acqua, non neutralità nell'intero ciclo produttivo). E liquidano chi si batte perché accanto all'elettricità ci siano alternative valide ed efficaci economicamente e ambientalmente, come soggetti interessati soltanto ai quattrini.

Una polarizzazione di fronte alla quale cadono le braccia, soprattutto perché non è questo il modo per affrontare un tema decisivo come quello della decarbonizzazione dei trasporti. Così come sarebbe sciocco negare il ruolo e l'importanza dell'alimentazione elettrica, altrettanto lo è riservare a questa il monopolio dell'autotrazione a fronte di altre soluzioni che - anche nel ciclo completo di vita - si presentano meno impattanti sul clima e sulle persone e che, in particolare, non hanno alternative visibili nel settore dei veicoli più pesanti. Entrambe le strade sono ancora lunghe: percorrerle tutte e due è solo una questione di buon senso. Altrimenti si rischia di buttar via il bambino con l'acqua sporca. Per questo bisogna stare attenti a quelli che sporcano l'acqua per buttar via il bambino.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



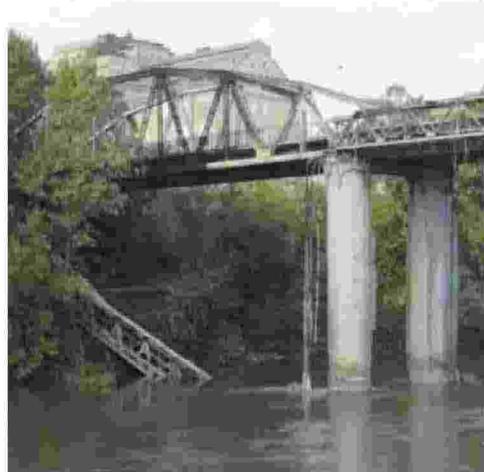
108951



Mobilità a km

Tutto su bus
metro
e traffico
alle pag. 10 e 11

T&M TRASPORTI & MOBILITÀ



Giubileo, iniziano questa mattina i cantieri sul Ponte dell'Industria e in piazza della Repubblica Convenzione Anas-Campidoglio

Riqualificazione in vista dell'Anno Santo, cominciano oggi i lavori per le prime due grandi opere del Giubileo 2025: Ponte dell'Industria, nel quadrante sud e piazza della Repubblica, nell'area della Stazione Termini. Entrambe le opere saranno realizzate da Anas grazie a una convenzione con Roma Capitale, in stretto coordinamento con il Dipartimento Csimu dell'Assessorato ai Lavori pubblici del Campidoglio. Ponte dell'Industria è chiuso al traffico dalle 22 di ieri sera, riaprirà definitivamente a settembre 2024. Nel frattempo, la mobilità seguirà lo schema schema già adottato dopo il rogo del 2021. In particolare, saranno modificati i tempi dei semafori per ridurre al minimo i disagi dovuti alla chiusura. Le principali direttrici interessate dal flusso veicolare saranno: ponte Testaccio, ponte Marconi (recentemente riqualificato dal Dipartimento Csimu), lungotevere Testaccio e il viadotto

mobilità della Magliana. Il cantiere è finanziato con circa 8 milioni di euro di fondi giubilari. Da questa mattina inizierà la fase di cantierizzazione per la realizzazione della passerella provvisoria dove posizionare i sottoservizi presenti sul ponte, per non interrompere mai le forniture di luce, gas e telecomunicazioni agli abitanti della zona. La passerella verrà smontata alla conclusione definitiva dei lavori. Al termine di questo primo intervento, si passerà alle lavorazioni sul ponte. Per quel che riguarda i lavori di riqualificazione in piazza della Repubblica, oggi si parte dall'area di fronte al Planetario (via Giuseppe Romita), dove saranno effettuate le prime lavorazioni di risanamento dell'asfalto, che non comporteranno variazioni alla viabilità. La riqualificazione complessiva di piazza della Repubblica è finanziata con 12 milioni di fondi del Giubileo e terminerà entro l'8 dicembre 2024.

ON AIR - IN RADIO

Inquadrando il QR Code qui a destra col tuo cellulare potrai ascoltare notizie, musica e aggiornamenti meteo su RadioRomaMobilità.



DIVIETI DI TRANSITO

Parioli, limitazioni su un tratto di viale Maresciallo Pilsudski

Per un problema alle condotte idriche, è chiuso un tratto di viale Maresciallo Pilsudski. Al momento, la viabilità è regolata con il divieto di transito sulla semicarreggiata nel tratto compreso tra piazzale Parco della Rimembranza e Corso di Francia, da via Gaudini per circa

20 metri. Sul viale è in vigore il limite di velocità a 30 km orari tra piazzale Parco della Rimembranza e Corso di Francia. Inoltre, è vietato il transito dei veicoli pesanti (oltre 3,5 tonnellate) da via San Valentino a via Guidubaldo del Monte.

DALL'11 AL 24

Metro A, nel mese di agosto parziali chiusure e servizi sostitutivi

Ad agosto, il servizio della metro A sarà riprogrammato con la parziale chiusura di alcune tratte nelle giornate dall'11 al 24. In particolare, dall'11 al 13 agosto sarà interrotta la tratta Anagnina-Subaugusta e il servizio sostituito con navette bus. Dal 14 al 24 agosto, l'inter-

ruzione sarà tra Arco di Travertino e Ottaviano. Anche in questo caso il servizio sarà garantito dalle navette-bus. Sino al 10 agosto, dalla domenica al giovedì, ultime corse dei treni alle 21 poi bus sostitutivi MA. Il venerdì e il sabato servizio fino all'1.30 di notte.

PROTOCOLLO MINISTERO GIUSTIZIA-FS

Da settembre al lavoro nelle stazioni ferroviarie i primi cinque detenuti

Un contratto di sei mesi per un impiego nelle stazioni e negli uffici ferroviari. Saranno cinque i primi detenuti assunti, da settembre, per Rfi e Trenitalia nell'ambito del primo accordo attuativo del Protocollo d'intesa "Mi riscatto per il futuro" tra ministero della Giustizia e FS,

firmato a luglio 2022. I cinque nuovi impiegati arrivano dal carcere di Milano Opera e sono stati selezionati all'interno dell'istituto di reclusione sulla base dei requisiti giuridici e sotto il controllo della magistratura di sorveglianza.

SCIOPERO DALLE 8,30 ALLE 12,30

A rischio bus, tram e metrò

Questa mattina nuova agitazione nel settore del trasporto pubblico locale. E' in programma la protesta di 4 ore indetta a livello nazionale dal sindacato Uslb. Lo sciopero, dalle 8,30 alle 12,30, interesserà i dipendenti Atac, Roma Tpl e Cotral. Per cui saranno a rischio l'intera rete romana e regionale: bus (anche periferici ed extraurbani), tram, metro e ferrovie Termini-Centocelle, Metromare e Roma-Viterbo. Possibili stop o cancellazioni di corse potranno interessare anche i collegamenti eseguiti da altri operatori in regime di subaffidamento. Per quanto riguarda l'accessibilità, durante lo sciopero, nelle stazioni della rete metroferroviaria che resteranno eventualmente aperte, non sarà garantito il servizio di scale mobili, ascensori e montascale. Non sarà garantito il servizio delle biglietterie; mentre i parcheggi di interscambio resteranno aperti. Il servizio delle biglietterie on-line resta sempre attivo. Tra le motivazioni della protesta, "la cancellazione degli aumenti delle tariffe dei servizi ed energia, congelamento e calmiere dei prezzi dei beni primari e dei combustibili; nonché investimenti economici per tutti i servizi pubblici essenziali; il superamento dei penalizzanti salari

d'ingresso garantendo l'applicazione contrattuale di primo e secondo livello ai neo assunti; la sicurezza dei lavoratori e del servizio, introduzione del reato di omicidio sul lavoro; il salario minimo per legge a 10 euro l'ora contro la pratica dei contratti atipici e precariato; il libero esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali".





T&M TRASPORTI & MOBILITÀ

SUL WEB

Vuoi conoscere le ultime notizie sulla mobilità a Roma? Inquadra col cellulare il QR Code qui a destra e sarai sul sito romamobilita.it



VIAGGIARE SICURI

“La strada non è un posacenere”, al via la campagna Anas per il rispetto dell'ambiente e contro il pericolo incendi

Rischio incendi, lanciare dal finestrino del proprio veicolo i mozziconi mentre si è in viaggio può causare danni devastanti e irreversibili. Può mettere a rischio l'incolumità fisica di persone e animali causando la distruzione dell'ambiente vegetale, dei beni immobili e interruzioni alla viabilità.

Per questo, per il secondo anno consecutivo, torna la campagna di Anas, società del Polo Infrastrutture del Gruppo FS Italiane, contro gli incendi causati da sigarette accese. Molti di questi, complice la siccità e le alte temperature del periodo, si verificano in prossimità delle strade e delle autostrade a causa di comportamenti espressamente vietati e sanzionati dal Codice della Strada e dal Codice Penale (art. 674).

Il claim della campagna è “La strada non è un posacenere. Rispetta l'ambiente, salva il tuo viaggio” mentre lungo le strade Anas, il messaggio “Pericolo Incendi. Non gettare sigarette” è trasmesso sui pannelli a messaggio variabile presenti sulla rete.

“L'incolumità di chi viaggia e la salvaguardia del patrimonio boschivo - dichiara l'Ad di Anas, Aldo Isi - passano inevitabilmente dalla buona condotta di chi percorre le nostre strade. Così anche quest'anno Anas è fortemente impegnata nella campagna di sensibilizzazione per la prevenzione degli incendi che, nella maggior parte dei casi, sono il frutto di una serie di comportamenti scorretti e poco responsabili, che mettono in pericolo non solo l'habitat ma anche la vita stessa di chi si mette in viaggio”.

Anas richiama quindi l'attenzione sulle raccomandazioni della Protezione Civile su ciò che è possibile fare per fronteggiare questo fenomeno: non gettare mozziconi di sigaretta o fiammiferi ancora accesi; non abbandonare rifiuti, sono un pericoloso combustibile; non parcheggiare sull'erba secca, la marmitta calda può provocare un incendio. Se si avvista un incendio, è fondamentale chiamare il 115 (Vigili del Fuoco) o il numero di emergenza 112 o il 1515.



ENERGIA RINNOVABILE

Biocarburanti CO2 neutri, Federauto plaude alla decisione del Parlamento europeo di prevedere una definizione formale



“La decisione del Parlamento europeo di prevedere per la prima volta una definizione formale di 'carburanti CO2 neutri', inclusivi di tutti i biocarburanti rinnovabili, è un successo del buon senso, della ragione, della concretezza ed è una sconfitta dell'approccio ideologico al problema della transizione, sostenuto da chi si illude di poter ottenere la decarbonizzazione con la sola alimentazione elettrica e ignorando il principio della neutralità tecnologica”.

Lo ha detto il vicepresidente di Federauto, con delega ai Trucks&Van, Massimo Artusi.

“Abbiamo sempre sostenuto, e spesso come una voce fuori dal coro, che le difficoltà della necessaria transizione green dei trasporti, non potevano che essere risolte attraverso un mix di soluzioni capaci di garantire la sostenibilità ambientale, economica e sociale, le adozioni della Commissione

parlamentare industria rappresentano la strada idonea per arrivare a raggiungere concretamente il risultato di una effettiva neutralità carbonica alla quale tutti vogliamo arrivare, ma anche quella neutralità economica e sociale che la scelta della mono-tecnologia elettrica rischia di far saltare” ha proseguito Massimo Artusi.

“Ora, però, sarebbe un errore illudersi che tutto sia stato risolto. Molta strada c'è ancora da fare perché i carburanti biologici acquistino il formale diritto di essere utilizzati anche dopo le varie scadenze regolate a livello europeo, al pari dei cosiddetti zero-emission. Ma certamente - ha concluso - il passo compiuto dai parlamentari europei ci incoraggia a continuare ad impegnarci e a vigilare perché questa strada sia percorsa fino in fondo, nell'interesse non solo di una lobby di parte ma di tutti”.

mobilità
ROMA

www.romamobilita.it - Trasporti&Mobilità a cura di Roma Servizi per la Mobilità. Anno XXII n. 135 - Reg. Trib. Roma n. 163 del 24/4/2001 - Direttore Responsabile: Catia Acquesta

T&M TRASPORTI & MOBILITÀ

© 2023 Digital e Servizi | 1690153957 | P.I. 134.164.95 | Isola Leggo II

SUL WEB

Vuoi conoscere le ultime notizie sulla mobilità a Roma? Inquadra col cellulare il QR Code qui a destra e sarai sul sito romamobilita.it



VIAGGIARE SICURI

“La strada non è un posacenere”, al via la campagna Anas per il rispetto dell’ambiente e contro il pericolo incendi

Rischio incendi, lanciare dal finestrino del proprio veicolo i mozziconi mentre si è in viaggio può causare danni devastanti e irreversibili. Può mettere a rischio l’incolumità fisica di persone e animali causando la distruzione dell’ambiente vegetale, dei beni immobili e interruzioni alla viabilità.

Per questo, per il secondo anno consecutivo, torna la campagna di Anas, società del Polo Infrastrutture del Gruppo FS Italiane, contro gli incendi causati da sigarette accese. Molti di questi, complice la siccità e le alte temperature del periodo, si verificano in prossimità delle strade e delle autostrade a causa di comportamenti espressamente vietati e sanzionati dal Codice della Strada e dal Codice Penale (art. 674).

Il claim della campagna è “La strada non è un posacenere. Rispetta l’ambiente, salva il tuo viaggio” mentre lungo le strade Anas, il messaggio “Pericolo Incendi. Non gettare sigarette” è trasmesso sui pannelli a messaggio variabile presenti sulla rete.

“L’incolumità di chi viaggia e la salvaguardia del patrimonio boschivo - dichiara l’Ad di Anas, Aldo Isi - passano inevitabilmente dalla buona condotta di chi percorre le nostre strade. Così anche quest’anno Anas è fortemente impegnata nella campagna di sensibilizzazione per la prevenzione degli incendi che, nella maggior parte dei casi, sono il frutto di una serie di comportamenti scorretti e poco responsabili, che mettono in pericolo non solo l’habitat ma anche la vita stessa di chi si mette in viaggio”.

Anas richiama quindi l’attenzione sulle raccomandazioni della Protezione Civile su ciò che è possibile fare per fronteggiare questo fenomeno: non gettare mozziconi di sigaretta o fiammiferi ancora accesi; non abbandonare rifiuti, sono un pericoloso combustibile; non parcheggiare sull’erba secca, la marmitta calda può provocare un incendio. Se si avvista un incendio, è fondamentale chiamare il 115 (Vigili del Fuoco) o il numero di emergenza 112 o il 1515.



ENERGIA RINNOVABILE

Biocarburanti CO2 neutri, Federauto plaude alla decisione del Parlamento europeo di prevedere una definizione formale



“La decisione del Parlamento europeo di prevedere per la prima volta una definizione formale di ‘carburanti CO2 neutri’, inclusivi di tutti i biocarburanti rinnovabili, è un successo del buon senso, della ragione, della concretezza ed è una sconfitta dell’approccio ideologico al problema della transizione, sostenuto da chi si illude di poter ottenere la decarbonizzazione con la sola alimentazione elettrica e ignorando il principio della neutralità tecnologica”. Lo ha detto il vicepresidente di **Federauto**, con delega ai Trucks&Van, Massimo Artusi.

“Abbiamo sempre sostenuto, e spesso come una voce fuori dal coro, che le difficoltà della necessaria transizione green dei trasporti, non potevano essere risolte attraverso un mix di soluzioni capaci di garantire la sostenibilità ambientale, economica e sociale, le adozioni della Commissione

parlamentare industria rappresentano la strada idonea per arrivare a raggiungere concretamente il risultato di una effettiva neutralità carbonica alla quale tutti vogliamo arrivare, ma anche quella neutralità economica e sociale che la scelta della mono-tecnologia elettrica rischia di far saltare” ha proseguito Massimo Artusi.

“Ora, però, sarebbe un errore illudersi che tutto sia stato risolto. Molta strada c’è ancora da fare perché i carburanti biologici acquistino il formale diritto di essere utilizzati anche dopo le varie scadenze regolate a livello europeo, al pari dei cosiddetti zero-emission. Ma certamente - ha concluso - il passo compiuto dai parlamentari europei ci incoraggia a continuare ad impegnarci e a vigilare perché questa strada sia percorsa fino in fondo, nell’interesse non solo di una lobby di parte ma di tutti”.

mobilità

ROMA

www.romamobilita.it - Trasporti&Mobilità a cura di Roma Servizi per la Mobilità. Anno XXII n. 135 - Reg. Trib. Roma n. 163 del 24/4/2001 - Direttore Responsabile: Catia Acquesta

1690153957 | P.I. 134.164.95 | Isola Leggo II | Roma, Tel. 06.46952080. Fax 06.46957839 - Lunedì 24 luglio 2023

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



LA CONCESSIONARIA È A TORINO NORD IN VIA ALA DI STURA E A TORINO SUD AL LINGOTTO ALL'INTERNO DI GREEN PEA

L'auto usata "ecologica" su misura del cliente due sedi di Spazio Group per tutte le necessità

Il gruppo, tra i leader del settore in Italia, offre anche vetture usate km 0 e "tradizionali"

Auto usate e "green". Un binomio che rappresenta appieno Spazio Group, nata a Torino nel 1997 dalla fusione di due storiche concessionarie, che ha saputo leggere il futuro del settore con scelte e proposte che ne fanno uno dei gruppi leader del settore in Italia. Un percorso che testimo-

nia concretamente l'impegno ecologico di Spazio Group, anticipando il traguardo dell'Unione Europea, che ha fissato al 2035 l'uscita dal mercato delle vetture a motorizzazione diesel e benzina.

La "visione" di Spazio Group è realtà ai due poli opposti della città. A Torino Nord, all'interno di via Ala di Stura, dal marzo 2021, è attiva un'area espressamente riservata alle auto elettrificate seconde: Spazio E-Gallery si sviluppa su 3.000 metri quadrati in cui vetture controllate, ricondizionate e garantite offrono

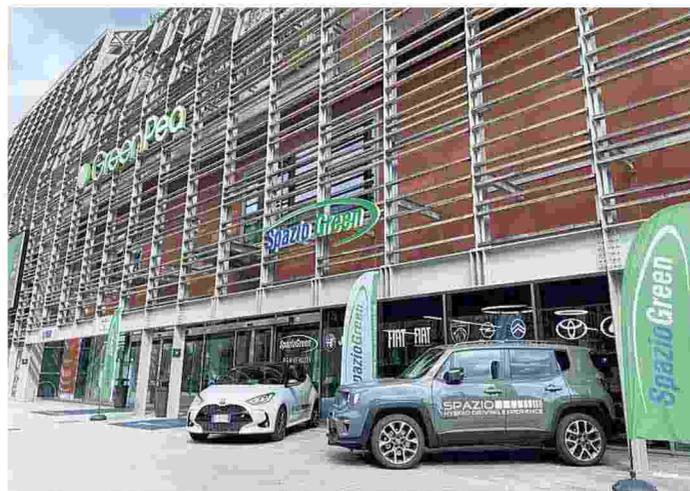
mobilità in grado di utilizzare fonti di energia rinnovabile. Questa sede, già dal 2010, è interamente alimentata da 9.000 mq di pannelli fotovoltaici che forniscono il 100% dell'energia necessaria alla struttura. Quest'anno, il 2 marzo Spazio Group l'inaugurazione - nella zona Sud della città, in via Fenoglietti 20, Lingotto, di Spazio Green, nuova esposizione di vetture elettriche, ibride e plug in, selezionate e garantite. Altamente simbolica la scelta della location: è infatti all'interno del concept store più innovativo d'Italia, Green

Pea, il primo Green Retail Park al mondo, dedicato al tema del Rispetto, progetto imprenditoriale della famiglia Farinetti. «La massima attenzione ai desideri del cliente e il grandissimo impegno per l'ambiente sono le colonne portanti della strategia di sviluppo di Spazio - sottolinea Carlo Alberto Jura, Presidente del Gruppo e Vicepresidente di **Federauto** -. Il nostro "spazio" a Green Pea rappresenta la prova e l'opportunità ad un approccio instancabile verso una mobilità sempre più sostenibile». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il plesso commerciale di via Ala di Stura



Spazio Green, all'interno di Green Pea al Lingotto



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

D'Arco (Leasys): "Sostenere il noleggio attraverso la revisione fiscale è un volano per la competitività"

Rolando D'Arco, da dicembre 2021 Amministratore delegato di Leasys SpA. Laurea in Economia e Commercio alla Luiss di Roma e master in business administration Stoa. Esperienze professionali con responsabilità crescenti a partire da Nissan Finanziaria Italia. Poi incarichi in Fca, Savarent SpA, Fga Capital Portugal fino al 2011, quando è tornato in Italia per diventare Direttore commerciale e marketing di Leasys SpA. Ancora Ad di Fca Capital France. A luglio 2020 assume il ruolo di Head of European markets and business development di Fca Bank.

D'Arco, il Noleggio continua a mietere successi, cosa è cambiato nel mercato?

"Nel mese di maggio il mercato dell'auto in Italia ha continuato a crescere nei volumi e il settore del noleggio si conferma il motore della mobilità. Nel cumulo annuale, da gennaio a maggio, le performance del NTL hanno continuato ad essere positive con una crescita del 55% e una quota di mercato del 26%, 5 punti in più del 2022. Questo successo è sicuramente legato all'affermazione del mega trend della 'disownership', ovvero la fruizione di prodotti e servizi senza averne la diretta proprietà. Alla base di questo trend c'è quindi l'idea di 'utilizzare', che sta prendendo gradualmente il posto del 'possedere'. Possedere un'automobile non è più sufficiente per rispondere alle logiche ed agli stili di vita contemporanei. Il settore del NTL è quindi coinvolto in modo significativo da questo trend, in quanto la natura stessa del noleggio garantisce la flessibilità ed economicità attesa dai privati e dalle aziende sempre più attente a non esporsi ai rischi legati alla svalutazione delle vetture acquistate, soprattutto in un contesto socioeconomico incerto come quello attuale. A supportare le performance del noleggio, inoltre, sicuramente ha giocato un ruolo fondamentale la ripartenza progressiva delle consegne dei veicoli da parte dei costruttori. Per le aziende il ritorno alla normalità significa poter programmare il rinnovo della flotta, un turnover procrastinato negli anni scorsi per via della scarsa disponibilità di prodotto e delle lunghe attese per le consegne".

Sia Federauto, sia Unrae pongono tra i loro obiettivi per il 2023 una revisione dell'impianto fiscale per l'auto. Il Noleggio può giocare un ruolo fondamentale?

"Le proposte di revisione dell'impianto fiscale da parte di Unrae e Federauto sono certamente a vantaggio dello sviluppo anche del NLT, riteniamo che incentivarlo sia fondamentale con conseguenti benefici ambientali ed economici. A nostro av-

viso è indispensabile una revisione dell'impianto fiscale che renda il NTL ancora più attraente agli occhi di aziende e partite Iva. Per questo motivo, sono necessari interventi mirati per allineare la tassazione italiana sulle auto aziendali al resto d'Europa, con l'obiettivo della totale detrazione dell'Iva e di costi deducibili alla stregua dei principali Paesi. Anche il trattamento fiscale del 'fringe benefit', ossia l'auto aziendale a uso promiscuo, potrebbe essere affrontato modulando detraibilità Iva e deducibilità dei costi in base alle emissioni di CO₂. Sostenere il comparto del noleggio, attraverso una revisione fiscale che agevoli le aziende, può rappresentare un volano per la competitività e la crescita delle stesse, nonché un incentivo importante per



Rolando D'Arco,
Ceo Leasys

il settore automobilistico che oggi rappresenta il 5,2% del Pil italiano. Inoltre, incentivare il noleggio non solo porterebbe ad avere flotte circolanti più efficaci, a fronte di un contenimento dei costi da parte delle aziende - grazie alle economie di scala - ma anche, essendo il NLT generatore di usato di qualità, garantire un rinnovo del parco circolante".

Taxi e Ncc, finalmente il decreto attuativo. Una buona notizia per il Noleggio, quanto pensate possa incidere?

"Sicuramente rappresenta una nuova opportunità di business per i player del settore del noleggio e una svolta storica per gli imprenditori e le cooperative che potranno svincolarsi dagli oneri legati alla proprietà dei veicoli. Secondo l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, attualmente il 20% dei taxi in circolazione ha oltre 10 anni di anzianità, mentre i veicoli a noleggio hanno una vita media di 3,5 anni. Inoltre, in Italia sono circa 60.000 i taxi o

Il trattamento fiscale del 'fringe benefit' andrebbe affrontato modulando detraibilità Iva e deducibilità dei costi in base alle emissioni di CO₂

NCC e più della metà è attiva nelle grandi città. Questa novità, quindi, consentirà anche di rinnovare il parco auto con grandi benefici in termini di sostenibilità e sicurezza. Dunque, siamo pronti a raccogliere questa nuova sfida offrendo soluzioni che sapranno rispondere alle esigenze di questo nuovo segmento di mercato".

Da un operatore captive il fenomeno delle "Altre" è considerato come una opportunità o come una minaccia?

"In Italia il mercato del Noleggio è molto dinamico e in grande fermento, offre a tutti opportunità di crescita. In questo contesto operano grandi player internazionali e nuove realtà. Questo mercato vede la presenza di molte grandi società, di cui alcune indipendenti, che si sfidano apertamente con strategie diverse tra loro. Leasys detiene una quota di mercato del 20% e si posiziona tra i big player, seguita da Arval e Leaseplan mentre le 'Altre' raggiungono una market share del 32%. Quella a cui stiamo assistendo è un'evoluzione naturale del mercato che non temiamo, e che anzi ci spinge ogni giorno a migliorare sviluppando soluzioni innovative di mobilità per i nostri clienti".

In questo contesto come vi posizionate in Italia e qual è la proposta di Leasys?

"Nei primi cinque mesi del 2023 Leasys si conferma leader del NLT in Italia con 40.000 immatricolazioni e una quota di mercato pari al 20%. Leadership che manteniamo da quattro anni e che vogliamo continuare a conservare, soprattutto nella nostra nuova veste di quinto player paneuropeo-joint venture tra Stellantis e Crédit Agricole consumer finance - a seguito del consolidamento delle attività commerciali di Leasys e Free2move Lease. Oggi i nostri clienti possono beneficiare di un'esperienza di noleggio 'su misura'. Un approccio multicanale è alla base della nostra strategia: siamo presenti sul mercato attraverso canali di vendita diversificati quali la rete dei dealer Stellantis, una rete di broker indipendenti, il canale di vendita diretto rivolto a clienti di maggiori dimensioni e il canale digitale. Operiamo come società captive del Gruppo Stellantis, ma con un approccio multi-brand che ci consente di offrire il miglior mix in termini di prodotto rispondendo alle esigenze di business o di car policy delle aziende clienti. Siamo in grado di assicurare al cliente, in termini di assistenza, un ampio ed esclusivo ventaglio di servizi gestiti dalla rete Stellantis con elevati standard qualitativi di postvendita. La digitalizzazione rappresenta un altro importante asset della strategia di Leasys: sia dal punto di vista della proposizione commerciale, ma anche per assistere il cliente nella gestione dei servizi connessi al contratto di noleggio".



WEB

AUTO ITALIA: FEDERAUTO, BENE MERCATO MA C'E' RALLENTAMENTO ORDINI

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 03 lug - 'Continua la tendenza positiva del mercato nel suo complesso grazie al confronto con i debolissimi risultati del 2022 ma assistiamo con una certa preoccupazione a una raccolta ordini in discesa. Inoltre, la transizione verso la neutralita' climatica, complice la persistente inflazione e l'aumento sostenuto del costo del denaro, procede con scarso dinamismo e cresce l'attesa per il piano nazionale dell'automotive preannunciato dal ministro delle Imprese e del Made in Italy'. Lo dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto, commentando i dati auto di giugno e del primo semestre 2023. Per Federauto, alla luce dell'uso degli incentivi, serve una rimodulazione, per favorire la vendita di tutte le auto e permettere il ricambio del parco auto circolante.

Com-Fla-

(RADIOCOR) 03-07-23 18:25:22 (0594) 5 NNNN

Federauto: mercato auto giugno +9,2%

03/07/2023

A giugno, secondo i dati diffusi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono state immatricolate 138.927 autovetture con un incremento del +9,2% su giugno 2022 (127.232 unità). Nel primo semestre dell'anno il totale delle nuove registrazioni ammonta a 841.343 unità, con una crescita del +23% (-22,4% sul 2019).

«Continua la tendenza positiva del mercato nel suo complesso grazie al confronto con i debolissimi risultati del 2022 ma assistiamo con una certa preoccupazione ad una raccolta ordini in discesa. Inoltre, la transizione verso la neutralità climatica, complice la persistente inflazione e l'aumento sostenuto del costo del denaro, procede con scarso dinamismo e cresce l'attesa per il piano nazionale dell'automotive preannunciato dal Ministro delle imprese e del Made in Italy», dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

«Rispetto ai mesi precedenti» continua De Stefani «il panorama resta immutato sia sul fronte degli incentivi alla domanda che su quello degli investimenti in infrastrutture di carica per i veicoli elettrici di imprese e privati: con i primi che hanno una scarsa percentuale di assorbimento nelle fasce 0-20 e 21-60 g/Km di CO2 (rispettivamente del 21,5% e dell'8,4%) – oltre all'inutilizzo delle risorse avanzate nel 2022 – e i secondi ancora confinati sulla carta. Per l'elettrico restano 149 milioni di euro a fronte di uno stanziamento annuo di 190 milioni, mentre è ancora di 215,2 milioni il fondo per le ibride plug-in contro i 235 milioni iniziali. Nonostante tali contributi, è evidente che lo sviluppo di una più ampia 'cultura' per le auto alla spina ed esclusivamente elettriche richieda del tempo, maggiore facilità di accesso alle ricariche elettriche – soprattutto nelle strade di lunga percorrenza – e riduzione dei prezzi di acquisto. Per questo, al fine di coniugare transizione e rinnovo del parco circolante italiano, con circa 10 milioni di autovetture ante Euro 4, occorre rivedere il meccanismo dell'Ecobonus, supportando anche gli acquisti ricompresi nella fascia 61-135 g/Km di CO2, attuare le due misure già previste per le colonnine private e riavviare il bando di gara, finanziato dal PNRR, per gli impianti di ricarica elettrica sulle superstrade, andato a vuoto nella prima edizione scaduta a fine giugno».

«Il rilancio e la competitività dell'intera filiera automotive italiana, con la tutela dei livelli produttivi ed occupazionali, restano temi centrali nel dibattito politico, evidenziando ancora una volta l'importanza economica del settore ma i piani concreti per colmare il divario in tema di elettrificazione rispetto agli altri Paesi del continente

europeo così come le altre misure, in una logica di neutralità tecnologica, di sostegno alla sostituzione del parco circolante auto devono trovare una risposta veloce e una rapida operativa. Infine, rileviamo che nell'ambito dei lavori parlamentari sul disegno di legge delega per la riforma del sistema fiscale sono saltate tutte le misure proposte che andavano nella direzione di una defiscalizzazione dell'auto aziendale, sia in termini di detraibilità IVA che di deducibilità dei costi di acquisto e di utilizzo. Su questo ultimo tema strategico per la transizione attendiamo quindi di conoscere le decisioni del Governo», conclude De Stefani.

Per quanto riguarda il mercato dei canali di vendita, i privati hanno registrato un lieve +3,9% sullo stesso mese 2022 (quota del 54,9%) mentre nei primi sei mesi del 2023 l'aumento è stato circa del +10%, con una quota di mercato cumulata del 54,2% (-6,3 p.p.). Le immatricolazioni a società hanno totalizzato +14,9% nel mese (quota 12,9%), con un progressivo da inizio anno del +21,4% (quota 13,3%). Si conferma l'ascesa del noleggio che segna a giugno +16,6% (quota 32,3%) e +52,9% da inizio anno, con una rappresentatività del 32,5% (+6,4 p.p.).

Con riferimento alle alimentazioni, i veicoli elettrici BEV a giugno sono sostanzialmente stabili (+0,6%) mentre sull'anno la crescita è del +30,9% (quota 3,9%); le plug-in registrano un aumento pari a +6,3% (quota mese 5,4%) e nel progressivo annuo si attestano ad una crescita del +5,4% (quota del 4,6%); le auto ibride incrementano del +30,5% (quota mese del 34,6%) in linea con la crescita da inizio anno (quota 35,2%). Le vetture benzina (+6,3%) e diesel (-2,6%) hanno andamenti opposti che portano la quota del primo semestre dell'anno rispettivamente al 28,1% e 19,2%. Infine, il GPL (-4,8% mese e +23,6% annuo) si attesta nei sei mesi all'8,8% di quota; il metano ha una rappresentatività dello 0,1% nel periodo gennaio-giugno.

Negli ultimi tre giorni di giugno è stato immatricolato il 36,7% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni sui dati Dataforce, hanno rappresentato l'8,3% dei volumi di vendita mensili, con un incremento del +15,7% sull'analogo mese 2022.

Federauto: immatricolazioni auto giugno +9,2%



A giugno, secondo i dati diffusi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono state immatricolate 138.927 autovetture con un incremento del +9,2% su giugno 2022 (127.232 unità). Nel primo semestre dell'anno il totale delle nuove registrazioni ammonta a 841.343 unità, con una crescita del +23% (-22,4% sul 2019).

«Continua la tendenza positiva del mercato nel suo complesso grazie al confronto con i debolissimi risultati del 2022, ma assistiamo con una certa preoccupazione ad una raccolta ordini in discesa. Inoltre, la transizione verso la neutralità climatica, complice la persistente inflazione e l'aumento sostenuto del costo del denaro, procede con scarso dinamismo e cresce l'attesa per il piano nazionale dell'automotive preannunciato dal Ministro delle imprese e del Made in Italy», dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

Per quanto riguarda il mercato dei canali di vendita, i privati hanno registrato un lieve +3,9% sullo stesso mese 2022 (quota del 54,9%) mentre nei primi sei mesi del 2023 l'aumento è stato circa del +10%, con una quota di mercato cumulata del 54,2% (-6,3 p.p.). Le immatricolazioni a società hanno totalizzato +14,9% nel mese (quota 12,9%), con un progressivo da inizio anno del +21,4% (quota 13,3%). Si conferma l'ascesa del noleggio che

segna a giugno +16,6% (quota 32,3%) e +52,9% da inizio anno, con una rappresentatività del 32,5% (+6,4 p.p.).

Con riferimento alle alimentazioni, i veicoli elettrici Bev a giugno sono sostanzialmente stabili (+0,6%) mentre sull'anno la crescita è del +30,9% (quota 3,9%); le plug-in registrano un aumento pari a +6,3% (quota mese 5,4%) e nel progressivo annuo si attestano ad una crescita del +5,4% (quota del 4,6%); le auto ibride incrementano del +30,5% (quota mese del 34,6%) in linea con la crescita da inizio anno (quota 35,2%). Le vetture benzina (+6,3%) e diesel (-2,6%) hanno andamenti opposti che portano la quota del primo semestre dell'anno rispettivamente al 28,1% e 19,2%. Infine, il GPL (-4,8% mese e +23,6% annuo) si attesta nei sei mesi all'8,8% di quota; il metano ha una rappresentatività dello 0,1% nel periodo gennaio-giugno.

Negli ultimi tre giorni di giugno è stato immatricolato il 36,7% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni sui dati Dataforce, hanno rappresentato l'8,3% dei volumi di vendita mensili, con un incremento del +15,7% sull'analogo mese 2022.

Immatricolazioni auto: +9,2% a giugno 2023, attesa per il piano nazionale del settore automotive

Gaetano Cesarano
4 Luglio 2023 - 10:32



Le vendite di veicoli segnano +23% nel primo semestre dell'anno, ma gli ordini sono in discesa. Disattese le aspettative sugli emendamenti relativi alle auto aziendali nella delega fiscale.

A **giugno 2023**, secondo i dati diffusi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono stati **immatricolati 138.927 veicoli** con un **incremento del +9,2%** rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, quando si erano avute 127.232 registrazioni. Nel primo semestre dell'anno il totale delle nuove immatricolazioni è invece pari a 841.343 unità, con una **crescita sostanziale rispetto al 2022** (+23%) anche se molto al di sotto dei volumi degli anni precedenti (-22,4% nel confronto con il 2019).

Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, commentando i dati ha dichiarato: "**Continua la tendenza positiva del mercato nel suo complesso grazie al confronto con i debolissimi risultati del 2022 ma assistiamo con una certa preoccupazione ad una raccolta ordini in discesa. La transizione verso la neutralità climatica procede con scarso dinamismo e cresce l'attesa per il piano nazionale dell'automotive preannunciato dal Ministro delle imprese e del Made in Italy**".

Rispetto ai mesi scorsi il panorama resta infatti immutato sia sul fronte degli incentivi per l'acquisto dei nuovi veicoli - dove permane una **scarsa percentuale di assorbimento nelle fasce più ecologiche** 0-20 e 21-60 g/Km di CO2 (rispettivamente 21,5% e 8,4%) - sia sugli **investimenti in infrastrutture di ricarica**, per le quali sarebbe necessario riavviare il bando di gara dedicato alle superstrade, finanziato dal PNRR ma andato deserto nell'edizione scaduta a fine giugno.

Mercato auto Italia, a giugno rallenta la crescita: +9,2%. Il primo semestre a +23%



[di Marco Scafati](#) | 3 LUGLIO 2023

Eravamo abituati, dal mese di ottobre a oggi, ad un **mercato dell'auto** che in Italia cresceva a doppia cifra. Ebbene, i dati di **giugno** interrompono questa consuetudine, proponendo un **aumento** delle immatricolazioni di vetture nuove pari al **9,2%** e facendo chiudere il consuntivo da gennaio a giugno con 841.343 unità, ovvero il 23% in più rispetto ai primi sei mesi del 2022. Ma ancora in perdita (-22,9%) se rapportiamo questi numeri con l'ultimo primo semestre pre-pandemia, quello del 2019. Va ricordato, poi, che il primo semestre 2022, a cui ci si è riferito per il confronto, fu abbastanza fiacco dal punto di vista commerciale.

«Continua la tendenza positiva del mercato nel suo complesso grazie al confronto con i debolissimi risultati del 2022», ha commentato il presidente di Deferauto, **Adolfo de Stefani Cosentino**, «ma assistiamo con una certa preoccupazione ad una **raccolta ordini** in discesa. Inoltre, la **transizione** verso la **neutralità climatica**, complice la persistente inflazione e l'aumento sostenuto del costo del denaro, procede con scarso dinamismo e cresce l'attesa per il **piano nazionale** dell'automotive preannunciato dal Ministro delle imprese e del Made in Italy».

Riguardo ai **canali** di vendita, c'è da registrare una crescita generalizzata da gennaio a giugno: +10% per i **privati**, +21,4 per le **aziende** e +16,6% per il **noleggìo**. Interessanti anche i dati sulle **alimentazioni**: crescono le auto a benzina (28,1% di quota) e diminuiscono quelle diesel (19,2% di quota). Le elettriche pure restano stabili con una fetta di mercato del 3,9%, mentre le plug-in raggiungono il 4,6%. Volano le ibride non ricaricabili (mild e full), che nei primi sei mesi arrivano a valere il 35,2% del totale.

E' ancora presto per capire se il vento in poppa che c'è stato finora sia destinato a scemare, tuttavia qualche considerazione è d'obbligo. Ad esempio, il diffondersi di pratiche non proprio salutari per il mercato, come quelle delle auto-immatricolazioni, meglio conosciute come "**Km zero**": stando ai dati Dataforce sono aumentate del 15,7% a giugno, arrivando a pesare complessivamente per l'8,3%. Più in generale, negli ultimi tre giorni del mese è stato immatricolato ben il 36,7% delle auto nuove.

C'è poi l'elettrone, che proprio non decolla nel nostro Paese. Basti pensare che dei 190 milioni di euro stanziati per gli **incentivi** destinati alle auto **100% elettriche** ne restano ben 149. Peggio, se possibile, va alle **ibride plug-in** (quelle ricaricabili): dei 235 milioni di euro iniziali, ne sono stati utilizzati appena una ventina. Su questo fronte ecco la **ricetta** del presidente dell'UNRAE, **Michele Crisci**: "Siamo sempre lontani dagli obiettivi della transizione energetica, ma si può ancora recuperare il ritardo accumulato e accelerare il processo di decarbonizzazione intervenendo finalmente sul fronte aperto della **fiscaltà** delle auto aziendali per uso promiscuo, sulle **storture** dello schema 2022-24 degli **incentivi** per le auto a basse emissioni, sull'intensificazione e massima diffusione delle **infrastrutture** di ricarica".

Altra questione è l'**aumento** generalizzato del livello dei **prezzi**, che non ha certamente risparmiato il settore automotive. A tale proposito, il numero uno del Centro Studi Promotor, **Gian Primo Quagliano**, ha spiegato: "per il ritorno alla normalità le **soluzioni** sembrano essere due. La prima è una politica di **incentivi** alla **rottamazione** veramente aggressiva che premi non solo chi passa all'auto elettrica, ma anche chi rottama una vecchia carretta per comprare un'auto usata decisamente più recente. E la seconda è un mutamento della **politica** delle **case automobilistiche**, che attualmente appaiono fortemente impegnate nella produzione di **modelli altamente remunerativi**, per mettere a punto un'offerta dignitosa sul piano quantitativo e qualitativo di **auto economicamente alla portata delle masse**".

Incentivi auto, se la consegna è in ritardo niente sconto

I problemi nelle forniture di chip e altri materiali rallentano la consegna delle vetture rischiando di fare scadere il periodo di validità di 180 giorni degli ecobonus per l'acquisto di nuove vetture

9 Luglio 2023 14:29



I tempi lunghi delle consegne da parte delle case automobilistiche stanno facendo **saltare gli incentivi su cui si è fatto affidamento per comprare l'auto**. Una beffa che sta interessando molti consumatori che rischiano così di buttare fino a 5mila euro di sconti messi in preventivo al momento dell'acquisto della nuova macchina. A rivelarlo sono le associazioni di settore che chiedono una proroga della scadenza dei contributi concessi dallo Stato. Gli incentivi decadono, infatti, dopo sei mesi dalla firma del contratto e se non si ricevono le chiavi entro questo periodo il bonus non viene erogato.

I motivi dei ritardi

I ritardi nella consegna dei veicoli derivano dai problemi nel procacciamento dei chip e in generale sulle forniture per tutto il settore automobilistico, ereditati dalla crisi provocata dalla pandemia. Il quadro per quanto riguarda il rifornimento dei materiali è in miglioramento ma alla difficoltà sulla produzione si sono aggiunti i rallentamenti nell'area logistica. A mancare in questo ambito sono gli autisti dei carri merci a due piani che trasportano le vetture.

Una carenza che aggiunge ritardi a ritardi, rischiando di fare saltare gli incentivi auto grazie ai quali migliaia di automobilisti hanno sottoscritto a gennaio contratti di acquisto della nuova macchina.

Per questo motivo i presidenti delle **associazioni del settore dell'auto**, Roberto Vavassori per Anfia, che rappresenta le imprese dell'indotto auto, Michele Crisci per Unrae, che unisce i costruttori esteri in Italia, e Adolfo De Stefani Cosentino per Federauto, che raggruppa i concessionari, chiedono con una lettera al ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, di allungare la validità degli ecobonus.

I rappresentanti di categoria hanno rivolto un "urgente appello" per chiedere in tempi "molto rapidi" una **proroga della scadenza degli incentivi da 180 a 270 giorni, da inserire nel primo decreto disonibile, ma anche una "sanatoria retroattiva"** per coloro che hanno già visto decadere lo sconto, proprio per evitare "che gli incolpevoli cittadini che hanno investito per acquistare un veicolo nuovo ad inizio 2023 possano perdere nei prossimi giorni il beneficio statale".

Gli incentivi auto disponibili

Sui 630 milioni di euro stanziati per l'acquisto di nuovi veicoli a basse emissioni in Italia, si è esaurita in circa un mese la fetta dedicata allo sconto di 2mila euro con la rottamazione per comprare veicoli a benzina.

Per questa categoria sono stati erogati circa 75mila incentivi, mentre sono ancora **quasi intatti i fondi dedicati all'acquisto di veicoli elettrici o ibridi plug-in**: nel primo caso sono a disposizione ancora 143 milioni di euro su 180, mentre per la seconda rimangono oltre 208 milioni di euro sui 223 milioni di euro finanziati per il 2023. Soldi che si aggiungono ai 250 milioni avanzati dal 2022.

Intanto la Regione siciliana ha erogato nuovi incentivi per chi decide di rottamare la vecchia auto, che appartenga a una classe tra Euro 0 ed Euro 3, per acquistare veicoli elettrici o full hybrid di classe Euro 6. Contributi che si possono sommare agli ecobonus nazionali.

"Il bonus – ha spiegato l'assessore regionale alla mobilità Aricò – sarà di cinquemila euro per chi acquisterà una nuova auto elettrica e di 2.500 euro per chi opterà per un mezzo ad alimentazione full ibrida di classe Euro 6. Il contributo andrà direttamente ai cittadini residenti in Sicilia, titolari di patente B e BS e proprietari di un veicolo a benzina o a gasolio di classe da Euro 0 a Euro 3. Con questo nuovo provvedimento, anche le associazioni di categoria dei produttori di automobili si sono impegnati ad effettuare uno sconto minimo sul prezzo di listino di mille euro oltre Iva. La proprietà del nuovo mezzo dovrà essere mantenuta per almeno 24 mesi" (qui abbiamo parlato dei [nuovi incentivi auto in arrivo compreso il bonus colonnine](#)).



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

online

A GIUGNO MERCATO DELL'AUTO ANCORA POSITIVO MA ORDINI IN CALO

A giugno sono state immatricolate 138.927 autovetture a fronte delle 127.232 dello stesso mese dell'anno precedente, con un rialzo del 9,19%.



3 luglio 2023

A giugno sono state immatricolate 138.927 autovetture a fronte delle 127.232 dello stesso mese dell'anno precedente, con un rialzo del 9,19%. Secondo i dati del ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, nei primi sei mesi dell'anno sono state immatricolate 841.343 auto contro 684.262 dello stesso periodo del 2022. I trasferimenti di proprietà sono stati 417.251 a fronte di 370.840 passaggi registrati a giugno 2022, con un aumento del 12,52%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 556.178, ha interessato per il 24,98% vetture nuove e per il 75,02% vetture usate.

Unrae: "Restiamo lontani dagli obiettivi della transizione energetica"

Secondo il **presidente dell'Unrae, Michele Crisci**, *"siamo sempre lontani dagli obiettivi della transizione energetica, ma si può ancora recuperare il ritardo accumulato e accelerare il processo di decarbonizzazione intervenendo finalmente sul fronte aperto della fiscalità delle auto aziendali per uso promiscuo, sulle storture dello schema 2022-24 degli incentivi per le auto a basse emissioni, sull'intensificazione e massima diffusione delle infrastrutture di ricarica"*. Va anche intensificata la diffusione delle infrastrutture di ricarica: *"Ormai da troppo tempo si attende l'emanazione delle norme da parte del MIMIT per l'acquisto e l'installazione di colonnine"*

di ricarica da parte di privati e condomini che auspichiamo arrivi a brevissimo, senza dimenticare la necessità di intervenire su una politica infrastrutturale ad ampio raggio e di orizzonte lungo anche per il rifornimento di idrogeno, in linea con la nuova direttiva AFIR". Infine, Crisci auspica "una rapida convocazione dell'atteso Tavolo Automotive, che garantisca un confronto autentico, e non a posteriori, con tutti gli attori della filiera, non ultima l'UNRAE che rappresenta i due terzi del mercato domestico e una quota importante dell'export della componentistica italiana". Proprio a questo riguardo, in merito alle dichiarazioni del Ministro Urso, il presidente aggiunge e conclude "la riconversione della filiera automotive italiana è fondamentale per salvaguardare PIL e occupazione, ma dobbiamo ricordare che il 60% della componentistica italiana viene esportato, quindi forse dovremmo partire da lì e ricordare il ruolo chiave che le Case Estere rivestono per la filiera italiana, a monte e a valle".

Federauto: "Tendenza positiva ma occorre intervenire per rilanciare la filiera automotive"

Commentando i dati sulle vendite di giugno, **Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto**, ha sottolineato che "continua la tendenza positiva del mercato nel suo complesso grazie al confronto con i debolissimi risultati del 2022 ma assistiamo con una certa preoccupazione ad una raccolta ordini in discesa. Inoltre, la transizione verso la neutralità climatica, complice la persistente inflazione e l'aumento sostenuto del costo del denaro, procede con scarso dinamismo e cresce l'attesa per il piano nazionale dell'automotive preannunciato dal Ministro delle imprese e del Made in Italy".

"Rispetto ai mesi precedenti - continua De Stefani - il panorama resta immutato sia sul fronte degli incentivi alla domanda che su quello degli investimenti in infrastrutture di carica per i veicoli elettrici di imprese e privati: con i primi che hanno una scarsa percentuale di assorbimento nelle fasce 0-20 e 21-60 g/Km di CO2 (rispettivamente del 21,5% e dell'8,4%) - oltre all'inutilizzo delle risorse avanzate nel 2022 - e i secondi ancora confinati sulla carta. Per l'elettrico restano 149 milioni di euro a fronte di uno stanziamento annuo di 190 milioni, mentre è ancora di 215,2 milioni il fondo per le ibride plug-in contro i 235 milioni iniziali. Nonostante tali contributi, è evidente che lo sviluppo di una più ampia 'cultura' per le auto alla spina ed esclusivamente elettriche richieda del tempo, maggiore facilità di accesso alle ricariche elettriche - soprattutto nelle strade di lunga percorrenza - e riduzione dei prezzi di acquisto. Per questo, al fine di coniugare transizione e rinnovo del parco circolante italiano, con circa 10 milioni di autovetture ante Euro 4, occorre rivedere il meccanismo dell'Ecobonus, supportando anche gli acquisti ricompresi nella fascia 61-135 g/Km di CO2, attuare le due misure già previste per le colonnine private e riavviare il bando di gara, finanziato dal PNRR, per gli impianti di ricarica elettrica sulle superstrade, andato a vuoto nella prima edizione scaduta a fine giugno".

Secondo De Stefani, "il rilancio e la competitività dell'intera filiera automotive italiana, con la tutela dei livelli produttivi ed occupazionali, restano temi centrali nel dibattito politico, evidenziando ancora una volta l'importanza economica del settore ma i piani concreti per colmare il divario in tema di elettrificazione rispetto agli altri Paesi del continente europeo così come le altre misure, in una logica di neutralità tecnologica, di sostegno alla sostituzione del parco circolante auto devono trovare una risposta veloce e una rapida operativa. Infine, rileviamo che nell'ambito dei lavori parlamentari sul disegno di legge delega per la riforma del sistema fiscale sono saltate tutte le misure proposte che andavano nella direzione di una defiscalizzazione dell'auto aziendale, sia in termini di detraibilità IVA che di deducibilità dei costi di acquisto e di utilizzo. Su questo ultimo tema strategico per la transizione attendiamo quindi di conoscere le decisioni del Governo".

Incognita post-vendita

26 luglio 2023 - [Marina Marzulli](#)

Per capire quali sono le tendenze dell'aftermarket, in particolare all'interno delle concessionarie, abbiamo intervistato il Presidente di Federauto, Adolfo De Stefani Cosentino.

IN QUESTO ARTICOLO

Il mondo dei **concessionari** è certamente interessato al mondo della manutenzione dell'**aftermarket**, specialmente in un momento di epocale trasformazione dei rapporti con le case automobilistiche. Questo è un segmento di business che non cambia con i nuovi contratti, come ci ha spiegato il **Presidente di Federauto, Adolfo De Stefani Cosentino**.

INTERVISTA ADOLFO DE STEFANI COSENTINO (FEDERAUTO)

Il passaggio da concessionari ad agenti determinerà dei cambiamenti anche nella gestione del post vendita?

La modifica dei rapporti contrattuali fra Case e dealer riguarda la vendita, il regolamento europeo del post vendita è rimasto del tutto inalterato. **Nell'aftermarket non cambia nulla, non può esistere una officina "agente"**. Sono altri gli aspetti che hanno una incidenza sull'aftermarket.

Quali sono gli aspetti che influenzano di più l'aftermarket?

Il primo è **l'elettrico**, che però è **ancora al 3.7% di immatricolato**, quindi non è ancora una tematica attuale. Il secondo aspetto è la **connettività** e conseguentemente un rapporto diretto fra il costruttore e l'utilizzatore. Spesso gli ingressi in officina sono determinati dalle informazioni che il costruttore manda direttamente sull'auto: scade la manutenzione, attento che hai questo problema, devi cambiare l'olio e così via. **L'infotainment** è sempre più spinto e questo cambia la vita in officina.

Leggi Anche: [I vantaggi \(e i problemi\) della tecnologia sulle auto](#)

Un altro aspetto importante è che **il nostro parco auto continua a invecchiare**, oggi siamo arrivati a 12 anni e 2 mesi, questo significa un aumento delle riparazioni. Alla rete ufficiale sfugge chi ha la macchina molto vecchia, ma la recente produzione (intendo gli ultimi 10 anni) è dotata di un livello di elettronica che difficilmente una officina generalista riesce a seguire. Quando ho preso io la patente con un cacciavite e un fil di ferro facevo tutto, ora invece chiamo soccorso.

[Anche fare formazione è diventato più complicato?](#)

Il problema grossissimo, a tutte le latitudini, è che **facciamo fatica a trovare tecnici**. Chi lavora oggi in officina deve avere una cultura specifica tale che non possiamo definirlo un operaio. La formazione la facciamo noi: ci sono caratteristiche specifiche per ogni prodotto e per ogni singola parte di prodotto che non si possono imparare a scuola, ci vogliono le specializzazioni.

Il problema è che non troviamo chi possiamo formare: **pare non sia allettante lavorare in officina**. Non parliamo poi del settore dei truck, dove è ancora più problematico trovare chi lavori, la macchina almeno conserva ancora un minimo di fascino.

[Come se ne esce?](#)

Noi siamo disposti a formare tutti, anche se per due anni sono più i costi dei ricavi. Oltre i 50 anni facciamo fatica a formare sull'elettronica, si tende a prendere i giovani. Credo che **legare di più il rapporto scuola-lavoro** sarebbe utile e interessante: il lavoro non è usare il cacciavite, ma sapersi coordinare, essere diligenti e non distarsi. C'è chi è andato da Cimabue e poi è diventato Giotto: è l'apprendistato come lo intendiamo noi.

[Quanto conta l'aftermarket per un dealer?](#)

L'aftermarket ha un **fatturato più basso della vendita ma una marginalità decisamente più alta**. È una gamba indispensabile per un dealer. All'estero ancora di più perché le tariffe di manodopera sono più alte. In Italia ci sono ancora molte officine generiche che tengono bassi i prezzi.

[Parliamo proprio dei prezzi. Aumenteranno ancora?](#)

Dovremo per forza **aumentare la tariffa di manodopera**. Anche **i prezzi dei ricambi sono aumentati più dell'inflazione**.

Noleggio auto: "Serve revisione impianto fiscale"

Proposta Federauto-Unrae per aumentare competitività settore

Il noleggio a lungo termine continua a rappresentare un'opzione di mercato molto amata dagli automobilisti privati, nonché da piccole, medie e grandi aziende. Per questo motivo la Federazione italiana concessionari auto (Federauto) e l'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri (Unrae) si sono poste come obiettivi per il 2023 una revisione dell'impianto fiscale per aumentare la competitività nel settore.

"Nel mese di maggio il mercato dell'auto in Italia ha continuato a crescere nei volumi ed il settore del noleggio si conferma il motore della mobilità. Nel cumulato annuo, da gennaio a maggio, le performance del noleggio a lungo termine hanno continuato ad essere positive con una crescita del +55% e una quota di mercato del 26%, ossia 5 punti in più del 2022", ha spiegato **Rolando D'Arco**, amministratore delegato della società di noleggio Leasys.

"Possedere un'automobile non è più sufficiente -ha aggiunto- per rispondere alle logiche ed agli stili di vita contemporanei" che richiedono una maggiore flessibilità. "A nostro avviso è indispensabile una revisione dell'impianto fiscale che renda il noleggio a lungo termine ancora più attraente agli occhi di aziende e partite iva. Per questo motivo, sono necessari interventi mirati per allineare la tassazione italiana sulle auto aziendali al resto d'Europa, con l'obiettivo della totale detrazione dell'iva e di costi deducibili alla stregua dei principali Paesi".

Per taxi ed Ncc "questa novità consentirà anche di rinnovare il parco auto con grandi benefici in termini di sostenibilità e sicurezza. Dunque, siamo pronti a raccogliere questa nuova sfida offrendo soluzioni che sapranno rispondere alle esigenze di questo nuovo segmento di mercato", conclude **D'Arco**.

Federauto: a luglio il mercato auto in Italia ha totalizzato 119.207 immatricolazioni (+8,8% su luglio 2022)

(FERPRESS) – Roma, 2 AGO –

A luglio il mercato auto in Italia, secondo i dati diffusi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha totalizzato 119.207 immatricolazioni di autovetture (+8,8%) rispetto alle 109.611 unità registrate a luglio 2022. Nei primi sette mesi dell'anno i volumi totali segnano 960.765 unità, con una crescita del +21% sull'analogo periodo 2022 (-22,3% sul 2019).

«Il mese appena trascorso ha chiuso con una crescita rallentata come accaduto a giugno, segno che la raccolta ordini sta via via decrementando, in parte perché siamo nel periodo estivo, in parte perché l'anticipazione da parte del Governo di una rimodulazione dell'Ecobonus crea il c.d. effetto attesa che incide sensibilmente sulla propensione degli acquisti correnti, e in parte perché gli acquirenti privati continuano a vedere pesantemente eroso il loro potere d'acquisto a causa dell'inflazione che si posiziona su livelli ancora piuttosto elevati. Di fatto, le decisioni di acquisto di beni durevoli, maggiormente impegnative da un punto di vista economico, vengono rinviate a periodi in cui le condizioni saranno ritenute più favorevoli», dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

«Il mercato è stretto dalla rincorsa verso la transizione ecologica e lo sviluppo efficiente dell'infrastrutturazione per la ricarica dei veicoli elettrici che, soprattutto in ambito privato, tarda a giovare dei provvedimenti in vigore da molto tempo (DPCM 4 agosto 2022 e DL 14 agosto 2020)», continua De Stefani, «oltre che da una raccolta ordini in declino che fatica a trovare nuovi stimoli».

«Inoltre, la totale assenza di misure sull'auto aziendale nel DDL che delega il Governo a riformare il sistema fiscale, al contrario di quanto inserito nelle prime bozze del provvedimento, ci lascia fortemente preoccupati. Ancora una volta non si è compreso come operando una revisione strutturale del regime fiscale degli autoveicoli, in armonia con quanto accade negli altri Paesi UE,

si possa agevolare una transizione verso una neutralità climatica realmente sostenibile per tutti gli attori della filiera e velocizzare lo svecchiamento del parco circolante. È stata persa dunque un'altra grande occasione per rivedere i criteri e le aliquote utilizzate da imprese e professionisti per la gestione delle flotte auto aziendali, nell'ambito del più ampio progetto di rivisitazione dell'impostazione tributaria in Italia».

«Nel frattempo, auspichiamo un rapido intervento normativo per procrastinare i termini di completamento delle prenotazioni Ecobonus, da 180 a 270 giorni (come già chiesto al Ministero competente). Infatti, a causa di un peggioramento nella logistica delle merci – in atto già da molti mesi – che sta mettendo in ginocchio la regolare consegna dei veicoli, oltre ad una crisi dei chip non ancora del tutto risolta, in mancanza dell'allungamento dei termini di validità delle prenotazioni, verranno penalizzati gli sforzi di coloro che si sono impegnati ad acquistare veicoli a basse e zero emissioni», conclude De Stefani.

Osservando il mercato per alimentazione, le immatricolazioni di auto elettriche a luglio (+15%) rimangono sostanzialmente stabili su una debole percentuale del 3,5%, ancora ben al di sotto della quota media europea; le plug-in hanno un incremento del +5,2% nel mese (quota 4,5%) e +5,4% nei primi sette mesi dell'anno (quota 4,6%); il progressivo tendenziale per le HEV è del +17,4% (quota mese 35,6% in linea con quella annua), mentre sull'anno è del +29,1%. Le preferenze per le auto a benzina fanno segnare una modesta crescita del +3,9%, mentre il diesel si comprime del -6%; sull'anno la rappresentatività è rispettivamente del 28,2% e 19%. Infine, le Gpl ottengono un balzo del +35,5% rappresentando il 9,8% dell'immatricolato di luglio (quota annua 8,9%) mentre il metano registra l'ennesimo tonfo con una quota di mercato prossima allo zero.

Nell'analisi per canale di vendita, i privati segnano +8,7% (quota di mercato al 57%), mentre su base annua l'incremento è del +9,8% con una rappresentatività al 54,5% dal 60% del periodo gennaio-luglio 2022. Le immatricolazioni a società registrano una variazione del +31,9%, incidendo per il 16,5% sui volumi mensili (quota annua al 13,7%). Infine, il noleggio registra una flessione del -2,3% con una quota nel mese a 26,5% e da inizio anno al 31,8%.

Negli ultimi tre giorni di luglio è stato immatricolato il 37,6% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni sui dati Dataforce, hanno rappresentato l'11,9% dei volumi di vendita mensili, con un consistente incremento del +50,3% sull'analogo mese 2022.

AUTO. A LUGLIO + 8,8% DI IMMATRICOLAZIONI, SONO 119.207

04:30 - 02/08/2023

(DIRE) Roma, 2 ago. - A luglio il mercato auto in Italia, secondo i dati diffusi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha totalizzato 119.207

immatricolazioni di autovetture (+8,8%) rispetto alle 109.611 unità registrate a luglio 2022. Nei primi sette mesi dell'anno i volumi totali segnano 960.765 unità, con una crescita del +21% sull'analogo periodo 2022 (-22,3% sul 2019).



"Il mese appena trascorso- commenta Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto- ha chiuso con una crescita

rallentata come accaduto a giugno, segno che la raccolta ordini sta via via decrementando, in parte perché siamo nel periodo estivo, in parte perché l'anticipazione da parte del Governo di una rimodulazione dell'Ecobonus crea il cosiddetto effetto attesa che incide sensibilmente sulla propensione degli acquisti correnti, e in parte perché gli acquirenti privati continuano a vedere pesantemente eroso il loro potere d'acquisto a causa dell'inflazione che si posiziona su livelli ancora piuttosto elevati. Di fatto, le decisioni di acquisto di beni durevoli, maggiormente impegnative da un punto di vista economico, vengono rinviate a periodi in cui le condizioni saranno ritenute più favorevoli".

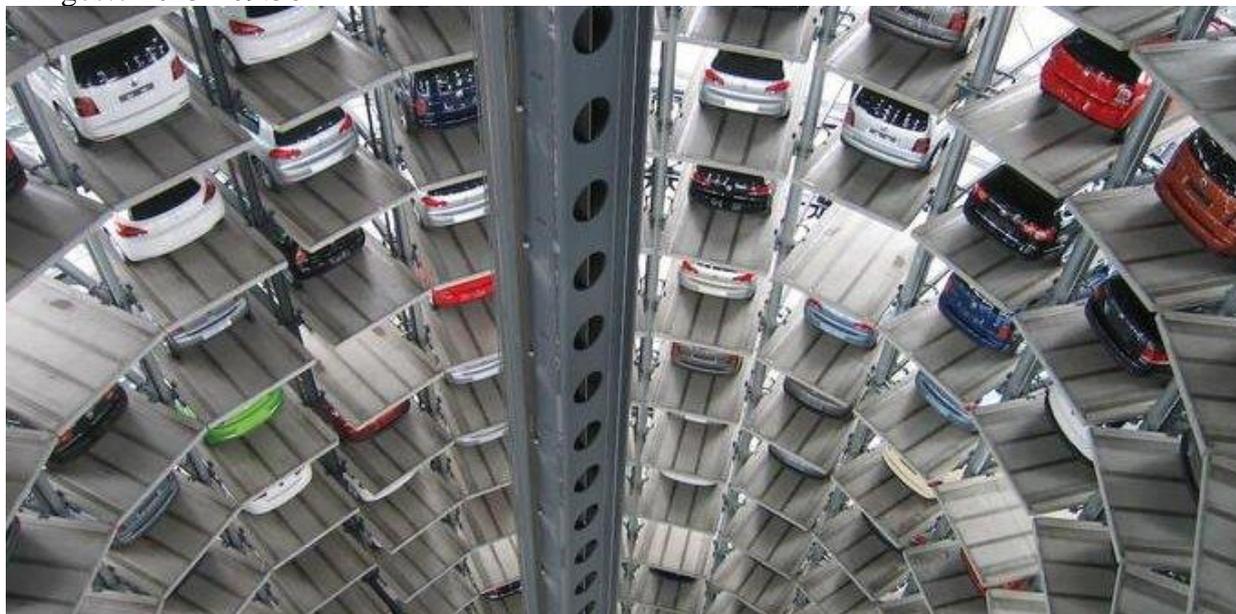
MOTORI

Money.it  

[NEWSGUIDELISTINOTEST DRIVEAUTO ELETTRICHEAUTO IBRIDESMART MOBILITY](#)

Mercato auto in aumento a luglio 2023, ma necessarie riforme fiscali per auto aziendali

Gaetano Cesarano
2 Agosto 2023 - 09:56



Il mercato è in miglioramento ma gli addetti ai lavori segnalano la totale assenza di misure sull'auto aziendale nel DDL di riforma del sistema fiscale.

Nel mese di luglio il **mercato auto in Italia**, secondo i dati diffusi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha totalizzato 119.207 immatricolazioni di autovetture (+8,8%) rispetto alle 109.611 unità registrate nello stesso mese del 2022. Nei primi sette mesi dell'anno **i volumi totali segnano 960.765 unità**, con una crescita del +21% rispetto allo scorso anno (-22,3% sul 2019).

Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, commentando i dati: "Il mese appena trascorso ha chiuso con una crescita rallentata come accaduto a giugno, segno che la raccolta ordini si sta riducendo, in parte perché siamo nel periodo estivo, in parte perché l'anticipazione da parte del Governo di una rimodulazione dell'Ecobonus crea un effetto atteso che incide sensibilmente sulla propensione degli acquisti correnti".

A preoccupare gli addetti ai lavori anche l'**assenza di misure sull'auto aziendale** nel DDL che delega il Governo a riformare il sistema fiscale, rispetto a quanto prospettato nelle prime bozze del provvedimento.

*Ancora una volta non si è compreso come operando una **revisione strutturale del regime fiscale degli autoveicoli**, in armonia con quanto accade negli altri Paesi UE, si possa agevolare una transizione verso una neutralità climatica realmente sostenibile per tutti gli attori della filiera e velocizzare lo svecchiamento del parco circolante. È stata persa dunque un'altra grande occasione per **rivedere i criteri e le aliquote utilizzate da imprese e professionisti per la gestione delle flotte auto** aziendali, nell'ambito del più ampio progetto di rivisitazione dell'impostazione tributaria in Italia*

LUGLIO 2023: DATI DI MERCATO AUTO PER ALIMENTAZIONE

Osservando il mercato per alimentazione, le immatricolazioni di **auto elettriche** a luglio (+15%) rimangono **sostanzialmente stabili** su una debole percentuale del 3,5%, ancora al di sotto della quota media europea; le ibride plug-in hanno un incremento del +5,2% nel mese e +5,4% da inizio anno.

Per i **veicoli ibridi non ricaricabili** "alla spina" l'aumento progressivo è pari rispettivamente al +17,4% sul mese e **+29,1% su base annua** rispetto allo stesso periodo 2022. Le preferenze per le auto a benzina fanno segnare una modesta crescita del +3,9%, mentre **il diesel si comprime del -6%**. I veicoli con alimentazione Gpl ottengono un balzo del +35,5% mentre il metano registra una quota di mercato prossima allo zero.

LUGLIO 2023: DATI DI MERCATO AUTO PER CANALI DI VENDITA

Nell'analisi per canale di vendita, i privati segnano +8,7% con una rappresentatività al 54,5% nel periodo gennaio-luglio 2023 (l'anno scorso era al 60%). Le **immatricolazioni a società** registrano invece una variazione del **+31,9%**, incidendo per il 16,5% sui volumi mensili. **Il noleggio registra una flessione del -2,3%** con una quota nel mese a 26,5% e da inizio anno al 31,8%.



TRUCK

Autotrasporto, Artusi (Federauto) dopo il successo del click day: “Nuovi incentivi cruciali per il rinnovo del parco circolante”

"Nel prendere atto con soddisfazione che lo sblocco di queste risorse ha avuto un grande successo - a dimostrazione della voglia che dimostrano le imprese di adeguare le tecnologie delle flotte - rammarica il ritardo con cui si è arrivati all'attuazione della norma", ha detto Artusi.

07/10/2023



Massimo Artusi, [vicepresidente di Federauto con delega ai Trucks&Van](#), ha commentato l'esito del click day

sull'erogazione [delle risorse del Fondo Autotrasporto](#). "Nel prendere atto con soddisfazione che lo sblocco di queste risorse ha avuto un grande successo - a dimostrazione della voglia che dimostrano le imprese di adeguare le tecnologie delle flotte - rammarica il ritardo con cui si è arrivati all'attuazione della norma (che porterà all'erogazione degli incentivi nelle casse delle aziende non

prima della fine del 2024), e ci motiva a far sì che si eviti che anche i fondi previsti con le stesse finalità per il 2023 subiscano un analogo ritardo", ha detto Artusi.

Le dichiarazioni di Massimo Artusi (vicepresidente Federauto)

"Al momento è stato emanato solo il decreto interministeriale che fissa in 25 milioni la somma destinata agli incentivi per il 2023, mentre si attende ancora il decreto ministeriale che dovrà stabilire la ripartizione della somma per le diverse tipologie di veicoli e il successivo decreto attuativo per avviare l'erogazione degli incentivi", ha aggiunto. "Ci auguriamo che tali risorse non debbano attendere quanto quelle del 2022 e che il Ministero dei trasporti, confermando l'attenta sensibilità dimostrata nei confronti dei problemi dell'autotrasporto, voglia accelerare le procedure per rendere disponibili al più presto queste risorse che, peraltro, appaiono strutturalmente nel bilancio dello Stato".

Artusi (Federauto): «Accelerare i nuovi incentivi per il rinnovo del parco autotrasporto»

Esaurite in poche ore le risorse per LNG, diesel e trainati. Segno inequivocabile di quanto le imprese le attendessero. Il rinnovo del parco contribuisce a minori emissioni e a maggiore sicurezza stradale. Per Artusi è necessario «accelerare le procedure per rendere disponibili al più presto queste risorse»

11 Luglio 2023



Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto con delega ai Trucks&Van, fa il punto sull'erogazione delle risorse del Fondo autotrasporto.

Ricordiamo che il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha stanziato per il comparto **autotrasporto 25 milioni di euro destinati al rinnovo del parco veicolare** per le imprese iscritte al Registro elettronico nazionale e all'Albo degli

Autotrasportatori e che **il periodo di presentazione delle domande è dal 26 giugno all'11 agosto 2023.**

Per Artusi, **l'esito del click day** del nuovo periodo di prenotazione del Fondo Investimenti 2022 per l'autotrasporto, praticamente **esaurito in poche ore** per LNG, diesel (con rottamazione) e trainati, **dimostra quanto fossero attese dalle imprese le risorse stanziare dalla legge di Bilancio dello scorso anno**, che sono state sbloccate nei primi giorni di giugno, dal **decreto di attuazione emanato dopo un anno e mezzo dallo stanziamento iniziale.**

«Nel prendere atto con soddisfazione che lo sblocco di queste risorse ha avuto un grande successo – a dimostrazione della voglia che dimostrano le imprese di adeguare le tecnologie delle flotte – rammarica il **ritardo con cui si è arrivati all'attuazione della norma** (che porterà all'erogazione degli **incentivi nelle casse delle aziende non prima della fine del 2024**), e ci motiva a far sì che si eviti che anche i fondi previsti con le stesse finalità per il 2023 subiscano un analogo ritardo» commenta Artusi aggiungendo come ora sia stato emanato «solo il decreto interministeriale che fissa in 25 milioni la somma destinata agli incentivi per il 2023, mentre **si attende ancora** il decreto ministeriale che dovrà stabilire la **ripartizione della somma per le diverse tipologie di veicoli** e il successivo decreto attuativo **per avviare l'erogazione degli incentivi**».

In vicepresidente di Federauto T&V auspica «che tali risorse non debbano attendere quanto quelle del 2022 e che il ministero dei Trasporti, confermando l'attenta sensibilità dimostrata nei confronti dei problemi dell'autotrasporto, voglia **accelerare le procedure per rendere disponibili al più presto queste risorse** che, peraltro, appaiono strutturalmente nel bilancio dello Stato». Risorse che contribuiscono a una maggiore sicurezza stradale oltre a una diminuzione delle emissioni climalteranti.



AGENZIA DI INFORMAZIONE
Mobilità, Logistica, Ferrovie, TPL, Porti

Federauto Trucks&Van: Artusi, accelerare nuovi incentivi per rinnovo parco autotrasporto

(FERPRESS) – Roma, 10 LUG – “La lettura dei dati sull’esito del click day del nuovo periodo di prenotazione del Fondo Investimenti 2022 per l’autotrasporto, praticamente esaurito in poche ore per l’LNG, il Diesel (con rottamazione) e i trainati, dimostrano quanto fossero attese dalle imprese le risorse stanziare dalla legge di Bilancio del scorso anno, che sono state sbloccate nei primi giorni di giugno, dal decreto di attuazione emanato dopo un anno e mezzo dallo stanziamento iniziale”. Lo ha dichiarato Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto con delega ai Trucks&Van, facendo il punto sull’erogazione delle risorse del Fondo autotrasporto.

“Nel prendere atto con soddisfazione che lo sblocco di queste risorse ha avuto un grande successo – a dimostrazione della voglia che dimostrano le imprese di adeguare le tecnologie delle flotte – rammarica il ritardo con cui si è arrivati all’attuazione della norma (che porterà all’erogazione degli incentivi nelle casse delle aziende non prima della fine del 2024), e ci motiva a far sì che si eviti che anche i fondi previsti con le stesse finalità per il 2023 subiscano un analogo ritardo”.

“Al momento”, ha ricordato Artusi, “è stato emanato solo il decreto interministeriale che fissa in 25 milioni la somma destinata agli incentivi per il 2023, mentre si attende ancora il decreto ministeriale che dovrà stabilire la ripartizione della somma per le diverse tipologie di veicoli e il successivo decreto attuativo per avviare l’erogazione degli incentivi”.

“Ci auguriamo”, ha continuato Artusi, “che tali risorse non debbano attendere quanto quelle del 2022 e che il Ministero dei trasporti, confermando l’attenta sensibilità dimostrata nei confronti dei problemi dell’autotrasporto, voglia accelerare le procedure per rendere disponibili al più presto queste risorse che, peraltro, appaiono strutturalmente nel bilancio dello Stato”.

“È necessario ricordare”, ha concluso Artusi, “che l’ammodernamento del parco è, e deve continuare ad essere, una priorità per avere risultati tangibili e rapidi in termini di diminuzione degli inquinanti, dei climalteranti e per aumentare la sicurezza stradale”.



Autotrasporto: successo per il click day del Fondo Investimenti 2022. Richiesta record per LNG, diesel e trainati

Massimo Artusi (Federauto Trucks) chiede di accelerare le procedure per le risorse 2023

10 LUGLIO 2023

La lettura dei dati sull'esito del **click day** del nuovo periodo di **prenotazione** del **Fondo Investimenti 2022** per l'autotrasporto ([qui il nostro articolo precedente](#)), evidenzia un'alta richiesta di risorse, che sono state praticamente esaurite in poche ore per l'**LNG**, il **diesel con rottamazione** e i **trainati**.

Questo dimostra quanto le imprese fossero in attesa delle **risorse** stanziare dalla legge di Bilancio dello scorso anno, che sono state finalmente sbloccate nei primi giorni di giugno grazie a un decreto di attuazione.

Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto con delega ai Trucks&Van, ha espresso soddisfazione per il successo del click day e ha sottolineato l'importanza delle tecnologie delle flotte per le imprese.

Ritardi e speranze per l'erogazione delle risorse

Nonostante il successo dell'apertura delle risorse del **Fondo autotrasporto**, Artusi ha espresso rammarico per il **ritardo** con cui si è arrivati all'attuazione della norma. Gli incentivi

previsti saranno erogati alle aziende non prima della fine del 2024, a causa dei tempi necessari per il completamento delle procedure. Tuttavia, Artusi ha sottolineato l'importanza di evitare un analogo ritardo per i fondi previsti per il 2023.

Al momento è stato emanato solo il **decreto interministeriale** che fissa la somma destinata agli **incentivi** per il prossimo anno, ma si attendono ancora il decreto ministeriale per la ripartizione delle risorse e il decreto attuativo per l'avvio dell'**erogazione degli incentivi**.

Chiamata all'accelerazione e priorità per l'ammodernamento del parco veicoli

Artusi ha auspicato che le risorse previste per il 2023 non debbano attendere come quelle del 2022 e ha **invitato il Ministero dei Trasporti a accelerare le procedure per rendere disponibili al più presto tali risorse**. Ha sottolineato l'importanza dell'ammodernamento del parco veicoli come priorità per ottenere risultati tangibili in termini di riduzione degli inquinanti, dei gas climalteranti e per aumentare la sicurezza stradale.

Artusi ha concluso affermando che tali risorse sono strutturalmente nel bilancio dello Stato e quindi dovrebbero essere messe a disposizione nel minor tempo possibile per sostenere il settore **dell'autotrasporto**.

Artusi (Federauto): «Positivo il riconoscimento dei carburanti bio e CO2 neutral da parte del Parlamento UE»

-21 Luglio 2023



Massimo Artusi

«La decisione del Parlamento europeo di prevedere per la prima volta una **definizione formale di “carburanti CO2 neutri”**, includendo **tutti i biocarburanti rinnovabili**, è un successo del buon senso, della ragione e della concretezza ed è una sconfitta dell’approccio ideologico (sicuramente non pragmatico) al problema della transizione, sostenuto da chi si illude di poter ottenere la decarbonizzazione con la sola alimentazione elettrica e ignorando il principio della neutralità tecnologica». Lo ha dichiarato il vicepresidente di **Federauto**, con delega

ai **Trucks&Van**, **Massimo Artusi**, commentando lo stato dei vari iter approvativi UE in materia di neutralità carbonica dei trasporti.

In particolare, Artusi si è soffermato sulle recenti adozioni della **Commissione industria, ricerca ed energia (ITRE) del Parlamento europeo**: «Abbiamo sempre sostenuto – ha commentato – che le difficoltà della necessaria transizione green dei trasporti non potevano che essere risolte attraverso un **mix di soluzioni** capaci di garantire la sostenibilità ambientale, economica e sociale. La linea adottata dalla ITRE rappresenta la strada giusta per arrivare a raggiungere concretamente il risultato di una effettiva **neutralità carbonica** alla quale tutti vogliamo arrivare, ma anche quella **neutralità economica e sociale** che la scelta della mono-tecnologia elettrica rischia di far saltare».

Ricordiamo che ieri la Commissione industria UE ha approvato un **emendamento**, nell'ambito della proposta di regolamento sui **nuovi standard Euro 7** per tutti i veicoli, introducendo nel documento la **definizione dei carburanti cosiddetti “neutri” in termini di emissioni di CO2**. La stessa definizione dovrebbe essere **mantenuta anche nel testo sull'Euro 7** nella **Commissione Envi (ambiente)**, che voterà sulla materia a settembre. Il nuovo standard Euro 7 proposto dalla Commissione europea, in sintesi, prevede **limiti più stringenti per le emissioni di auto, furgoni, camion e autobus**, includendo alcune sostanze inquinanti non comprese nell'Euro 6, tra cui **protossido di azoto e particolato ultra-fine**. Sono previste anche nuove procedure per testare i veicoli in condizioni reali di guida e l'obbligo di installare sensori per monitorare le emissioni. Più in generale, il testo votato in commissione ITRE punta a **rinviare fino a 5 anni** l'entrata in vigore del provvedimento, prevista da Bruxelles **da luglio 2027 per i nuovi veicoli pesanti**.

L'Italia, ricordiamo ancora, si è schierata **contro la scelta del “tutto elettrico”** prevista dal regolamento europeo sulle auto al 2035, che, di fatto, bandisce la vendita di nuovi veicoli con motori endotermici. A questo riguardo la **Germania** aveva poi ottenuto una **concessione per** i cosiddetti **e-fuel**, carburanti sintetici di origine rinnovabile, mentre i **biocombustibili chiesti dall'Italia erano rimasti fuori**.

Ora, però, con l'emendamento approvato si stabilisce che la Commissione europea «dovrebbe presentare una proposta per **l'immatricolazione, dopo il 2035**,

di nuovi veicoli alimentati esclusivamente con carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO2 e di veicoli alimentati con una **miscela di carburanti convenzionali e carburanti neutri** dal punto di vista delle emissioni di CO2 [...]. Il **regolamento Euro 7** dovrà quindi essere **modificato** «per includere la possibilità di **omologare tali veicoli**».

Raluca Marian

«Tuttavia, sarebbe un errore illudersi che tutto sia stato risolto – conclude il vicepresidente – Molta strada c'è ancora da fare perché i carburanti biologici acquistino il formale diritto di essere utilizzati anche dopo le varie scadenze regolate a livello europeo, al pari dei cosiddetti 'zero-emission'. Ma certamente il passo compiuto dai parlamentari europei ci incoraggia a continuare ad impegnarci e a vigilare». Anche **Raluca Marian**, direttore IRU per l'advocacy nella Ue, ha commentato «Accogliamo con favore le decisioni dei comitati di bilanciare le prestazioni ambientali con i costi di aggiornamento delle tecnologie. Esse stabiliscono il tono giusto per garantire la certezza del diritto e la coerenza con gli standard internazionali, fornendo al contempo una tempistica realistica che consenta al mercato di adattarsi».

Federauto, primo passo della Ue su biocarburanti rinnovabili

[11:52 Venerdì 21 Luglio 2023](#)

"La decisione del Parlamento europeo di prevedere per la prima volta una definizione formale di 'carburanti CO2 neutri', inclusivi di tutti i biocarburanti rinnovabili, è un successo del buon senso, della ragione, della concretezza ed è una sconfitta dell'approccio ideologico al problema della transizione, sostenuto da chi si illude di poter ottenere la decarbonizzazione con la sola alimentazione elettrica e ignorando il principio della neutralità tecnologica". Lo afferma il vicepresidente di Federauto, con delega ai Trucks&Van, Massimo Artusi. "Abbiamo sempre sostenuto, e spesso come una voce fuori dal coro, che le difficoltà della necessaria transizione green dei trasporti, non potevano che essere risolte attraverso un mix di soluzioni capaci di garantire la sostenibilità ambientale, economica e sociale, le adozioni della Commissione parlamentare industria rappresentano la strada idonea per arrivare a raggiungere concretamente il risultato di una effettiva neutralità carbonica alla quale tutti vogliamo arrivare, ma anche quella neutralità economica e sociale che la scelta della mono-tecnologia elettrica rischia di far saltare" ha proseguito Artusi.. "Ora, però, sarebbe un errore illudersi che tutto sia stato risolto. Molta strada c'è ancora da fare perché i carburanti biologici acquistino il formale diritto di essere utilizzati anche dopo le varie scadenze regolate a livello europeo, al pari dei cosiddetti zero-emission. Ma certamente il passo compiuto dai parlamentari europei ci incoraggia a continuare ad impegnarci e a vigilare perché questa strada sia percorsa fino in fondo, nell'interesse non solo di una lobby di parte ma di tutti".

TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

«Primo riconoscimento del ruolo dei biocarburanti nella decarbonizzazione dei trasporti»



«La decisione del Parlamento europeo di prevedere per la prima volta una definizione formale di "carburanti CO2 neutri", inclusivi di tutti i biocarburanti rinnovabili, è un successo del buon senso, della ragione, della concretezza ed è una sconfitta dell'approccio ideologico (sicuramente non pragmatico) al problema della transizione, sostenuto da chi si illude di poter ottenere la decarbonizzazione con la sola alimentazione elettrica e ignorando il

principio della neutralità tecnologica». Lo ha dichiarato il vicepresidente di **Federauto, con delega ai Trucks&Van, Massimo Artusi**, commentando i recenti avanzamenti dei vari iter approvativi in materia di neutralità carbonica dei trasporti, in particolare le adozioni della Commissione Industria, Ricerca ed Energia (ITRE) del Parlamento europeo.

«Abbiamo sempre sostenuto, e spesso come una voce fuori dal coro, che le difficoltà della necessaria transizione green dei trasporti», ha proseguito Artusi, «non potevano che essere risolte attraverso un mix di soluzioni capaci di garantire la sostenibilità ambientale, economica e sociale, le adozioni della Commissione parlamentare industria rappresentano la strada idonea per arrivare a raggiungere concretamente il risultato di una effettiva neutralità carbonica alla quale tutti vogliamo arrivare, ma anche quella neutralità economica e sociale che la scelta della mono-tecnologia elettrica rischia di far saltare».

«Ora, però, sarebbe un errore illudersi che tutto sia stato risolto», ha concluso il vicepresidente di Federauto. «Molta strada c'è ancora da fare perché i carburanti biologici acquistino il formale diritto di essere utilizzati anche dopo le varie scadenze regolate a livello europeo, al pari dei cosiddetti "zero-emission". Ma certamente il passo compiuto dai parlamentari europei ci incoraggia a continuare ad impegnarci e a vigilare perché questa strada sia percorsa fino in fondo, nell'interesse non solo di una lobby di parte ma, nell'interesse di tutti».

I biofuel come carburanti CO2-neutri? Arriva l'apertura del Parlamento Europeo

La Commissione Industria del Parlamento Europeo ha incluso anche i biocarburanti, al pari degli e-fuel, tra i carburanti CO2-neutri. D'accordo il vicepresidente di Federauto, Massimo Artusi.

07/24/2023 di Redazione



Qualcosa si muove, nelle commissioni del Parlamento Europeo, a proposito del possibile riconoscimento formale dei biofuel come carburanti CO2-neutri. In soldoni, la svolta attesa e auspicata dalle istituzioni italiane perché anche i biocarburanti siano considerati un'opzione, al pari dei cosiddetti e-fuel, nel percorso di transizione energetica delineato dalle istituzioni UE.

Alcuni organi di stampa hanno nei giorni scorsi rilanciato un post dell'europarlamentare Massimiliano Salini, riferito alla decisione della ITRE, la Commissione Industria del Parlamento Europeo, di includere anche i biocarburanti (biogas e derivati) tra i carburanti CO2-neutri. Si tratta, evidentemente, soltanto di un passaggio, ma che accontenta, per il momento, i sostenitori della cosiddetta neutralità tecnologica che consente

di svincolare dalla sola tecnologia elettrica per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione che l'Europa ha fissato per il trasporto pesante.

Il Parlamento Europeo cambia idea sui bio-fuel?

Banalmente, se le istituzioni europee includono anche i carburanti di origine bio [tra i vettori ammessi nella roadmap verso il 2040, e oltre](#), i costruttori potranno continuare a puntare su una tecnologia che altrimenti avrebbe avuto vita breve. E sappiamo [quanto l'Italia sia avanti, rispetto ad altri paesi, nella creazione di un ecosistema basato sul metano di origine 'bio'](#) che possa alimentare in parte l'autotrasporto, specialmente quando si parla di lungo raggio.

Non si sono, quindi, fatte attendere alcune reazioni, tra cui rientra quella di Federauto, che tramite [il responsabile della sezione Trucks&Van, Massimo Artusi](#), plaude alla possibile svolta della UE. Artusi parla di “un successo del buon senso, della ragione, della concretezza” e di “una sconfitta dell'approccio ideologico (sicuramente non pragmatico) al problema della transizione, sostenuto da chi si illude di poter ottenere la decarbonizzazione con la sola alimentazione elettrica e ignorando il principio della neutralità tecnologica”.

“Ora, però, sarebbe un errore illudersi che tutto sia stato risolto”, ha aggiunto il vicepresidente di Federauto. “Molta strada c'è ancora da fare perché i carburanti biologici acquistino il formale diritto di essere utilizzati anche dopo le varie scadenze regolate a livello europeo, al pari dei cosiddetti 'zero-emission'. Ma certamente il passo compiuto dai parlamentari europei ci incoraggia a continuare ad impegnarci e a vigilare perché questa strada sia percorsa fino in fondo, nell'interesse non solo di una lobby di parte ma, nell'interesse di tutti”.

Rimborsi accise, arriva il sì dal Governo anche per il biodiesel HVO

Il nuovo Decreto legge sui rigassificatori equipara il biodiesel HVO al tradizionale gasolio per quanto riguarda i rimborsi fiscali

01 Agosto 2023 alle 09:01

Di: [Gianmarco Gori](#)

Le Associazioni di categoria lo chiedevano da tempo e, a distanza di mesi, nell'ultimo Decreto legge sui rigassificatori del 27 luglio 2023 il biodiesel **HVO** per il trasporto commerciale è stato inserito, a livello **fiscale**, all'interno della lista dei "carburanti CO2 neutri" dal Governo italiano e dall'Europa.

Si tratta di una specifica importante che apre a diverse nuove possibilità in termini di **rimborsi** delle **accise** (ora al pari del gasolio tradizionale) e di utilizzo. Ecco tutti i dettagli.

Biocarburanti approvati

Il [biodiesel HVO](#) è un biocarburante prodotto da materie prime di scarto, residui vegetali e oli. In Italia, al momento, è disponibile presso i distributori **Eni** con il nome HVOlution, prodotto da colture non in competizione con la catena alimentare, fornite attraverso una rete di **agri-hub** attualmente in fase di sviluppo da parte dell'azienda in diversi Paesi africani.

In base all'ultimo Decreto legge sui rigassificatori, [il Credito d'imposta](#) inerente il gasolio per il trasporto commerciale a partire da ora sarà espanso anche a questo nuovo carburante: chi lo utilizza già quotidianamente o ha intenzione di provarlo nei prossimi mesi, dunque, potrà beneficiare dello stesso **rimborso** delle accise già previsto per gli altri combustibili.

Scendendo più nel dettaglio, sul Decreto legge all'art. 3 comma 2, si legge:

“il trattamento specifico sul gasolio commerciale di cui all'articolo 24-ter del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative (...) si applicano, nel rispetto delle norme prescritte, anche ai gasoli paraffinici ottenuti da **sintesi** o da **idrotrattamento** utilizzati, tal quali, nell'uso previsto in **sostituzione** del gasolio”.

L'HVOlution all'Eni Station di Via Salaria a Roma

Attualmente il biodiesel HVO può essere utilizzato in quasi tutti i **motori** dei veicoli commerciali medi e pesanti alimentati a gasolio. Per esempio nei camion [Iveco](#), che ha collaborato con Eni nello sviluppo dell'HVOlution, oppure [Scania](#) e Mercedes-Benz Trucks, [come ha dimostrato Fercam alcuni mesi fa](#).

Ma non solo, anche nei camion di Volvo Trucks, [come spiegato da DHL](#) che ha scelto di sostituire completamente il gasolio nelle operazioni logistiche del Circus della Formula 1 e, da alcuni giorni, [nei motori dei DAF](#).

Il commento delle Associazioni

Come anticipato, la novità è molto importante ed stata commentata così dal vicepresidente di Federauto, con delega ai Trucks&Van, Massimo Artusi:

«La decisione del Parlamento europeo di prevedere per la prima volta una definizione formale di “carburanti CO2 neutri”, inclusivi di tutti i biocarburanti rinnovabili, è un successo del buon senso, della ragione, della concretezza ed è una sconfitta dell’approccio ideologico (sicuramente non pragmatico) al problema della transizione, sostenuto da chi si illude di poter ottenere la decarbonizzazione con la sola alimentazione elettrica e ignorando il principio della neutralità tecnologica»...