



**FEDERAUTO**

Federazione Italiana Concessionari Auto

**RASSEGNA STAMPA**

**Settembre 2023**



## Sommario Rassegna Stampa

### **Auto**

Cartaceo.....	2
Web .....	26

### **Truck**

Cartaceo.....	41
Web.....	52



**FEDERAUTO**

Federazione Italiana Concessionari Auto

**AUTO**  
**Cartaceo**

## RAPPORTO TRASPORTI

A cura di  
Gaetano Belloni

Secondo l'Osservatorio Continental, il parco circolante è sempre meno inquinante e più sicuro

# LA MOBILITÀ AI RAGGI X

## L'anno scorso immatricolazioni calate del 6,4%

DI LEONARDO RASTELLI

L'edizione 2023 dell'Osservatorio sui macro-trend del trasporto pesante realizzato da Continental, big player specializzato nello sviluppo di tecnologie per il trasporto di beni e persone, propone un'istantanea dello stato del settore trasporti in Italia nello scorso anno. Un 2022 da analizzare con attenzione dopo la ripresa post pandemia che aveva caratterizzato i 12 mesi precedenti. Ne emerge che il traffico autostradale generato dal trasporto pesante è stato quasi pari ai livelli pre-Covid 19. La nota positiva riguarda il parco circolante: meno inquinante e più sicuro. Lo studio analizza dati rilevanti quali le immatricolazioni, i tipi di alimentazione, l'anzianità, la categoria euro e l'andamento del traffico in autostrada: quest'ultima è la novità introdotta nell'Osservatorio presentato lo scorso luglio. Alcune cifre aiutano a inquadrare il settore: lo scorso anno le immatricolazioni dei mezzi pesanti per il trasporto merci hanno registrato un calo del 6,4% rispetto al 2021, con 21.524 nuovi mezzi. Un dato in controtendenza rispetto al



la crescita media dei Paesi Ue, dove le immatricolazioni sono aumentate del 6,5% rispetto ai dodici mesi precedenti. Più della metà delle regioni italiane hanno confermato un trend negativo che spazia dal -0,9% del Veneto al -41,2% della Basilicata. A fare eccezione sono state Lazio (+5,5%), Trentino-Alto Adige (+2,2%), Marche (+10,5%), Calabria (+30,4%), Friuli Venezia-Giulia (+8,4%), Sardegna (+14,1%) e Valle d'Aosta (+19%). Segno fortemente negativo (-10,5%) anche per il settore nazionale del trasporto persone, con 3.728 mezzi immatricolati nel 2022 a

fronte dei 4.166 del 2021. Calano anche le immatricolazioni di autobus nell'Unione europea, anche se in questo caso la flessione si ferma al -5,1%. Quanto alla categoria Euro, nel comparto del trasporto merci prevalgono a livello nazionale gli Euro 5 e 6, che insieme raggiungono il 37,4% del totale. Una percentuale superiore alla quota delle categorie più vecchie, dalla 0 alla 2, che coprono il 30,6% del parco. La Valle d'Aosta si conferma la regione più virtuosa, registrando l'81,9% di mezzi poco inquinanti. In tema di alimentazione, la

situazione italiana relativa al parco circolante per il trasporto merci è rimasta pressoché invariata rispetto all'anno precedente. Il gasolio continua a giocare un ruolo da protagonista (90,8% in leggero calo rispetto al 91,3% del 2021), seguito da benzina e metano (che rimangono stabili a 4,6% e 2,2%). L'Osservatorio rileva una crescita, seppur ancora modesta, delle alimentazioni alternative, con un lieve aumento della combo benzina e gas liquido (1,4% rispetto a 1,3%), così come elettrici e ibridi (rispettivamente allo 0,3% e 0,8%).

Tra le regioni con più mezzi elettrici, passa in testa alla classifica la Valle d'Aosta (2,1%), sorpassando il Trentino-Alto Adige, che sale da 1,3% del 2021 a 1,7% del 2022). Le regioni con più mezzi a metano sono le Marche (6,4%), l'Emilia-Romagna (4,6%) e l'Umbria (3,8%). Quanto all'alimentazione del parco autobus, la maggioranza dei mezzi in circolazione rimane a gasolio (92,7% rispetto al 93,3% del 2021), mentre le quote di elettrico e ibrido registrano una leggera crescita e riescono a raggiungere l'1,2% (riproduzione riservata)

### Fiap un patto di filiera per la transizione ecologica

«Un vero e proprio patto di filiera, siglato dalle più importanti associazioni, che faccia comprendere al governo l'importanza di un comparto come quello del trasporto e della logistica che, con tutta la sua filiera, conta il 10% del Pil italiano, ben 180 miliardi di fatturato, e occupa



Alessandro Peron  
Fiap

oltre 1,5 milioni di lavoratori». A lanciare la proposta è stato Alessandro Peron, segretario generale Fiap - Federazione Italiana Autotrasportatori Professionali - durante l'evento One Day Truck & Logistics, tenutosi lo scorso 20 settembre a Bologna. L'occasione è stata una tavola rotonda alla quale hanno preso parte Adira, Anfia, Federauto, Fiap e Unrae, di fronte a una platea di oltre 450 tra manager e imprenditori del settore. Peron ha invitato le associazioni presenti e tutte le altre che rappresentano il comparto a una maggiore collaborazione sulla sfida della transizione energetica, al fine di rendere più efficaci le relazioni con la politica, anche in vista della prossima legge finanziaria. Inoltre, il segretario generale ha posto l'accento sull'esigenza di un cambio culturale da parte degli imprenditori del settore, chiamati a non rimanere «fermi a guardare», ma ad affrontare da protagonisti l'evoluzione green in atto. (riproduzione riservata)

### 26 novembre Giornata mondiale dedicata alla sostenibilità

Il prossimo 26 novembre si celebrerà la prima edizione della Giornata mondiale del trasporto sostenibile. A fissare la data è l'Onu grazie a una risoluzione, guidata dal Turkmenistan e co-sponsorizzata da altre 66 nazioni, che invita tutti gli Stati membri delle Nazioni unite a lanciare campagne educative ed eventi volti a migliorare la conoscenza sulle questioni relative al trasporto sostenibile. L'obiettivo è quello di affrontare le sfide più urgenti e individuare le opportunità per una mobilità in linea con gli obiettivi globali di sostenibilità. Secondo la risoluzione, l'iniziativa servirà da catalizzatore per migliorare la connettività del trasporto intermodale, promuovere soluzioni di trasporto ecologiche e sviluppare infrastrutture di trasporto socialmente inclusive. Al centro dell'iniziativa c'è il riconoscimento di modalità di trasporto a basse emissioni ed efficienti dal punto di vista energetico, finalizzate alla mitigazione e all'adattamento ai cambiamenti climatici. Senza contare che queste modalità di trasporto svolgono un ruolo cruciale nel raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) fissati dalle Nazioni unite. (riproduzione riservata)



### Scania e Northvolt lanciano una batteria da 1,5 mln di km

I big player svedesi Scania e Northvolt hanno lanciato una batteria per i veicoli elettrici pesanti che si distingue per le sue performance di durata. Infatti, nei test interni la batteria ha dimostrato una longevità stimata in 1,5 milioni di chilometri, pari in pratica all'intera vita del veicolo. La batteria, agli ioni di litio, è prodotta nella gigafactory Northvolt Ett situata nel nord della Svezia, con energia elettrica da fonti rinnovabili. La sua impronta carbonica è appena un terzo rispetto a quella delle batterie di riferimento del settore. Già nel 2017 Scania e Northvolt avevano unito le forze per sviluppare e commercializzare un'efficace soluzione per alimentare i veicoli elettrici pesanti. Nell'agenda 2023 di Scania c'è anche l'inaugurazione di una nuova fabbrica di batterie a Södertälje, in Svezia, destinata all'assemblaggio delle celle in pacchi batteria per la produzione di autocarri elettrici pesanti. All'inizio della partnership, le due aziende hanno concordato un calendario ambizioso per lo sviluppo di una batteria ad alte prestazioni che avrebbe permesso di sostenere il processo di elettrificazione del trasporto pesante definito da Scania. Un obiettivo centrato: le celle lanciate nei mesi scorsi superano le aspettative iniziali in termini di prestazioni. (riproduzione riservata)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



## Auto verde: sono a rischio 268 mila occupati Intanto chiude Magneti Marelli di Crevalcore

di Carlo Valentini a pag. 8

Il blocco delle auto termiche fa chiudere la Magneti Marelli a Crevalcore. In 230 senza lavoro

# Auto green: primi licenziamenti A rischio un settore con 3100 imprese e 268 mila occupati

DI CARLO VALENTINI

**S**ono le prime 230 vittime della transizione all'elettrico. L'azienda chiude. Ora gli investimenti avvengono quasi solo sull'elettrico e d'un colpo si cancella un comparto, quello legato all'auto, ad alta occupazione e che aveva in Italia punte di eccellenza, tanto da essere fortemente esportatore. Nello stabilimento Magneti Marelli di Crevalcore (Bologna) si producono collettori di aspirazione aria e pressofusi di alluminio, componenti essenziali per i motori endotermici. Peccato che questi motori siano in via di estinzione, un de profundis intonato dall'Ue, che non ha voluto sentire le ragioni di chi proponeva di stabilire i limiti antinquinamento da raggiungere lasciando libertà sul modo di arrivarci e quindi non imponendo l'obbligatorietà dell'elettrico.

**Di fronte alla disperazione** di tante famiglie si stanno mobilitando istituzioni e sindacati. Ma la maxi finanziaria americana Kkr, che controlla l'azienda, risponde che la transizione energetica rende queste linee produttive ormai inservibili. Con buona pace di una riconversione che sembra essere soprattutto teorica. Quindi lo tsunami ha incominciato a fare il suo corso e sul suo cammino potrebbe trovare una filiera che in Italia ha 3100 aziende con 268 mila occupati (secondo l'Anfia, l'associazione degli imprenditori del settore). Ma è tutta l'Europa che dovrebbe interrogarsi, proprio a cominciare da quanto sta avvenendo in questa fabbrica di Crevalcore che chiude. Si perché le conseguenze saranno drammatiche. In Europa l'auto significa 460 miliardi di euro di fatturato e 4 milioni di occupati. Se essa andrà verso un graduale de-

clino si passerà da una quota di mercato globale del 26% al 12% nel 2040, cedendo il passo alla concorrenza asiatica e americana. Dice **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente di **Federauto** (la federazione che raggruppa i concessionari di auto): «In Italia c'è un parco circolante di 39-40 milioni di vetture di cui 1 auto su 5 ha superato i 20 anni. Nel 2022 il venduto si è attestato attorno a 1,5 milioni di auto e se il trend, com'è probabile, rimarrà questo anche nel 2023 e se pure (per assurdo) tutti i nuovi acquisti fossero nell'elettrico, quanto tempo ci vorrebbe a passare al green? I conti sono presto fatti e la data del 2035 è irrealistica. Non contesto la transizione, ma occorre uscire dalle ideologie e fare i conti con la realtà di un cambiamento complesso che merita un approccio pragmatico e realistico».

**Il 3 ottobre si terrà al ministero** delle Imprese e del Made in Italy un summit convocato dopo l'annuncio della chiusura della Magneti Marelli. Governo, istituzioni e parti sociali si confronteranno sugli scricchiolii della Motor Valley. «Non si può scaricare sui lavoratori il peso della transizione green e digitale del settore», dice **Luigi Sbarra**, segretario Cisl. Aggiunge il presidente della Regione Emilia-Romagna, **Stefano Bonaccini**: «Non trovo giusto e corretto che di punto in bianco in una regione attraente come l'Emilia-Romagna un colosso come Kkr di punto in bianco decida di andarsene». Ma *business is business*. Tra l'altro il fondo Kkr sta trattando per il controllo (insieme al Tesoro) di una parte della rete di Tim ma non sembra disponibile a fare marcia indietro sulla Magneti Marelli, anche perché è palese una sua strategia di uscita dalle auto endotermiche se permarranno le forche caudine euro-

pee. Anche una europarlamentare Pd, **Elisabetta Gualmini**, incomincia ad avere dubbi: «Ritengo che oltre all'elettrico occorra pensare ad altre possibilità di approvvigionamento e garantire tempi adeguati in modo da realizzare intere catene di valore ed evitare di fare regali alla Cina».

**La chiusura di questo stabilimento** della Magneti Marelli la dice lunga su cosa succederà nella componentistica. Il rapporto dell'associazione di categoria sottolinea come non si stiano creando alternative al blocco della vendita (entro il 2035) dei motori a combustione. «In Italia gli autobus hanno una media di 12 anni di età contro i 7 anni nel resto d'Europa», sostiene il documento. «Abbiamo potenzialità e conoscenze per creare la mobilità del futuro, ma servirebbe, da un lato, più coraggio da parte delle imprese e, dall'altro, che il governo svolgesse un ruolo con investimenti per la transizione e l'occupazione».

**I 230 lavoratori stanno presidiando** la fabbrica. Si stanno svolgendo in giro per l'Europa tanti convegni sul futuro green, che se però viene gestito in termini ideologici rischia di avere un altissimo costo sociale. **Valerio Veronesi** è il presidente della Camera di Commercio di Bologna: «È un errore clamoroso che ha fatto l'Europa, che sarà l'unica nel 2035 a smettere di avere le auto a combustione. Cina, Asia, Stati Uniti potranno continuare ad averle. Noi che avevamo la migliore tecnologia del mondo buttiamo al vento una supremazia tecnologica senza possedere materie prime. È una follia. Saremo quelli che pagheranno in termini occupazionali il prezzo più alto. Quello che sta succedendo alla Magneti Marelli presto lo vedremo altrove».

**Secondo un dossier elaborato** da Clepa (European association of automotive suppliers): «In Italia sono a rischio immediato 450-500 aziende di componentistica con 70 mila lavoratori. Molte attività potrebbero sparire mentre altre diventare obsolete. Se da un lato molti posti di lavoro verrebbero ridotti, dall'altro si creerebbero nuove occupazioni. Tuttavia, si stima che solo la metà dei posti persi verrebbero riassorbiti in nuove attività trainate dall'avvento dell'elettrico». Concorda **Stefano Cuzzilla**, presidente di Federmanager: «L'Italia sarà il paese più penalizzato tra le nazioni europee produttrici di componenti in termini di riduzione di posti di lavoro. L'auto elettrica ha un ridotto numero di componenti richieste (circa un sesto di quelle utilizzati dall'auto tradizionale) e una durata di vita più lunga dei macchinari di produzione dell'elettrico. È un colpo a cuore dell'automotive made in Italy».

**I 230 operai che realizzavano collettori** e pressofusi per le auto e che si ritrovano licenziati rappresentano l'esempio di una desertificazione produttiva che sta incominciando. Infatti stanno arrivando segnalazioni preoccupanti: a Termoli è stata decisa la fine, tra cinque mesi, della produzione del cambio, che coinvolge 350 persone, di Stelantis, in Irpinia la Denso (produce condizionatori per auto) sta avviando il licenziamento di 30 lavoratori, altri 27 sono a rischio alla Fub Sud di Nusco (batterie tradizionali), alla ex Gkn di Campi Bisenzio (semiassi e elementi di trasmissione) 422 dipendenti sono in cassa integrazione e con pesanti nubi sul loro futuro. La salubrità dell'ambiente è prioritaria ma le modalità per arrivarci non possono distruggere un intero comparto produttivo.

© Riproduzione riservata

NUOVO APPELLO DEL SETTORE AL GOVERNO

## «Urge rimodulare gli ecobonus auto»

Fondo incentivi sull'elettrico sempre al palo. Agosto: vendite +12%

**Pierluigi Bonora**

■ Il settore automotive italiano chiede un segnale concreto da parte del governo: dalle intenzioni, più volte manifestate dai ministri competenti, ora si passi ai fatti. «Anche agosto - osserva Adolfo De Stefani Cosentino (Federauto) - sconta la lunga impasse del governo su ecobonus e contributi per le colonnine private di ricarica elettrica. Senza un cambio di passo sul fronte degli incentivi alla domanda, di una revisione strutturale del regime fiscale sulle auto e dell'effettiva fruizione dei contributi privati per l'installazione delle colonnine (90 milioni per imprese e professionisti, 40 per i cittadini), i fondi sono destinati a generare consistenti avanzi di risorse con effetti negativi sul rinnovo del parco auto».

In agosto le immatricolazioni di vetture in Italia sono salite del 12% e negli 8 mesi del 20,3%, ma si tratta di dati sempre lontani dalla piena normalità: -10,6% su agosto 2019 e -21,5% a partire da gennaio dell'anno pre-pandemia e altre sventure.

Tutte le associazioni di categoria sollecitano il governo a intervenire, «rimodulando gli incentivi - sottolinea Roberto Vavassori (Anfia) - per l'acquisto di veicoli a bassissime e zero emissioni», riallocando i fondi avanzati lo scorso anno e unendoli a quelli non sfruttati nel 2023. Michele Crisci (Unrae) ritiene ingiusto, a seguire, «aver penalizzato la clientela a causa di un *price-cap* sulle auto elettriche ingiustifica-

**FILIERA ITALIA**

Roberto Vavassori, a capo di Anfia

tamente abbattuto da 50mila a 35mila euro che, in pratica, esclude le imprese, limitandone la fruibilità al solo noleggio con bonus dimezzati».

Il parco circolante italiano, intanto, continua a invecchiare. «Possibili acquirenti di veicoli elettrici - interviene Gian Primo Quagliano (Centro studi Promotor) - non si sentono ancora pronti a fare questa scelta per il prezzo elevato e le riserve sulle idoneità di questi mezzi a rispondere pienamente alle loro esigenze. In attesa di decidere, gli automobilisti in questione rinviavano l'acquisto, mentre l'acquisizione di nuovi ordini appare

insoddisfacente». Dataforce mette invece in risalto la battuta d'arresto per il noleggio a lungo termine che, per la prima volta nel 2023, chiude in negativo: -6%. Il canale che ha dimostrato il tasso di crescita più alto è stato quello delle «auto-immatricolazioni»: +62,62%. «È evidente - osserva il country manager Salvatore Saladino - che quest'anno le quote si fanno tatticamente, più che grazie a una reale domanda da parte dei clienti finali».

In agosto, infine, Stellantis ha segnato un +0,2% (quota mercato al 31,9% dal 35,7%) e negli 8 mesi +8,2% (quota al 33,2% dal 36,9% di un anno fa).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

## **Mercato, +12% ad agosto Le Bev al 5% grazie a Tesla**

Secondo i dati diffusi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, agosto ha registrato 79.756 immatricolazioni di autovetture, con una crescita del 12% rispetto ad agosto 2022. Nei primi otto mesi dell'anno i volumi totali registrano un incremento del +20,3% sul corrispondente periodo del 2022 (ma un calo del 21,5% sul 2019). «La crescita rallentata è in linea con quella degli ultimi due mesi con volumi ancora al di sotto di quelli pre-pandemia. Anche il mese di agosto sconta la lunga empasse del Governo sui temi dell'Ecobonus e dei contributi per le colonnine private di ricarica elettrica», dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di **Federauto**, la Federazione dei concessionari. «Occorre - aggiunge - un cambio di passo sul fronte degli incentivi con un confronto aperto con tutti i soggetti pubblici e privati della filiera, una revisione strutturale del regime fiscale sulle auto e dell'effettiva fruizione dei contributi per l'installazione delle colonnine di ricarica elettrica». Le auto 100% a batteria (Bev) comunque hanno fatto un balzo in avanti significativo: ad agosto ne sono state targate 4.054, superando per la prima volta il 5% del mercato. Il merito è soprattutto di Tesla che con una politica di ribasso dei prezzi, ad agosto ha moltiplicato di 20 volte le sue immatricolazioni.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

# In positivo il mercato delle auto Ad agosto le vendite a +12%

**Automotive.** Aumento rispetto allo stesso mese del 2022, Tesla sul gradino più alto del podio Stellantis stabile a 25.336 vetture, le stesse dell'anno scorso, cala la quota di mercato (32,9%)

AMALIA ANGOTTI

TORINO. Il mercato italiano dell'auto cresce per il tredicesimo mese consecutivo, ma il livello precedente alla pandemia è ancora lontano e il 72% dei concessionari considera basso il livello degli ordini acquisiti. Tra le case automobilistiche quella che cresce di più è la Tesla con 2.129 immatricolazioni e il 2,6% di quota di mercato, ma anche la cinese Mg quadruplica il numero di auto sul mercato italiano rispetto al 2022.

Secondo il Centro Studi Promotor, se si mantenesse il tasso di incremento delle vendite registrato finora, il 2023 potrebbe chiudersi con quasi un milione e 600 mila nuove auto, il 20% in più dell'anno scorso. Un livello insufficiente - viene sottolineato - perché per sostituire le auto più vecchie, e quindi più inquinanti e meno sicure, occorrerebbe un volume di immatricolazioni non inferiore a 2 milioni di unità all'anno. Il leggero segnale positivo nelle vendite di auto elettriche rischia, quindi, di avere un effetto ambientale limitato perché continuano a diminuire le cancellazioni dal Pubblico Registro Automobilistico (Pra) - fa sapere ancora il Centro Studi Promotor - e alla fine dell'anno potrebbero scendere sotto il milione. Questo vuol dire che restano in circolazione auto vecchie e inquinanti.

Stabili le vendite di Stellantis che in agosto ha immatricolato 25.336 auto, con la quota di mer-



cato in calo dal 35,5% al 31,8% e nei primi otto mesi dell'anno 343.091 vendite, con una crescita del 7,7%. In calo le immatricolazioni dei brand Fiat, Lancia e Maserati, mentre la Jeep primeggia nel mercato delle ibride plug-in con una quota che nell'anno sfiora il 18%.

Nel mese di agosto in Italia sono state vendute 79.756 auto, il 12% in più dello stesso mese del 2022, da inizio anno 1.040.560 con un incremento del 20,3% sull'analogo periodo dell'anno scorso. La quota di auto elettriche

che - secondo quanto risulta all'Unrae - è salita nel mese al 5% superando le ibride plug-in che stazionano al 4,1%, e la quota complessiva di auto alla spina arriva al 9,1%.

«Ma la situazione per i veicoli elettrici rimane critica, sia per il dato complessivo dei primi otto mesi (elettriche a quota 3,9%, ibride plug-in a 4,6%) che ci colloca in coda fra i cinque maggiori mercati europei, sia per le prospettive negative che provengono dai dati sugli incentivi. L'anno scorso sono avanzati

250 milioni dei fondi stanziati per l'Ecobonus, quest'anno potrebbero rimanere utilizzati oltre 300 milioni» osserva il presidente dell'Unrae, Michele Crisci.

«Anche il mese di agosto sconta la lunga emparse del governo sui temi dell'Ecobonus e dei contributi per le colonnine private di ricarica elettrica» osserva Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la federazione dei concessionari auto. «Per supportare la ripresa del settore e, soprattutto, il rinnovo del parco in chiave ecologica - avverte - è importante accelerare l'annunciata rimodulazione degli incentivi attualmente in vigore per l'acquisto di vetture a bassissime e zero emissioni. È fondamentale, inoltre, rimodulare i fondi avanzati dall'ecobonus. La collaborazione con il Ministero delle Imprese e del Made in Italy per definire, entro la fine dell'anno, un piano strutturato di medio periodo, che guarda al 2030, rappresenta un tassello fondamentale per sostenere la transizione green della filiera automotive e promuovere la competitività della supply chain italiana non solo in termini di manufacturing, ma anche di ricerca e sviluppo».

Intanto a quanto è emerso nel mercato le utilitarie e superutilitarie rappresentano in questo momento il 33,5% del mercato, con volumi in calo del 2% rispetto a quelli dell'agosto scorso. I Suv hanno una quota di mercato pari al 53,2%, in aumento del 21,7%.

# Immatricolazioni su del 12% Ma i livelli sono ancora bassi

• **Tredicesimo mese consecutivo di crescita per il settore, ma non basta per sostituire i mezzi inquinanti**

AMALIA ANGOTTI

**TORINO** Il mercato italiano dell'auto cresce per il tredicesimo mese consecutivo, ma il livello precedente alla pandemia è ancora lontano e il 72% dei concessionari considera basso il livello degli ordini acquisiti.

## I dati

Tra le case automobilistiche quella che cresce di più è Tesla con 2.129 immatricolazioni e il 2,6% di quota di mercato, ma anche la cinese Mg quadruplica il numero di auto sul mercato italiano rispetto al 2022. Secondo il Centro Studi Promotor, se si mantenesse il tasso di incremento delle vendite registrato finora, il 2023 potrebbe chiudersi con quasi 1,6 milioni di nuove auto, il 20% in più dell'anno scorso. Un livello insufficiente – spiega – perché per sostituire le auto più vecchie, e quindi più inquinanti e meno sicure, occorrerebbe un volume di immatricolazioni non inferiore a 2 milioni all'anno. Il leggero segnale positivo nelle vendite



**Immatricolazioni** Uno stabilimento di automobili ANSA

**L'elettrico**  
Il segmento cresce, ma i dati sugli incentivi danno prospettive negative

di auto elettriche rischia quindi di avere un effetto ambientale limitato, perché continuano a diminuire le cancellazioni dal Pubblico registro automobilistico (Pra) – sottolinea il Centro Studi Promotor – e alla fine dell'anno potrebbero scendere sotto il milione. Stabili le vendite di Stellantis che in agosto ha immatricolato 25.336 auto, con la quota di mercato in calo dal 35,5% al 31,8% e nei primi otto mesi dell'anno 343.091 vendite (+7,7%). In calo le immatricolazioni dei brand Fiat, Lancia e Maserati, mentre la Jeep primeggia nel mercato delle ibri-

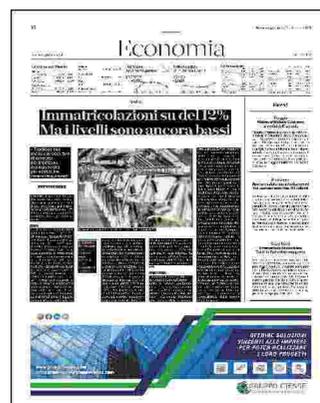
de plug-in con una quota che nell'anno sfiora il 18%. Ad agosto in Italia sono state vendute 79.756 auto, il 12% in più dello stesso mese del 2022, da inizio anno 1.040.560 con un incremento del 20,3% sull'analogo periodo dell'anno scorso.

## Le criticità

La quota di auto elettriche – secondo i dati dell'Unrae – è salita nel mese al 5% superando le ibride plug-in che stazionano al 4,1% e la quota complessiva di auto alla spina arriva al 9,1%. «Ma la situazione per i veicoli elettrici rimane

critica, sia per il dato complessivo dei primi otto mesi (elettriche a quota 3,9%, ibride plug-in a 4,6%) che ci colloca in coda fra i cinque maggiori mercati europei, sia per le prospettive negative che provengono dai dati sugli incentivi. L'anno scorso sono avanzati 250 milioni dei fondi stanziati per l'Ecobonus, quest'anno potrebbero rimanere utilizzati oltre 300 milioni», osserva il presidente dell'Unrae Michele Crisci. «Anche il mese di agosto sconta la lunga empassa del governo sui temi dell'Ecobonus e dei contributi per le colonnine private di ricarica elettrica» osserva dal canto suo Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la federazione dei concessionari auto. «Per supportare la ripresa del settore e, soprattutto, il rinnovo del parco in chiave ecologica – spiega – è importante accelerare l'annunciata rimodulazione degli incentivi attualmente in vigore per l'acquisto di vetture a bassissime e zero emissioni. È fondamentale, inoltre, rimodulare i fondi avanzati dall'ecobonus. La collaborazione con il Ministero delle Imprese e del Made in Italy per definire, entro la fine dell'anno, un piano strutturato di medio periodo, che guarda al 2030, rappresenta un tassello fondamentale per sostenere la transizione green della filiera automotive e promuovere la competitività della supply chain italiana».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

NEI PRIMI 8 MESI DELL'ANNO SONO STATE OLTRE UN MILIONE LE NUOVE VETTURE IMMATRICOLATE (+20,3%)

# Salto del mercato delle auto +12% le vendite in agosto

Stabile Stellantis nello stesso periodo, in crescita del 7,7% nei primi otto mesi  
Ma la multinazionale evidenzia un calo nella quota di mercato, dal 35,5 al 31,8%

Amalia Angotti / TORINO

Il mercato italiano dell'auto cresce per il tredicesimo mese consecutivo, ma il livello precedente alla pandemia è ancora lontano e il 72% dei concessionari considera basso il livello degli ordini acquisiti. Tra le case automobilistiche quella che cresce di più è la Tesla con 2.129 immatricolazioni e il 2,6% di quota di mercato, ma anche la cinese Mg quadruplica il numero di auto sul mercato italiano rispetto al 2022.

## PREVISIONI

Secondo il Centro Studi Promotor, se si mantenesse il tasso di incremento delle vendite registrato finora, il 2023 potrebbe chiudersi con quasi un milione e 600 mila nuove auto, il 20% in più dell'anno scorso. Un livello insufficiente - viene sottolineato - perché per sostituire le auto più vecchie, e quindi più inquinanti e meno sicure, occorrerebbe un volume di immatricolazioni non inferiore a 2 milioni di unità all'anno. Il leggero segnale positivo nelle vendite di auto elettriche rischia, quindi, di avere un effetto ambientale limitato perché continuano a diminuire le cancellazioni dal Pubblico Registro Automobilistico (Pra) - fa sapere ancora il Centro Studi Promotor - e alla fine dell'anno potrebbero scendere sotto il milione. Questo vuol dire che restano in circolazione auto vecchie e inquinanti.

Stabili le vendite di Stellantis che in agosto ha immatricolato 25.336 auto, con la quota di mercato in calo dal 35,5% al 31,8% e nei primi otto mesi dell'anno 343.091

vendite, con una crescita del 7,7%. In calo le immatricolazioni dei brand Fiat, Lancia e Maserati, mentre la Jeep primeggia nel mercato delle ibride plug-in con una quota che nell'anno sfiora il 18%.

Nel mese di agosto in Italia sono state vendute 79.756 auto, il 12% in più dello stesso mese del 2022, da inizio anno 1.040.560 con un incremento del 20,3% sull'analogo periodo dell'anno scorso. La quota di auto elettriche - secondo quanto risulta all'Unrae - è salita nel mese al 5% superando le ibride plug-in che stazionano al 4,1%, e la quota complessiva di auto alla spina arriva al 9,1%. «Ma la situazione per i veicoli elettrici rimane critica, sia per il dato complessivo dei primi otto mesi (elettriche a quota 3,9%, ibride plug-in a 4,6%) che ci colloca in coda fra i cinque maggiori mercati europei, sia per le prospettive negative che provengono dai dati sugli incentivi. L'anno scorso sono avanzati 250 milioni dei fondi stanziati per l'Ecobonus, quest'anno potrebbero rimanere utilizzati oltre 300 milioni» osserva il presidente dell'Unrae, Michele Crisci.

«Anche il mese di agosto sconta la lunga empassa del governo sui temi dell'Ecobonus», spiega Adolfo De Stefani di [Federauto](#). —



La quota dei mezzi elettrici è salita nel mese al 5% superando le ibride plug-in



Uno stabilimento di automobili ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



NEI PRIMI 8 MESI DELL'ANNO SONO STATE OLTRE UN MILIONE LE NUOVE VETTURE IMMATRICOLATE (+20,3%)

# Salto del mercato delle auto +12% le vendite in agosto

Stabile Stellantis nello stesso periodo, in crescita del 7,7% nei primi otto mesi  
Ma la multinazionale evidenzia un calo nella quota di mercato, dal 35,5 al 31,8%

Amalia Angotti / TORINO

Il mercato italiano dell'auto cresce per il tredicesimo mese consecutivo, ma il livello precedente alla pandemia è ancora lontano e il 72% dei concessionari considera basso il livello degli ordini acquisiti. Tra le case automobilistiche quella che cresce di più è la Tesla con 2.129 immatricolazioni e il 2,6% di quota di mercato, ma anche la cinese Mg quadruplica il numero di auto sul mercato italiano rispetto al 2022.

## PREVISIONI

Secondo il Centro Studi Promotor, se si mantenesse il tasso di incremento delle vendite registrato finora, il 2023 potrebbe chiudersi con quasi un milione e 600 mila nuove auto, il 20% in più dell'anno scorso. Un livello insufficiente - viene sottolineato - perché per sostituire le auto più vecchie, e quindi più inquinanti e meno sicure, occorrerebbe un volume di immatricolazioni non inferiore a 2 milioni di unità all'anno. Il leggero segnale positivo nelle vendite di auto elettriche rischia, quindi, di avere un effetto ambientale limitato perché continuano a diminuire le cancellazioni dal Pubblico Registro Automobilistico (Pra) - fa sapere ancora il Centro Studi Promotor - e alla fine dell'anno potrebbero scendere sotto il milione. Questo vuol dire che restano in circolazione auto vecchie e inquinanti.

Stabili le vendite di Stellantis che in agosto ha immatricolato 25.336 auto, con la quota di mercato in calo dal 35,5% al 31,8% e nei primi otto mesi dell'anno 343.091

vendite, con una crescita del 7,7%. In calo le immatricolazioni dei brand Fiat, Lancia e Maserati, mentre la Jeep primeggia nel mercato delle ibride plug-in con una quota che nell'anno sfiora il 18%.

Nel mese di agosto in Italia sono state vendute 79.756 auto, il 12% in più dello stesso mese del 2022, da inizio anno 1.040.560 con un incremento del 20,3% sull'analogo periodo dell'anno scorso. La quota di auto elettriche - secondo quanto risulta all'Unrae - è salita nel mese al 5% superando le ibride plug-in che stazionano al 4,1%, e la quota complessiva di auto alla spina arriva al 9,1%. «Ma la situazione per i veicoli elettrici rimane critica, sia per il dato complessivo dei primi otto mesi (elettriche a quota 3,9%, ibride plug-in a 4,6%) che ci colloca in coda fra i cinque maggiori mercati europei, sia per le prospettive negative che provengono dai dati sugli incentivi. L'anno scorso sono avanzati 250 milioni dei fondi stanziati per l'Ecobonus, quest'anno potrebbero rimanere utilizzati oltre 300 milioni» osserva il presidente dell'Unrae, Michele Crisci.

«Anche il mese di agosto sconta la lunga emparse del governo sui temi dell'Ecobonus», spiega Adolfo De Stefanis di Federauto. —

## La quota dei mezzi elettrici è salita nel mese al 5% superando le ibride plug-in



Uno stabilimento di automobili ANSA

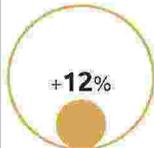


## Il mercato delle auto in Italia

**Agosto 2023**

**IMMATRICOLAZIONI**

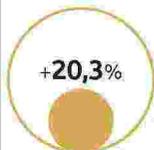
**79.756** auto



**Gennaio 23 - Agosto 23**

**IMMATRICOLAZIONI**

**1.040.560** auto



**Stellantis**

**IMMATRICOLAZIONI**

**Agosto 2023**

**25.336** auto



Invariato rispetto ad agosto 2022

**Gennaio 23 - Agosto 23**

**343.091** auto

(+7,7% rispetto allo stesso periodo del 2022)



**QUOTA DI MERCATO**

**Agosto 2023**

**31,8%**

35,5%  
agosto 2022

**Gennaio 23 - Agosto 23**

**32,9%**

36,8%  
nello stesso periodo del 2022

ANSA



# Immatricolazioni Decisamente in crescita i risultati di Tesla e Mg In positivo il mercato auto Ad agosto le vendite a +12%

» **Torino** Il mercato italiano dell'auto cresce per il tredicesimo mese consecutivo, ma il livello precedente alla pandemia è ancora lontano e il 72% dei concessionari considera basso il livello degli ordini acquisiti. Tra le case automobilistiche quella che cresce di più è la Tesla con 2.129 immatricolazioni e il 2,6% di quota di mercato, ma anche la cinese Mg quadruplica il numero di auto sul mercato italiano rispetto al 2022.

Secondo il Centro Studi Promotor, se si mantenesse il tasso di incremento delle vendite registrato finora, il 2023 potrebbe chiudersi con quasi un milione e 600 mila nuove auto, il 20% in più dell'anno scorso. Un livello insufficiente - viene sottolineato - perché per sostituire le auto più vecchie, e quindi più inquinanti e meno sicure, occorrerebbe un volume di immatricolazioni non inferiore a 2 milioni di unità all'anno. Il leggero segnale positivo nelle vendite di auto elettriche rischia, quindi, di avere un effetto ambientale limitato perché continuano a diminuire le cancellazioni dal Pubblico Registro Automobilistico (Pra) - fa sapere ancora il Centro Studi Promotor - e alla fine dell'anno potrebbero scendere sotto il milione. Questo vuol dire che restano in circolazione auto vecchie e inquinanti.

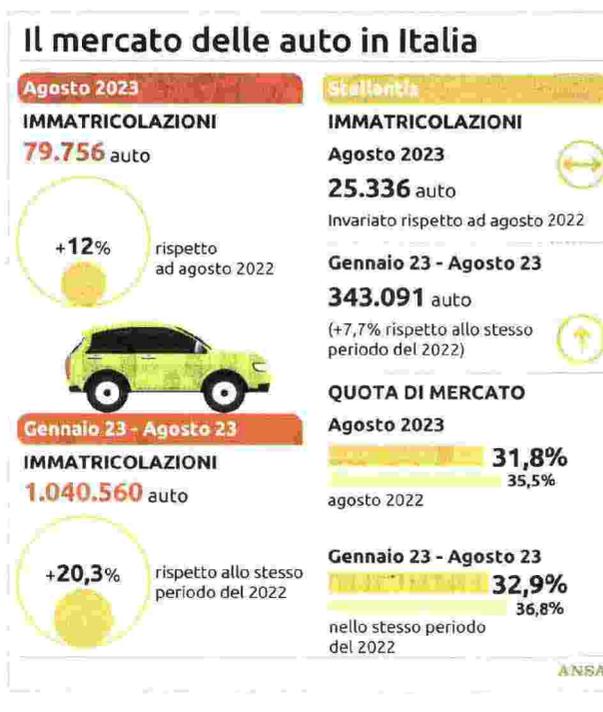
Stabili le vendite di Stellantis che in agosto ha immatricolato 25.336 auto, con la quota di mercato in calo dal 35,5% al 31,8% e nei primi otto mesi dell'anno 343.091 vendite, con una crescita del 7,7%. In calo le immatricolazioni dei brand Fiat, Lancia e

Maserati, mentre la Jeep primaggia nel mercato delle ibride plug-in con una quota che nell'anno sfiora il 18%.

Nel mese di agosto in Italia sono state vendute 79.756 auto, il 12% in più dello stesso mese del 2022, da inizio anno 1.040.560 con un incremento del 20,3% sull'analogo periodo dell'anno scorso. La quota di auto elettriche - secondo quanto risulta all'Unrae - è salita nel mese al 5% superando le ibride plug-in che stazionano al 4,1%, e la quota complessiva di auto alla spina arriva al 9,1%.

«Ma la situazione per i veicoli elettrici rimane critica, sia per il dato complessivo dei primi otto mesi (elettriche a quota 3,9%, ibride plug-in a 4,6%) che ci colloca in coda fra i cinque maggiori mercati europei, sia per le prospettive negative che provengono dai dati sugli incentivi. L'anno scorso sono avanzati 250 milioni dei fondi stanziati per l'Ecobonus, quest'anno potrebbero rimanere utilizzati oltre 300 milioni» osserva il presidente dell'Unrae, Michele Crisci. «Anche il mese di agosto sconta la lunga empasse del governo sui temi dell'Ecobonus e dei contributi per le colonnine private di ricarica elettrica» osserva Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di **Federauto**, la federazione dei concessionari auto. «Per supportare la ripresa del settore e il rinnovo del parco in chiave ecologica - spiega - è importante accelerare l'annunciata modulazione degli incentivi attualmente in vigore per l'acquisto di vetture a bassissime e zero emissioni. E' fondamentale, inoltre, rimodulare i fondi avanzati dall'ecobonus. La collaborazione con il Ministero delle Imprese e del Made in Italy per definire, entro la fine dell'anno, un piano strutturato di medio periodo, che guarda al 2030, è un tassello fondamentale».

Amalia Angotti



## Sos dell'Unrae

«La situazione rimane critica per l'empasse per le risorse destinate al capitolo Ecobonus»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



# Cresce il mercato delle auto, vola Tesla

Numeri in positivo per il tredicesimo mese consecutivo, anche se il livello pre-pandemia è lontano. Concessionari non felici

di **Amalia Angotti**

ROMA

Il mercato italiano dell'auto cresce per il tredicesimo mese consecutivo, ma il livello precedente alla pandemia è ancora lontano e il 72% dei concessionari considera basso il livello degli ordini acquisiti. Tra le case automobilistiche quella che cresce di più è la Tesla con 2.129 immatricolazioni e il 2,6% di quota di mercato, ma anche la cinese Mg quadruplica il numero di auto sul mercato italiano rispetto al 2022.

Secondo il Centro Studi Promotor, se si mantenesse il tasso di incremento delle vendite registrato finora, il 2023 potrebbe chiudersi con quasi un milione e 600 mila nuove au-

to, il 20% in più dell'anno scorso. Un livello insufficiente - spiega - perché per sostituire le auto più vecchie, e quindi più inquinanti e meno sicure, occorrerebbe un volume di immatricolazioni non inferiore a 2 milioni di unità all'anno.

Il leggero segnale positivo nelle vendite di auto elettriche rischia, quindi, di avere un effetto ambientale limitato perché continuano a diminuire le cancellazioni dal Pubblico Registro Automobilistico (Pra) - sottolinea il Centro Studi Promotor - e alla fine dell'anno potrebbero scendere sotto il milione. Questo vuol dire che restano in circolazione auto vecchie e inquinanti. Stabili le vendite di Stellantis che in agosto ha imma-

tricolato 25.336 auto, con la quota di mercato in calo dal 35,5% al 31,8% e nei primi otto mesi dell'anno 343.091 vendite, con una crescita del 7,7%. In calo le immatricolazioni dei brand Fiat, Lancia e Maserati, mentre la Jeep primaggia nel mercato delle ibride plug-in con una quota che nell'anno sfiora il 18%. Nel mese di agosto in Italia sono state vendute 79.756 auto, il 12% in più dello stesso mese del 2022, da inizio anno 1.040.560 con un incremento del 20,3% sull'analogo periodo dell'anno scorso.

La quota di auto elettriche - secondo i dati dell'Unrae - è salita nel mese al 5% superando le ibride plug-in che stazionano al 4,1%, e la quota complessiva di auto alla spina arri-

va al 9,1%. «Ma la situazione per i veicoli elettrici rimane critica, sia per il dato complessivo dei primi otto mesi (elettriche a quota 3,9%, ibride plug-in a 4,6%) che ci colloca in coda fra i cinque maggiori mercati europei, sia per le prospettive negative che provengono dai dati sugli incentivi. L'anno scorso sono avanzati 250 milioni dei fondi stanziati per l'Ecobonus, quest'anno potrebbero rimanere utilizzati oltre 300 milioni» osserva il presidente dell'Unrae, Michele Crisci.

«Anche il mese di agosto sconta la lunga impasse del governo sui temi dell'Ecobonus e dei contributi per le colonnine private di ricarica elettrica» osserva Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di **Federauto**, la federazione dei concessionari auto.



» Se si mantenesse questo tasso di incremento, il 2023 si chiuderebbe con 1,6 milioni di nuove vetture

» Il presidente dell'Unrae, Crisci: «La situazione dei veicoli elettrici rimane critica. Siamo in coda ai mercati»



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

Auto

# Immatricolazioni su del 12% Ma i livelli sono ancora bassi

• **Tredicesimo mese consecutivo di crescita per il settore, ma non basta per sostituire i mezzi inquinanti**

AMALIA ANGOTTI

**TORINO** Il mercato italiano dell'auto cresce per il tredicesimo mese consecutivo, ma il livello precedente alla pandemia è ancora lontano e il 72% dei concessionari considera basso il livello degli ordini acquisiti.

## I dati

Tra le case automobilistiche quella che cresce di più è Tesla con 2.129 immatricolazioni e il 2,6% di quota di mercato, ma anche la cinese Mg quadruplica il numero di auto sul mercato italiano rispetto al 2022. Secondo il Centro Studi Promotor, se si mantenesse il tasso di incremento delle vendite registrato finora, il 2023 potrebbe chiudersi con quasi 1,6 milioni di nuove auto, il 20% in più dell'anno scorso. Un livello insufficiente – spiega – perché per sostituire le auto più vecchie, e quindi più inquinanti e meno sicure, occorrerebbe un volume di immatricolazioni non inferiore a 2 milioni all'anno. Il leggero segnale positivo nelle vendite



**Immatricolazioni** Uno stabilimento di automobili ANSA

**L'elettrico il segmento cresce, ma i dati sugli incentivi danno prospettive negative**

di auto elettriche rischia quindi di avere un effetto ambientale limitato, perché continuano a diminuire le cancellazioni dal Pubblico registro automobilistico (Pra) – sottolinea il Centro Studi Promotor – e alla fine dell'anno potrebbero scendere sotto il milione. Stabili le vendite di Stellantis che in agosto ha immatricolato 25.336 auto, con la quota di mercato in calo dal 35,5% al 31,8% e nei primi otto mesi dell'anno 343.091 vendite (+7,7%). In calo le immatricolazioni dei brand Fiat, Lancia e Maserati, mentre la Jeep primaggia nel mercato delle ibri-

de plug-in con una quota che nell'anno sfiora il 18%. Ad agosto in Italia sono state vendute 79.756 auto, il 12% in più dello stesso mese del 2022, da inizio anno 1.040.560 con un incremento del 20,3% sull'analogo periodo dell'anno scorso.

## Le criticità

La quota di auto elettriche – secondo i dati dell'Unrae – è salita nel mese al 5% superando le ibride plug-in che stazionano al 4,1% e la quota complessiva di auto alla spina arriva al 9,1%. «Ma la situazione per i veicoli elettrici rimane

critica, sia per il dato complessivo dei primi otto mesi (elettriche a quota 3,9%, ibride plug-in a 4,6%) che ci colloca in coda fra i cinque maggiori mercati europei, sia per le prospettive negative che provengono dai dati sugli incentivi. L'anno scorso sono avanzati 250 milioni dei fondi stanziati per l'Ecobonus, quest'anno potrebbero rimanere utilizzati oltre 300 milioni», osserva il presidente dell'Unrae Michele Crisci. «Anche il mese di agosto sconta la lunga emipasse del governo sui temi dell'Ecobonus e dei contributi per le colonnine private di ricarica elettrica» osserva dal canto suo Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la federazione dei concessionari auto. «Per supportare la ripresa del settore e, soprattutto, il rinnovo del parco in chiave ecologica – spiega – è importante accelerare l'annunciata rimodulazione degli incentivi attualmente in vigore per l'acquisto di vetture a bassissime e zero emissioni. È fondamentale, inoltre, rimodulare i fondi avanzati dall'ecobonus. La collaborazione con il Ministero delle Imprese e del Made in Italy per definire, entro la fine dell'anno, un piano strutturato di medio periodo, che guarda al 2030, rappresenta un tassello fondamentale per sostenere la transizione green della filiera automotive e promuovere la competitività della supply chain italiana».

NEI PRIMI 8 MESI DELL'ANNO SONO STATE OLTRE UN MILIONE LE NUOVE VETTURE IMMATRICOLATE (+20,3%)

# Salto del mercato delle auto +12% le vendite in agosto

Stabile Stellantis nello stesso periodo, in crescita del 7,7% nei primi otto mesi  
Ma la multinazionale evidenzia un calo nella quota di mercato, dal 35,5 al 31,8%

Amalia Angotti / TORINO

Il mercato italiano dell'auto cresce per il tredicesimo mese consecutivo, ma il livello precedente alla pandemia è ancora lontano e il 72% dei concessionari considera basso il livello degli ordini acquisiti. Tra le case automobilistiche quella che cresce di più è la Tesla con 2.129 immatricolazioni e il 2,6% di quota di mercato, ma anche la cinese Mg quadruplica il numero di auto sul mercato italiano rispetto al 2022.

## PREVISIONI

Secondo il Centro Studi Promotor, se si mantenesse il tasso di incremento delle vendite registrato finora, il 2023 potrebbe chiudersi con quasi un

milione e 600 mila nuove auto, il 20% in più dell'anno scorso. Un livello insufficiente - viene sottolineato - perché per sostituire le auto più vecchie, e quindi più inquinanti e meno sicure, occorrerebbe un volume di immatricolazioni non inferiore a 2 milioni di unità all'anno. Il leggero segnale positivo nelle vendite di auto elettriche rischia, quindi, di avere un effetto ambientale limitato perché continuano a diminuire le cancellazioni dal Pubblico Registro Automobilistico (Pra) - fa sapere ancora il Centro Studi Promotor - e alla fine dell'anno potrebbero scendere sotto il milione. Questo vuol dire che restano in circolazione auto vecchie e inquinanti.

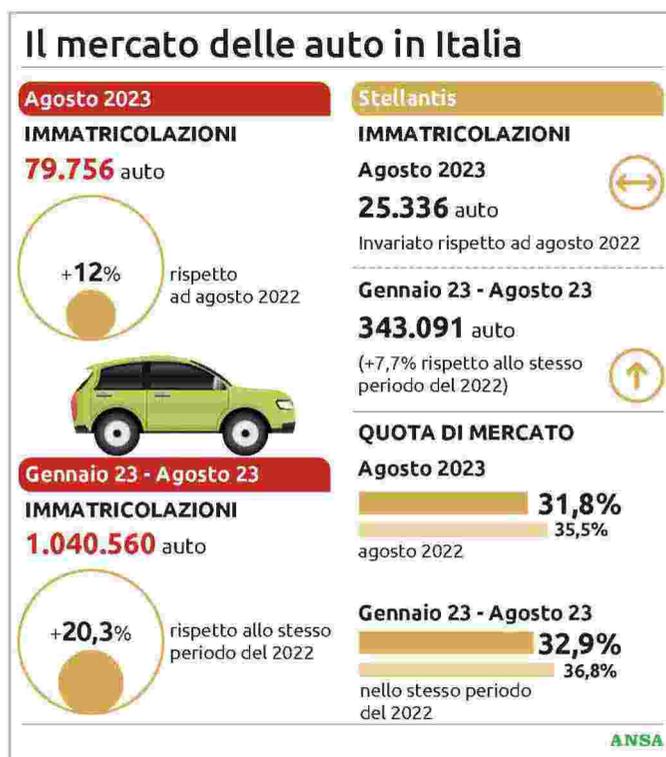
Stabili le vendite di Stellantis che in agosto ha immatricolato 25.336 auto, con la quota di mercato in calo dal 35,5% al 31,8% e nei primi otto mesi dell'anno 343.091 vendite, con una crescita del 7,7%. In calo le immatricolazioni dei brand Fiat, Lancia e Maserati, mentre la Jeep primeggia nel mercato delle ibride plug-in con una quota che nell'anno sfiora il 18%.

Nel mese di agosto in Italia sono state vendute 79.756 auto, il 12% in più dello stesso mese del 2022, da inizio anno 1.040.560 con un incremento del 20,3% sull'analogo periodo dell'anno scorso. La quota di auto elettriche - secondo quanto risulta all'Unrae - è salita nel mese al 5% su-

perando le ibride plug-in che stazionano al 4,1%, e la quota complessiva di auto alla spina arriva al 9,1%. «Ma la situazione per i veicoli elettrici rimane critica, sia per il dato complessivo dei primi otto mesi (elettriche a quota 3,9%, ibride plug-in a 4,6%) che ci colloca in coda fra i cinque maggiori mercati europei, sia per le prospettive negative che provengono dai dati sugli incentivi. L'anno scorso sono avanzati 250 milioni dei fondi stanziati per l'Ecobonus, quest'anno potrebbero rimanere utilizzati oltre 300 milioni» osserva il presidente dell'Unrae, Michele Crisci.

«Anche il mese di agosto sconta la lunga empassa del governo sui temi dell'Ecobonus», spiega Adolfo De Stefanis di [Federauto](#). —

La quota dei mezzi elettrici è salita nel mese al 5% superando le ibride plug-in





Uno stabilimento di automobili ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



NEI PRIMI 8 MESI DELL'ANNO SONO STATE OLTRE UN MILIONE LE NUOVE VETTURE IMMATRICOLATE (+20,3%)

# Salto del mercato delle auto +12% le vendite in agosto

Stabile Stellantis nello stesso periodo, in crescita del 7,7% nei primi otto mesi  
Ma la multinazionale evidenzia un calo nella quota di mercato, dal 35,5 al 31,8%

**Amalia Angotti** / TORINO

Il mercato italiano dell'auto cresce per il tredicesimo mese consecutivo, ma il livello precedente alla pandemia è ancora lontano e il 72% dei concessionari considera basso il livello degli ordini acquisiti. Tra le case automobilistiche quella che cresce di più è la Tesla con 2.129 immatricolazioni e il 2,6% di quota di mercato, ma anche la cinese Mg quadruplica il numero di auto sul mercato italiano rispetto al 2022.

## PREVISIONI

Secondo il Centro Studi Promotor, se si mantenesse il tasso di incremento delle vendite registrato finora, il 2023 potrebbe chiudersi con quasi un

milione e 600 mila nuove auto, il 20% in più dell'anno scorso. Un livello insufficiente - viene sottolineato - perché per sostituire le auto più vecchie, e quindi più inquinanti e meno sicure, occorrerebbe un volume di immatricolazioni non inferiore a 2 milioni di unità all'anno. Il leggero segnale positivo nelle vendite di auto elettriche rischia, quindi, di avere un effetto ambientale limitato perché continuano a diminuire le cancellazioni dal Pubblico Registro Automobilistico (Pra) - fa sapere ancora il Centro Studi Promotor - e alla fine dell'anno potrebbero scendere sotto il milione. Questo vuol dire che restano in circolazione auto vecchie e inquinanti.

Stabili le vendite di Stellantis che in agosto ha immatricolato 25.336 auto, con la quota di mercato in calo dal 35,5% al 31,8% e nei primi otto mesi dell'anno 343.091 vendite, con una crescita del 7,7%. In calo le immatricolazioni dei brand Fiat, Lancia e Maserati, mentre la Jeep primeggia nel mercato delle ibride plug-in con una quota che nell'anno sfiora il 18%.

Nel mese di agosto in Italia sono state vendute 79.756 auto, il 12% in più dello stesso mese del 2022, da inizio anno 1.040.560 con un incremento del 20,3% sull'analogo periodo dell'anno scorso. La quota di auto elettriche - secondo quanto risulta all'Unrae - è salita nel mese al 5% su-

perando le ibride plug-in che stazionano al 4,1%, e la quota complessiva di auto alla spina arriva al 9,1%. «Ma la situazione per i veicoli elettrici rimane critica, sia per il dato complessivo dei primi otto mesi (elettriche a quota 3,9%, ibride plug-in a 4,6%) che ci colloca in coda fra i cinque maggiori mercati europei, sia per le prospettive negative che provengono dai dati sugli incentivi. L'anno scorso sono avanzati 250 milioni dei fondi stanziati per l'Ecobonus, quest'anno potrebbero rimanere utilizzati oltre 300 milioni» osserva il presidente dell'Unrae, Michele Crisci.

«Anche il mese di agosto sconta la lunga empassa del governo sui temi dell'Ecobonus», spiega Adolfo De Stefani di [Federauto](#). —



Uno stabilimento di automobili ANSA

La quota dei mezzi elettrici è salita nel mese al 5% superando le ibride plug-in



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

# Vola il mercato delle auto

**IDATI** Numeri in aumento per il tredicesimo mese consecutivo, bene Tesla

**ROMA** - Il mercato italiano dell'auto cresce per il tredicesimo mese consecutivo, ma il livello precedente alla pandemia è ancora lontano e il 72% dei concessionari considera basso il livello degli ordini acquisiti. Tra le case automobilistiche quella che cresce di più è la Tesla con 2.129 immatricolazioni e il 2,6% di quota di mercato, ma anche la cinese Mg quadruplica il numero di auto sul mercato italiano rispetto al 2022.

Secondo il Centro Studi Promotor, se si mantenesse il tasso di incremento delle vendite registrato finora, il 2023 potrebbe chiudersi con quasi un milione e 600 mila nuove auto, il 20% in più dell'anno scorso. Un livello insufficiente - spiega - perché per sostituire le auto più vecchie, e quindi più inquinanti e meno sicure,

occorrerebbe un volume di immatricolazioni non inferiore a 2 milioni di unità all'anno. Il leggero segnale positivo nelle vendite di auto elettriche rischia, quindi, di avere un effetto ambientale limitato perché continuano a diminuire le cancellazioni dal Pubblico Registro Automobilistico (Pra) - sottolinea il Centro Studi Promotor - e alla fine dell'anno potrebbero scendere sotto il milione. Questo vuol dire che restano in circolazione auto vecchie e inquinanti. Stabili le vendite di Stellantis che in agosto ha immatricolato 25.336 auto, con la quota di mercato in calo dal 35,5% al 31,8% e nei primi otto mesi dell'anno 343.091 vendite, con una crescita del 7,7%.

In calo le immatricolazioni dei brand Fiat, Lancia e Maserati, mentre la Jeep

primeggia nel mercato delle ibride plug-in con una quota che nell'anno sfiora il 18%. Nel mese di agosto in Italia sono state vendute 79.756 auto, il 12% in più dello stesso mese del 2022, da inizio anno 1.040.560 con un incremento del 20,3% sull'analogo periodo dell'anno scorso.

La quota di auto elettriche - secondo i dati dell'Unrae - è salita nel mese al 5% superando le ibride plug-in che stazionano al 4,1%, e la quota complessiva di auto alla spina arriva al 9,1%. «Ma la situazione per i veicoli elettrici rimane critica, sia per il dato complessivo dei primi otto mesi (elettriche a quota 3,9%, ibride plug-in a 4,6%) che ci colloca in coda fra i cinque maggiori mercati europei, sia per le prospettive negative che provengo-

no dai dati sugli incentivi. L'anno scorso sono avanzati 250 milioni di fondi stanziati per l'Ecobonus, quest'anno potrebbero rimanere utilizzati oltre 300 milioni» osserva il presidente dell'Unrae, Michele Crisci. «Anche il mese di agosto sconta la lunga emparse del governo sui temi dell'Ecobonus e dei contributi per le colonnine private di ricarica elettrica» osserva Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la federazione dei concessionari auto.

«Per supportare la ripresa del settore e, soprattutto, il rinnovo del parco in chiave ecologica - spiega - è importante accelerare l'annunciata rimodulazione degli incentivi attualmente in vigore per l'acquisto di vetture a bassissime e zero emissioni. È fondamentale, inoltre, rimodulare i fondi avanzati dall'ecobonus.»



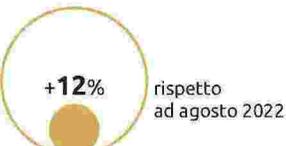
Nella foto uno stabilimento di automobili (ANSA)

## Il mercato delle auto in Italia

Agosto 2023

IMMATRICOLAZIONI

79.756 auto



Gennaio 23 - Agosto 23

IMMATRICOLAZIONI

1.040.560 auto



Stellantis

IMMATRICOLAZIONI

Agosto 2023

25.336 auto

Invariato rispetto ad agosto 2022

Gennaio 23 - Agosto 23

343.091 auto

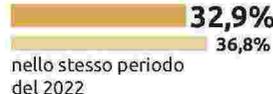
(+7,7% rispetto allo stesso periodo del 2022)

QUOTA DI MERCATO

Agosto 2023



Gennaio 23 - Agosto 23



ANSA



# Auto Vendite a +12% in agosto

In tutto sono stati immatricolati 79.756 veicoli. Stabile l'andamento di Stellantis, ma cala la quota di mercato

**TORINO** Il mercato italiano dell'auto cresce per il tredicesimo mese consecutivo, ma il livello precedente alla pandemia è ancora lontano e il 72% dei concessionari considera basso il livello degli ordini acquisiti. Tra le case automobilistiche quella che cresce di più è la Tesla con 2.129 immatricolazioni e il 2,6% di quota di mercato, ma anche la cinese Mg quadruplica il numero di auto sul mercato italiano rispetto al 2022.

Secondo il Centro Studi Promotor, se si mantenesse il tasso di incremento delle vendite registrato finora, il 2023 potrebbe chiudersi con quasi un milione e 600 mila nuove auto, il 20% in più dell'anno scorso. Un livello insufficiente - viene sottolineato - perché per sostituire le auto più vecchie, e quindi più inquinanti e meno sicure, occorrerebbe un volume di immatricolazioni non inferiore a 2 milioni di unità all'anno. Il leggero segnale positivo nelle vendite

di auto elettriche rischia, quindi, di avere un effetto ambientale limitato perché continuano a diminuire le cancellazioni dal Pubblico Registro Automobilistico (Pra) - fa sapere ancora il Centro Studi Promotor - e alla fine dell'anno potrebbero scendere sotto il milione. Questo vuol dire che restano in circolazione auto vecchie e inquinanti.

Stabili le vendite di Stellantis che in agosto ha immatricolato 25.336 auto, con la quota di mercato in calo dal 35,5% al 31,8% e nei primi otto mesi dell'anno 343.091 vendite, con una crescita del 7,7%. In calo le immatricolazioni dei brand Fiat, Lancia e Maserati, mentre la Jeep primeggia nel mercato delle ibride plug-in con una quota che nell'anno sfiora il 18%.

Nel mese di agosto in Italia sono state vendute 79.756 auto, il 12% in più dello stesso mese del 2022, da inizio anno 1.040.560 con un incremento del 20,3% sull'analogo periodo dell'anno

scorso. La quota di auto elettriche - secondo quanto risulta all'Unrae - è salita nel mese al 5% superando le ibride plug-in che stazionano al 4,1%, e la quota complessiva di auto alla spina arriva al 9,1%.

«Ma la situazione per i veicoli elettrici rimane critica, sia per il dato complessivo dei primi otto mesi (elettriche a quota 3,9%, ibride plug-in a 4,6%) che ci colloca in coda fra i cinque maggiori mercati europei, sia per le prospettive negative che provengono dai dati sugli incentivi. L'anno scorso sono avanzati 250 milioni di fondi stanziati per l'Ecobonus, quest'anno potrebbero rimanere utilizzati oltre 300 milioni» osserva il presidente dell'Unrae, **Michele Crisci**.

«Anche il mese di agosto sconta la lunga empassa del governo sui temi dell'Ecobonus e dei contributi per le colonnine private di ricarica elettrica» osserva **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente di **Federauto**, la

federazione dei concessionari auto. «Per supportare la ripresa del settore e, soprattutto, il rinnovo del parco in chiave ecologica - avverte - è importante accelerare l'annunciata rimodulazione degli incentivi attualmente in vigore per l'acquisto di vetture a bassissime e zero emissioni. È fondamentale, inoltre, rimodulare i fondi avanzati dall'ecobonus. La collaborazione con il Ministero delle Imprese e del Made in Italy per definire, entro la fine dell'anno, un piano strutturato di medio periodo, che guarda al 2030, rappresenta un tassello fondamentale per sostenere la transizione green della filiera automotive e promuovere la competitività della supply chain italiana non solo in termini di manufacturing, ma anche di ricerca e sviluppo».

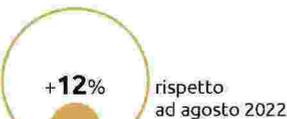
Intanto a quanto è emerso nel mercato le utilitarie e superutilitarie rappresentano in questo momento il 33,5% del mercato, con volumi in calo del 2%.

## Il mercato delle auto in Italia

Agosto 2023

IMMATRICOLAZIONI

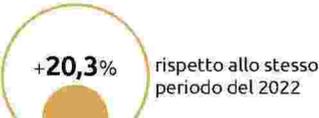
79.756 auto



Gennaio 23 - Agosto 23

IMMATRICOLAZIONI

1.040.560 auto



Stellantis

IMMATRICOLAZIONI

Agosto 2023

25.336 auto

Invariato rispetto ad agosto 2022

Gennaio 23 - Agosto 23

343.091 auto

(+7,7% rispetto allo stesso periodo del 2022)

QUOTA DI MERCATO

Agosto 2023

31,8%

35,5%

agosto 2022

Gennaio 23 - Agosto 23

32,9%

36,8%

nello stesso periodo del 2022

ANSA



NEI PRIMI 8 MESI DELL'ANNO SONO STATE OLTRE UN MILIONE LE NUOVE VETTURE IMMATRICOLATE (+20,3%)

# Salto del mercato delle auto +12% le vendite in agosto

Stabile Stellantis nello stesso periodo, in crescita del 7,7% nei primi otto mesi  
Ma la multinazionale evidenzia un calo nella quota di mercato, dal 35,5 al 31,8%

Amalia Angotti / TORINO

Il mercato italiano dell'auto cresce per il tredicesimo mese consecutivo, ma il livello precedente alla pandemia è ancora lontano e il 72% dei concessionari considera basso il livello degli ordini acquisiti. Tra le case automobilistiche quella che cresce di più è la Tesla con 2.129 immatricolazioni e il 2,6% di quota di mercato, ma anche la cinese Mg quadruplica il numero di auto sul mercato italiano rispetto al 2022.

## PREVISIONI

Secondo il Centro Studi Promotor, se si mantenesse il tasso di incremento delle vendite registrato finora, il 2023 potrebbe chiudersi con quasi un

milione e 600 mila nuove auto, il 20% in più dell'anno scorso. Un livello insufficiente - viene sottolineato - perché per sostituire le auto più vecchie, e quindi più inquinanti e meno sicure, occorrerebbe un volume di immatricolazioni non inferiore a 2 milioni di unità all'anno. Il leggero segnale positivo nelle vendite di auto elettriche rischia, quindi, di avere un effetto ambientale limitato perché continuano a diminuire le cancellazioni dal Pubblico Registro Automobilistico (Pra) - fa sapere ancora il Centro Studi Promotor - e alla fine dell'anno potrebbero scendere sotto il milione. Questo vuol dire che restano in circolazione auto vecchie e inquinanti.

Stabili le vendite di Stellantis che in agosto ha immatricolato 25.336 auto, con la quota di mercato in calo dal 35,5% al 31,8% e nei primi otto mesi dell'anno 343.091 vendite, con una crescita del 7,7%. In calo le immatricolazioni dei brand Fiat, Lancia e Maserati, mentre la Jeep primeggia nel mercato delle ibride plug-in con una quota che nell'anno sfiora il 18%.

Nel mese di agosto in Italia sono state vendute 79.756 auto, il 12% in più dello stesso mese del 2022, da inizio anno 1.040.560 con un incremento del 20,3% sull'analogo periodo dell'anno scorso. La quota di auto elettriche - secondo quanto risulta all'Unrae - è salita nel mese al 5% su-

perando le ibride plug-in che stazionano al 4,1%, e la quota complessiva di auto alla spina arriva al 9,1%. «Ma la situazione per i veicoli elettrici rimane critica, sia per il dato complessivo dei primi otto mesi (elettriche a quota 3,9%, ibride plug-in a 4,6%) che ci colloca in coda fra i cinque maggiori mercati europei, sia per le prospettive negative che provengono dai dati sugli incentivi. L'anno scorso sono avanzati 250 milioni dei fondi stanziati per l'Ecobonus, quest'anno potrebbero rimanere utilizzati oltre 300 milioni» osserva il presidente dell'Unrae, Michele Crisci.

«Anche il mese di agosto sconta la lunga empassa del governo sui temi dell'Ecobonus», spiega Adolfo De Stefanis di Federauto. —



La quota dei mezzi elettrici è salita nel mese al 5% superando le ibride plug-in

Uno stabilimento di automobili ANSA



# Positivo il mercato delle auto, ad agosto le vendite a +12%

Nei primi 8 mesi 2023 immatricolato più di 1 milione di vetture  
Stabile l'andamento di Stellantis, spinta in avanti di Tesla e Mg

Amalia Angotti

## TORINO

● Il mercato italiano dell'auto cresce per il tredicesimo mese consecutivo, ma il livello precedente alla pandemia è ancora lontano e il 72% dei concessionari considera basso il livello degli ordini acquisiti. Tra le case automobilistiche quella che cresce di più è la Tesla con 2.129 immatricolazioni e il 2,6% di quota di mercato, ma anche la cinese Mg quadruplica il numero di auto sul mercato italiano rispetto al 2022. Secondo il Centro Studi Promotor, se si mantenesse il tasso di incremento delle vendite registrato finora, il 2023 potrebbe chiudersi con quasi un milione e 600 mila nuove auto, il 20% in più dell'anno scorso. Un livello insufficiente - viene sottolineato - perché per sostituirle

le auto più vecchie, e quindi più inquinanti e meno sicure, occorrerebbe un volume di immatricolazioni non inferiore a 2 milioni di unità all'anno. Il leggero segnale positivo nelle vendite di auto elettriche rischia, quindi, di avere un effetto ambientale limitato perché continuano a diminuire le cancellazioni dal Pubblico Registro Automobilistico (Pra) - fa sapere ancora il Centro Studi Promotor - e alla fine dell'anno potrebbero scendere sotto il milione. Questo vuol dire che restano in circolazione auto vecchie e inquinanti.

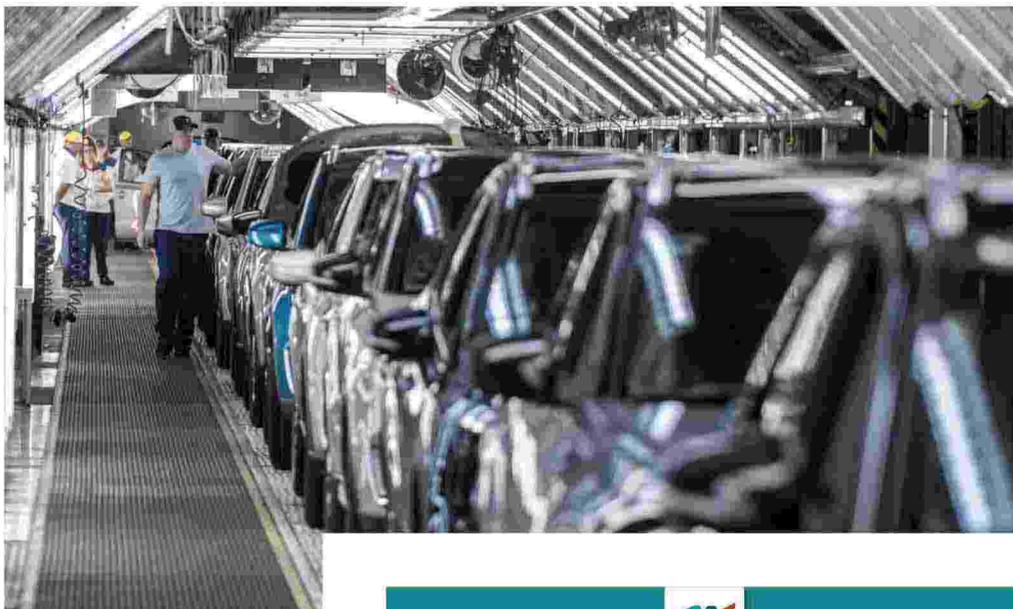
Stabili le vendite di Stellantis che in agosto ha immatricolato 25.336 auto, con la quota di mercato in calo dal 35,5% al 31,8% e nei primi otto mesi dell'anno 343.091 vendite, con una crescita del 7,7%. In calce immatricolazioni dei brand Fiat, Lancia e Maserati, men-

tre la Jeep primeggia nel mercato delle ibride plug-in con una quota che nell'anno sfiora il 18%.

Nel mese di agosto in Italia sono state vendute 79.756 auto, il 12% in più dello stesso mese del 2022, da inizio anno 1.040.560 con un incremento del 20,3% sull'analogo periodo dell'anno scorso. La quota di auto elettriche - secondo quanto risulta all'Unrae - è salita nel mese al 5% superando le ibride plug-in che stazionano al 4,1%, e la quota complessiva di auto alla spina arriva al 9,1%. «Ma la situazione per i veicoli elettrici rimane critica, sia per il dato complessivo dei primi otto mesi (elettriche a quota 3,9%, ibride plug-in a 4,6%) che ci colloca in coda fra i cinque maggiori mercati europei, sia per le prospettive negative che provengono dai dati sugli incentivi. L'anno scorso sono

avanzati 250 milioni dei fondi stanziati per l'Ecobonus, quest'anno potrebbero rimanere utilizzati oltre 300 milioni» osserva il presidente dell'Unrae, Michele Crisci.

«Anche il mese di agosto sconta la lunga empassa del governo sui temi dell'Ecobonus e dei contributi per le colonnine private di ricarica elettrica» osserva Adolfo De Stefani Cosenzino, presidente di **Federauto**, la federazione dei concessionari auto. «Per supportare la ripresa del settore e, soprattutto, il rinnovo del parco in chiave ecologica - avverte - è importante accelerare l'annunciata rimodulazione degli incentivi attualmente in vigore per l'acquisto di vetture a bassissime zero emissioni. È fondamentale, inoltre, rimodulare i fondi avanzati dall'ecobonus. La collaborazione con il Ministero è un tassello fondamentale per la transizione green».



Uno stabilimento di automobili



## MUTUO CRÉDIT AGRICOLE GREENBACK Le tue scelte sostenibili



CHIEDI IN FILIALE O CALCOLA LA RATA SU  
[MUTUI.CREDIT-AGRICOLE.IT](https://www.mutui.credit-agricole.it)

 **CRÉDIT AGRICOLE**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

# Transizione ecologica con i biocarburanti rinnovabili

“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”, è quanto ha affermato Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto, con delega ai Trucks&Van, 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 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. La decisione della commissione parlamentare industria rappresenta 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 a 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”.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**NEWS**

**Firmato il contratto di lavoro del trasporto, logistico e spedizioni**

**Transizione ecologica con i biocarburanti rinnovabili**

**Zes "unico" nel Mezzogiorno?**

**L'Espresso**

108951



# **AUTO**

## **Web**

**Il Sole  
Radiocor:**

## AUTO ITALIA: FEDERAUTO, CRESCITA MA VOLUMI SOTTO PRE-COVID, EMPASSE SU ECOBONUS

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 01 set - "La crescita rallentata e' in linea con quella degli ultimi due mesi con i volumi che sono ancora al di sotto di quelli pre-pandemia e, purtroppo, anche il mese di agosto sconta la lunga empasse del Governo sui temi dell'Ecobonus e dei contributi per le colonnine private di ricarica elettrica".

Lo ha detto Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto, commentando i dati sulle immatricolazioni italiane di agosto (+12% nel mese a 79.756 unita', +20,28% nei primi otto mesi dell'anno, ma -21,5% sul 2019). "Senza un cambio di passo sul fronte degli incentivi alla domanda con un confronto aperto con tutti i soggetti pubblici e privati della filiera automotive, di una revisione strutturale del regime fiscale sulle autovetture e dell'effettiva fruizione dei contributi privati per l'installazione delle colonnine di ricarica elettrica (90 milioni per imprese e professionisti, 40 milioni per cittadini), i fondi ministeriali sono destinati a generare consistenti avanzi di risorse con effetti negativi sul rinnovo del parco auto", ha detto De Stefani, sottolineando che "in mancanza di un allungamento dei termini per completare le prenotazioni Ecobonus, da 180 a 270 giorni, gia' molti clienti stanno perdendo i bonus accordati ad inizio anno". Secondo Federauto, questa situazione, anche alla luce dell'accelerazione degli obiettivi sulle auto elettrificate, "richiede modifiche normative tempestive, dirette a rimodulare efficacemente l'ecobonus e reimpiegare le abbondanti risorse avanzate nel 2022 a causa di un'impostazione limitata".

Ars



**CONFCOMMERCIO**  
IMPRESE PER L'ITALIA

online

## MERCATO AUTO, SEGNO PIÙ ANCHE AD AGOSTO

Vendite a quota 80mila, il 12% in più rispetto allo stesso mese del 2022. In crescita anche i trasferimenti di proprietà (+8,12%).



1 settembre 2023

Nello scorso mese di agosto in Italia sono state vendute 79.756 nuove autovetture, il 12% in più rispetto allo stesso mese del 2022, un risultato che porta il totale dall'inizio dell'anno a quota 1.040.560 auto, con una **crescita del 20,3% sullo stesso periodo dello scorso anno**. I dati sono stati pubblicati dal Ministero dei Trasporti, secondo il quale nel mese i trasferimenti di proprietà sono stati 306.962 a fronte dei 283.920 passaggi registrati ad agosto 2022, con un aumento dell'8,12%. Il volume globale delle vendite mensili, 386.718 autoveicoli, ha dunque interessato per il 20,62% vetture nuove e per il 79,38% vetture usate.

### Federauto: “il cambio di passo del governo tarda ad arrivare”

*“La crescita rallentata del mercato auto è in linea con quella degli ultimi due mesi con i volumi che sono ancora al di sotto di quelli pre-pandemia e, purtroppo, anche il mese di agosto sconta la lunga impasse del Governo sui temi dell'Eeobonus e dei contributi per le colonnine private di ricarica elettrica”.* Lo afferma **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente di [Federauto](#), la Federazione dei concessionari auto aderente a Confcommercio. *“Senza un cambio di passo sul*

*fronte degli incentivi alla domanda con un confronto aperto con tutti i soggetti pubblici e privati della filiera automotive, di una revisione strutturale del regime fiscale sulle autovetture e dell'effettiva fruizione dei contributi privati per l'installazione delle colonnine di ricarica elettrica (90 milioni per imprese e professionisti, 40 milioni per cittadini), i fondi ministeriali sono destinati a generare consistenti avanzi di risorse con effetti negativi sul rinnovo del parco auto. Inoltre, in mancanza di un allungamento dei termini per completare le prenotazioni ecobonus, da 180 a 270 giorni, già molti clienti stanno perdendo i bonus accordati ad inizio anno", conclude.*

## **Unrae: “ad agosto lieve crescita dell’elettrico, ma giù gli incentivi”**

Il risultato di agosto è positivo, anche se ancora sotto del 10,6% rispetto al dato di agosto 2019. Lo rileva [Unrae-Confcommercio](#) che evidenzia il "leggero segnale positivo" che arriva dall'elettrico: la quota di auto Bev è salita nel mese al 5% superando le ibride plug-in (Phev) che stazionano al 4,1%. Ma la situazione per i veicoli elettrici "rimane critica, sia per il dato complessivo dei primi otto mesi (BEV a quota 3,9%, Phev a 4,6%) che ci colloca in coda fra i cinque major markets europei, sia per le prospettive negative che provengono dai dati sugli incentivi: il tiraggio da gennaio a oggi è in calo rispetto al 2022 rispettivamente del 25% e 37% su Bev e Phev per le persone fisiche, e del 54% e 72% per le persone giuridiche". La proiezione di questi dati a fine anno mostra un residuo complessivo di circa 316 milioni, pari al 55% dei fondi disponibili, che si sommerebbero ai 272 milioni avanzati dai fondi 2022, per un totale non speso di circa 588 milioni. "La situazione critica del mercato dell'elettrico, che contribuisce a non far decollare in Italia la transizione ecologica, è generata da uno schema incentivi mal congegnato, che penalizza la clientela a causa di un price-cap ingiustificatamente abbattuto da 50k a 35k, e in pratica esclude di fatto le imprese limitandone la fruibilità al solo noleggio con bonus dimezzati", rimarca il presidente **Michele Crisci**. A nome di Unrae Crisci auspica, inoltre, "che i prossimi decreti legislativi di attuazione della legge delega fiscale approvata in Parlamento possano prevedere finalmente la revisione della fiscalità per le auto aziendali in uso promiscuo, parametrandola alle emissioni di CO2".

# "Urge rimodulare gli ecobonus auto"

il Giornale.it

2 Settembre 2023 - 06:00

Fondo incentivi sull'elettrico sempre al palo. Agosto: vendite +12%



Il settore automotive italiano chiede un segnale concreto da parte del governo: dalle intenzioni, più volte manifestate dai ministri competenti, ora si passi ai fatti. «Anche agosto - osserva Adolfo De Stefani Cosentino (Federauto) - sconta la lunga impasse del governo su ecobonus e contributi per le colonnine private di ricarica elettrica. Senza un cambio di passo sul fronte degli incentivi alla domanda, di una revisione strutturale del regime fiscale sulle auto e dell'effettiva fruizione dei contributi privati per l'installazione delle colonnine (90 milioni per imprese e professionisti, 40 per i cittadini), i fondi sono destinati a generare consistenti avanzi di risorse con effetti negativi sul rinnovo del parco auto».

In agosto le immatricolazioni di vetture in Italia sono salite del 12% e negli 8 mesi del 20,3%, ma si tratta di dati sempre lontani dalla piena normalità: -10,6% su agosto 2019 e -21,5% a partire da gennaio dell'anno pre-pandemia e altre sventure.

Tutte le associazioni di categoria sollecitano il governo a intervenire, «rimodulando gli incentivi - sottolinea Roberto Vavassori (Anfia) - per l'acquisto di veicoli a bassissime e zero emissioni», riallocando i fondi avanzati lo scorso anno e unendoli a quelli non sfruttati nel 2023. Michele Crisci (Unrae) ritiene ingiusto, a seguire, «aver penalizzato la clientela a causa di un price-cap sulle auto elettriche ingiustificatamente abbattuto da 50mila a 35mila euro che, in pratica, esclude le imprese, limitandone la fruibilità al solo noleggio con bonus dimezzati».

Il parco circolante italiano, intanto, continua a invecchiare. «Possibili acquirenti di veicoli elettrici - interviene Gian Primo Quagliano (Centro studi Promotor) - non si sentono ancora pronti a fare questa scelta per il prezzo elevato e le riserve sulle idoneità di questi mezzi a rispondere pienamente alle loro esigenze. In attesa di decidere, gli automobilisti in questione rinviando l'acquisto, mentre l'acquisizione di nuovi ordini appare insoddisfacente». Dataforce mette invece in risalto la battuta d'arresto per il noleggio a lungo termine che, per la prima volta nel 2023, chiude in negativo: -6%. Il canale che ha dimostrato il tasso di crescita più alto è stato quello delle «auto-immatricolazioni»: +62,62%. «È evidente - osserva il country manager Salvatore Saladino - che quest'anno le quote si fanno tatticamente, più che grazie a una reale domanda da parte dei clienti finali».

In agosto, infine, Stellantis ha segnato un +0,2% (quota mercato al 31,9% dal 35,7%) e negli 8 mesi +8,2% (quota al 33,2% dal 36,9% di un anno fa).

## Mercato auto Italia, ad agosto crescita più lenta. Nuove immatricolazioni a +12%



[di F. Q.](#) | 1 SETTEMBRE 2023

Nel mese di **agosto**, secondo i dati diffusi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono state immatricolate 79.756 nuove **autovetture**: il 12% in più rispetto allo stesso mese del 2022. Un risultato frutto della crescita di tutti i canali: quello dei privati (+10,3%), quello delle società (+24,8%) e quello del noleggio (+39,8%).

Un numero che porta il **cumulato** da inizio anno a 1.040.560 unità, con un **incremento del +20,3%** rispetto ai primi otto mesi dello scorso anno. Ma in flessione del 21,5% rispetto all'ultimo periodo equivalente pre pandemia, quello del 2019. «La crescita rallentata è in linea con quella degli ultimi due mesi con i volumi che sono ancora al di sotto di quelli pre-pandemia e, purtroppo, anche il mese di agosto sconta la lunga empasse del Governo sui temi dell'Ecobonus e dei contributi per le colonnine private di ricarica elettrica», ha spiegato il presidente di Federauto **Adolfo De Stefani Cosentino**.

Per quanto riguarda le **alimentazioni**, c'è da registrare il progresso delle motorizzazioni 100% elettriche, con vendite in aumento del 78% (circa 4.000 vetture) rispetto ad agosto 2022 e una quota di mercato mensile vicina al 5%. Tuttavia, la **mobilità elettrica** fatica ancora, come testimonia la quota di mercato da inizio anno, che non supera il 3,9%. “La situazione critica del mercato dell'elettrico, che contribuisce a non far decollare in Italia la transizione ecologica, è generata da uno **schema incentivi** mal congegnato, che penalizza la clientela a causa di un price-cap ingiustificatamente abbattuto da 50k a 35k, e in pratica esclude di fatto le imprese limitandone la fruibilità al solo noleggio con bonus dimezzati”, ha commentato il presidente dell'UNRAE (l'associazione dei costruttori esteri che operano nel nostro Paese) **Michele Crisci**.

I veicoli **ibridi plug-in** sono in crescita del 24,4%, con una quota mensile del 4,2% e del 4,6% nei primi otto mesi dell'anno. Sostanzialmente stabili (-1,4%) le **ibride non ricaricabili**, che mantengono una quota mensile del 34,2% e annuale del 35,2%. In crescita del +24,7% le auto a **benzina**, il cui peso nei primi otto mesi è del 28,4, e quelle **diesel** (1,9%), che da inizio 2023 hanno conquistato il 18,8% del totale. Infine, il gas: +25,6% e quota del 9% per il **Gpl** e -82,2% con quota dello 0,1% per il **metano**.

Ven 01 settembre 2023

## Mercato auto in ripresa, +20% nei primi otto mesi

Mercato auto in ripresa Ad agosto 2023 sono state immatricolate 79.756 autovetture in Italia. A fronte delle 71.211 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un aumento del 12%. Lo afferma il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel consueto aggiornamento mensile. Nei primi otto mesi dell'anno i volumi totali si attestano a 1.040.560...



### Mercato auto in ripresa

Ad agosto 2023 sono state **immatricolate 79.756 autovetture** in Italia. A fronte delle 71.211 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un **aumento del 12%**. Lo afferma il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel consueto aggiornamento mensile. Nei primi otto mesi dell'anno i volumi totali si attestano a 1.040.560 unità. Con un incremento del +20,3% sul corrispondente periodo del 2022 (-21,5% sul 2019).

I **trasferimenti di proprietà** sono stati 306.962 a fronte di 283.920 passaggi registrati ad agosto 2022, con un aumento del 8,12%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 386.718, ha interessato per il 20,62% **vetture nuove** e per il 79,38% **vetture usate**.

### Panda la più venduta

Considerando solo il mercato del nuovo, il **modello più venduto** è stata la **Fiat Panda** con 4.262 veicoli, seguita dalla **Lancia Ypsilon** con 2.490 e **Dacia Sandero** con 2.274. Completano la top

ten: Fiat 500, Citroen C3, Peugeot 208, Dacia Duster, Ford Puma, Toyota Yaris e Toyota Yaris Cross.

“La crescita rallentata è in linea con quella degli ultimi due mesi con i volumi che sono ancora al di sotto di quelli pre-pandemia. E, purtroppo, anche il mese di agosto sconta la lunga empasse del Governo sui temi dell’Ecobonus e dei contributi per le colonnine private di ricarica elettrica”, ha commentato **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

## Calo degli acquisti per il noleggio

Osservando il mercato dal punto di vista dei canali – secondo elaborazioni Federauto – ad agosto i **privati** registrano un incremento del +16%, le società +45%. Mentre il **noleggio**, per effetto del brusco calo del breve termine (-85,6%), segna complessivamente -13,2%. Nei primi otto mesi dell’anno il mercato dei privati è in crescita +10,3% (quota al 54,9% in discesa di 4,8 punti percentuali). Quello delle società del +24,8% (quota 14%) e il noleggio del +39,8% (quota al 31% in ascesa di 4,3 punti.).

## L’elettrico stenta

Unrae (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri) segnala invece un leggero segnale positivo dall’elettrico. La quota di auto **Bev** è salita ad agosto al 5% superando le ibride plug-in (**Phev**) che stazionano al 4,1%, e la quota complessiva di **Ecv** sale al 9,1%. Ma la situazione per i veicoli elettrici rimane negativa. Sia per il dato complessivo dei primi otto mesi (Bev a quota 3,9%, Phev a 4,6%) che ci colloca in coda fra i cinque major markets europei. Sia per le prospettive negative che provengono dai dati sugli incentivi, secondo l’associazione.

## Federauto: mercato sconta l'empasse del governo sugli incentivi

*De Stefani: Serve un cambio di passo*

SET 1, 2023 **Auto**



Milano, 1 set. (askanews) – “Anche il mese di agosto sconta la lunga empasse del Governo sui temi dell’Ecobonus e dei contributi per le colonnine private di ricarica elettrica”. Così Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

“Senza un cambio di passo sul fronte degli incentivi alla domanda, di una revisione del regime fiscale sulle autovetture e dell’effettiva fruizione dei contributi privati per l’installazione delle colonnine di ricarica (90 milioni per imprese e professionisti, 40 milioni per cittadini), i fondi ministeriali sono destinati a generare consistenti avanzi di risorse con effetti negativi sul rinnovo del parco auto”, osserva De Stefani.

“Inoltre – conclude De Stefani – in mancanza di un allungamento dei termini per completare le prenotazioni Ecobonus, da 180 a 270 giorni, già molti clienti stanno perdendo i bonus accordati ad inizio anno”.

## Federauto: immatricolazioni auto agosto +12%



Secondo i dati diffusi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, agosto ha registrato 79.756 immatricolazioni di autovetture, con una crescita del +12% rispetto alle 71.211 targhe di agosto 2022. Nei primi otto mesi dell'anno i volumi totali si attestano a 1.040.560 unità, con un incremento del +20,3% sul corrispondente periodo del 2022 (-21,5% sul 2019).

«La crescita rallentata è in linea con quella degli ultimi due mesi con i volumi che sono ancora al di sotto di quelli pre-pandemia e, purtroppo, anche il mese di agosto sconta la lunga empasse del Governo sui temi dell'ecobonus e dei contributi per le colonnine private di ricarica elettrica», dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

«Senza un cambio di passo sul fronte degli incentivi alla domanda con un confronto aperto con tutti i soggetti pubblici e privati della filiera automotive, di una revisione strutturale del regime fiscale sulle autovetture e dell'effettiva fruizione dei contributi privati per l'installazione

delle colonnine di ricarica elettrica (90 milioni per imprese e professionisti, 40 milioni per cittadini), i fondi ministeriali sono destinati a generare consistenti avanzi di risorse con effetti negativi sul rinnovo del parco auto. Inoltre», prosegue De Stefani «in mancanza di un allungamento dei termini per completare le prenotazioni Ecobonus, da 180 a 270 giorni, già molti clienti stanno perdendo i bonus accordati ad inizio anno».

«Tale situazione, anche alla luce dell'accelerazione degli obiettivi sulle auto elettrificate definiti nella proposta di aggiornamento del PNIEC, richiede modifiche normative tempestive, dirette a rimodulare efficacemente l'ecobonus e reimpiegare le abbondanti risorse avanzate nel 2022 a causa di un'impostazione limitata».

«Infine», conclude De Stefani «apprezziamo l'interesse del Governo e il lavoro della stessa Regione Piemonte per evitare, tra due settimane, lo stop alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5, in caso contrario migliaia di automobilisti, si troveranno nell'impossibilità di poter utilizzare il loro veicolo, con un impatto significativo sulla loro mobilità e sui loro risparmi, in uno scenario di tensione inflazionistica che oltretutto alimenta già comportamenti di acquisto ispirati alla prudenza. Occorre un approccio meno frammentato e più solidale per migliorare la qualità dell'aria, varando misure efficaci per la sostituzione dei veicoli di famiglie, imprese e pubbliche amministrazioni».

Osservando il mercato dal punto di vista dei canali, ad agosto i privati registrano un incremento del +16%, le società +45%, mentre il noleggio, per effetto del brusco calo del breve termine (-85,6%), segna complessivamente -13,2%. Nei primi otto mesi dell'anno il mercato dei privati è in crescita +10,3% (quota al 54,9% in discesa di 4,8 p.p.), quello delle società del +24,8% (quota 14%) e il noleggio del +39,8% (quota al 31% in ascesa di 4,3 p.p.).

Sul lato delle alimentazioni, le nuove immatricolazioni di elettriche ottengono nel mese un buon gradimento (+78,2%), con volumi limitati (circa 4.000 pezzi) e rappresentatività in aumento al 5%. Le immatricolazioni di auto plug-in hanno avuto un aumento del +24,4% (quota mese al 4,2%) mentre le ibride elettriche hanno subito un leggero calo del -1,4% (quota mese al 34,2%). Il mercato delle auto a benzina è cresciuto del +24,7% (quota 30%) mentre quelle diesel hanno segnato un debole +1,9% con una quota di mercato diminuita al 16,6%. Le auto a Gpl hanno registrato un buon +25,6%, il metano viaggia sempre nell'ordine di abbondanti perdite a doppia cifra (-82,2%). Nel cumulato da inizio anno la rappresentatività delle alimentazioni è suddivisa nel seguente modo: benzina 28,4%, diesel 18,8%, elettrico 3,9%, plug-in 4,6%, ibrido elettrico 35,2%, Gpl 9% e metano 0,1%.

## Federauto: le immatricolazioni crescono ad agosto (+12%)



di *Claudia Scorza*

Secondo i dati diffusi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, agosto ha registrato 79.756 immatricolazioni di autovetture, con una crescita del +12% rispetto alle 71.211 targhe di agosto 2022. Nei primi otto mesi dell'anno i volumi totali si attestano a 1.040.560 unità, con un incremento del +20,3% sul corrispondente periodo del 2022 (-21,5% sul 2019).

«La crescita rallentata è in linea con quella degli ultimi due mesi con i volumi che sono ancora al di sotto di quelli pre-pandemia e, purtroppo, anche il mese di agosto sconta la lunga empasse del Governo sui temi dell'Ecobonus e dei contributi per le colonnine private di ricarica elettrica», dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la federazione dei concessionari auto.

«Senza un cambio di passo sul fronte degli incentivi alla domanda con un confronto aperto con tutti i soggetti pubblici e privati della filiera automotive, di una revisione strutturale del regime fiscale sulle autovetture e dell'effettiva fruizione dei contributi privati per l'installazione delle colonnine di ricarica elettrica (90 milioni per imprese e professionisti, 40 milioni per cittadini), i

fondi ministeriali sono destinati a generare consistenti avanzi di risorse con effetti negativi sul rinnovo del parco auto», prosegue De Stefani. «Inoltre, in mancanza di un allungamento dei termini per completare le prenotazioni Ecobonus, da 180 a 270 giorni, già molti clienti stanno perdendo i bonus accordati a inizio anno. Tale situazione, anche alla luce dell'accelerazione degli obiettivi sulle auto elettrificate definiti nella proposta di aggiornamento del Pniec, richiede modifiche normative tempestive, dirette a rimodulare efficacemente l'ecobonus e reimpiegare le abbondanti risorse avanzate nel 2022 a causa di un'impostazione limitata».

«Infine – conclude De Stefani – apprezziamo l'interesse del Governo e il lavoro della stessa Regione Piemonte per evitare, tra due settimane, lo stop alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5; in caso contrario migliaia di automobilisti si troveranno nell'impossibilità di poter utilizzare il loro veicolo, con un impatto significativo sulla loro mobilità e sui loro risparmi, in uno scenario di tensione inflazionistica che oltretutto alimenta già comportamenti di acquisto ispirati alla prudenza. Occorre un approccio meno frammentato e più solidale per migliorare la qualità dell'aria, varando misure efficaci per la sostituzione dei veicoli di famiglie, imprese e pubbliche amministrazioni».

Osservando il mercato dal punto di vista dei canali, ad agosto i privati registrano un incremento del +16%, le società del +45%, mentre il noleggio, per effetto del brusco calo del breve termine (-85,6%), segna complessivamente -13,2%. Nei primi otto mesi dell'anno il mercato dei privati è in crescita del +10,3% (quota al 54,9% in discesa di 4,8 p.p.), quello delle società del +24,8% (quota 14%) e il noleggio del +39,8% (quota al 31% in ascesa di 4,3 p.p.).

Sul lato delle alimentazioni, le nuove immatricolazioni di elettriche ottengono nel mese un buon gradimento (+78,2%), con volumi limitati (circa 4.000 pezzi) e rappresentatività in aumento al 5%. Le immatricolazioni di auto plug-in hanno avuto un aumento del +24,4% (quota mese al 4,2%), mentre le ibride elettriche hanno subito un leggero calo del -1,4% (quota mese al 34,2%). Il mercato delle auto a benzina è cresciuto del +24,7% (quota 30%), mentre quelle diesel hanno segnato un debole +1,9%, con una quota di mercato diminuita al 16,6%. Le auto a Gpl hanno registrato un buon +25,6%, mentre il metano viaggia sempre nell'ordine di abbondanti perdite a doppia cifra (-82,2%). Nel cumulato da inizio anno la rappresentatività delle alimentazioni è suddivisa nel seguente modo: benzina 28,4%, diesel 18,8%, elettrico 3,9%, plug-in 4,6%, ibrido elettrico 35,2%, Gpl 9% e metano 0,1%.

Negli ultimi tre giorni di agosto è stato immatricolato il 51% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni sui dati Dataforce, hanno rappresentato il 13,3% dei volumi di vendita mensili, con un incremento del +62,5% sull'analogo mese del 2022.



**FEDERAUTO**

Federazione Italiana Concessionari Auto

**TRUCK**  
**Cartaceo**



NUOVO TACHIGRAFO SMART: L'IRU CHIEDE A BRUXELLES UN PERIODO DI TOLLERANZA

# Bloccati entro fine 2023 fino a 40.000 nuovi pesanti

di Paolo Agostino

A partire dal 21 agosto scorso il nuovo tachigrafo intelligente versione 2 (SMT2) è diventato obbligatorio per tutti i veicoli commerciali pesanti di nuova immatricolazione. Una novità di rilievo introdotta a livello comunitario con l'obiettivo di facilitare i controlli e incrementare i livelli di sicurezza dei conducenti di camion e pullman e di tutti gli altri utenti della strada. La nuova norma rischia però di impattare negativamente sull'intero sistema dell'autotrasporto europeo in quanto i ritardi che si stanno registrando nell'effettiva disponibilità dei dispositivi smart SMT2 impediscono, di fatto, di immatricolare nei prossimi mesi decine di migliaia di nuovi veicoli pesanti, con gravi conseguenze tanto per le aziende di settore quanto, più in generale, per l'auspicata modernizzazione del parco circolante con la messa su strada di veicoli di ultima generazione, più efficienti, più sicuri e meno inquinanti. Il problema, già ventilato da tempo da molte associazioni di settore (si veda anche l'allarme lanciato dal vicepresidente di Federauto con delega Truck & Van, Massimo Artusi, nell'intervista pubblicata a pag. 52 su Onda Verde n. 48), è stato ufficialmente sollevato dall'Unione Internazionale Trasporti su Strada (IRU) il 17 agosto scorso, in una lettera indirizzata alla Commissaria europea per i Trasporti, Adina



**La carenza di tachigrafi SMT2, obbligatori nell'UE dal 21 agosto, danneggia l'autotrasporto e ostacola il rinnovo del circolante.**

Vlean, a firma del delegato generale IRU presso l'UE Raluca Marian. Lettera che riportiamo di seguito in traduzione italiana e nella quale trovano posto concrete proposte di soluzione.

## UN RISCHIO INACCETTABILE

Il nuovo tachigrafo intelligente SMT2, come riconosce esplicitamente l'IRU, offre una indubbia serie di vantaggi. Rispetto al tachigrafo smart versione 1 (SMT1), l'SMT2 include infatti utili funzioni aggiuntive, quali la registrazione automatica degli attraversamenti di frontiera e

la possibilità per gli addetti ai controlli di visualizzare i dati anche da remoto. L'SMT2 si dimostra dunque uno strumento fondamentale per monitorare non solo la conformità con le norme UE sui tempi di guida e di riposo, ma anche il rispetto delle norme sul cabotaggio e persino quelle sul distacco dei conducenti. Novità accolte con soddisfazione dall'IRU, che per bocca della responsabile Raluca Marian ha dichiarato: "Il nostro settore ha atteso con ansia la versione 2 del tachigrafo intelligente. Tra gli altri vantaggi le sue nuove funzioni potrebbero ridurre il numero dei controlli su

strada e migliorare il livello di sicurezza dei conducenti e il lavoro degli agenti di polizia, che potrebbero concentrarsi solo sulle trasgressioni più frequenti e più rilevanti. Uno scenario che l'IRU auspica da tempo". I ritardi nella consegna dei nuovi tachigrafi, tuttavia, possono creare seri problemi all'intero settore dell'autotrasporto, bloccando la possibilità di immatricolare dal 21 agosto scorso nuovi veicoli pesanti. Un blocco che secondo le stime dell'IRU potrebbe coinvolgere tra i 20.000 e i 40.000 veicoli fino alla fine del 2023. Un inevitabile stop giudicato inaccettabile dall'IRU in



quanto, come ha spiegato Marian, “comporta ritardi nella ricezione di nuovi veicoli che potrebbero avere un impatto significativo sulla pianificazione degli operatori del trasporto e, di conseguenza, sulla stessa capacità di trasporto di passeggeri e merci dell’UE”. E se anche uno Stato membro decidesse unilateralmente di accettare in via eccezionale l’immatricolazione e la circolazione di veicoli nuovi ancora dotati di dispositivi SMT1, rimarca ancora l’IRU, gli operatori del trasporto potrebbero essere ugualmente sanzionati una volta attraversati i confini di altri Stati membri che abbiano adottato un approccio diverso.

#### LA PROPOSTA DELL’IRU

Preso atto dei ritardi che si stanno verificando nella consegna del nuovo tachigrafo intelligente, nella lettera inviata il 17 agosto scorso alla Commissaria europea Adina Vlean, l’IRU ha pertanto chiesto all’Esecutivo di Bruxelles di raccomandare agli Stati membri la concessione in via eccezionale di un periodo

di tolleranza fino alla fine del 2023 per l’installazione dei nuovi dispositivi SMT2 nei veicoli immatricolati a partire dal 21 agosto scorso, sia per trasporti nazionali che transfrontalieri.

Durante questo periodo di tolleranza i nuovi veicoli dotati della versione precedente del tachigrafo, ovvero del dispositivo SMT1, dovrebbero essere provvisoriamente accettati per l’immatricolazione, in parallelo ai veicoli dotati di SMT2, a condizione che vengano in seguito installati i previsti dispositivi SMT2 entro la fine del 2023. Sempre nell’arco di questo periodo eccezionale di tolleranza, secondo le richieste dell’IRU, i veicoli dotati di tachigrafo SMT1 immatricolati a partire dal 21 agosto 2023 dovrebbero essere esentati dal rischio di sanzioni.

Tutto questo per “evitare che le reti e le catene di approvvigionamento dell’UE vengano messe a rischio e per risparmiare agli operatori del trasporto sanzioni ingiustificate”, come ha precisato Raluca Marian. Non di minor peso, sottolinea ancora l’IRU, è poi il rischio tutt’altro che ipotetico di

ostacolare il conseguimento degli obiettivi di riduzione della CO2 che l’UE si è prefissata qualora i nuovi camion e pullman di ultima generazione non potessero essere consegnati con i dispositivi SMT1 in assenza di adeguate forniture dei nuovi SMT2.

In merito alla questione diversi Stati membri UE, come la Germania, la Spagna e la Svezia, hanno già deciso unilateralmente di concedere periodi di tolleranza. Un’iniziativa “pragmatica” che l’IRU valuta positivamente, non mancando però di evidenziare la mancanza di un’armonizzazione sulla durata dell’esenzione e sulle sue condizioni.

“L’apprezzabile iniziativa di diversi Stati membri di trovare soluzioni pragmatiche a un problema di fatto è un’altra buona ragione per cui la Commissione europea dovrebbe dare prova di leadership e coordinare una decisione eccezionale e armonizzata che consenta l’immatricolazione e l’utilizzo di nuovi veicoli dotati di dispositivi SMT1 fino alla fine dell’anno”, ha quindi dichiarato la responsabile IRU, che ha poi

aggiunto: “Inutile dire che il costo dell’adeguamento di questi veicoli con i dispositivi SMT2 dovrebbe essere sostenuto dai produttori, che hanno il dovere di fornire veicoli conformi”.

#### ULTERIORI NUBI ALL’ORIZZONTE

Come rilevato da più parti, oltre al problema che riguarda in modo specifico i nuovi veicoli pesanti, si pone anche quello dei camion e dei pullman immatricolati prima dell’entrata in vigore della norma europea che rende obbligatoria l’installazione dei nuovi tachigrafi SMT2. L’ultima modifica delle norme UE sui tempi di guida e di riposo fissa infatti anche le scadenze per l’adeguamento dei veicoli immatricolati precedentemente al 31 agosto 2023, fissando tuttavia scadenze molto ravvicinate, tra fine 2024 e agosto del 2025, in base al tipo di veicolo.

Date le attuali difficoltà nel dotare di SMT2 i nuovi veicoli, l’IRU prevede ritardi molto probabili anche nella fornitura di dispositivi SMT2 per adeguare i veicoli già in circolazione nell’UE, creando ulteriori difficoltà all’intero comparto.

“Poiché molto probabilmente il nuovo tachigrafo intelligente non sarà disponibile su larga scala per l’installazione a posteriori prima dell’inizio del 2024”, ha quindi concluso sul punto Raluca Marian, “chiediamo alla Commissione europea di istituire un sistema di monitoraggio per l’installazione a posteriori, allo scopo di evitare una crisi prevedibile. Questo infatti potrebbe essere un problema ancora maggiore di quello attuale. Prevediamo che tra 1,5 e 2 milioni di veicoli avranno bisogno di un adeguamento, e la finestra per farlo si sta riducendo sempre più a causa dei ritardi”.



Sono sanzionabili a partire dal 21 agosto scorso i nuovi veicoli pesanti privi di tachigrafo SMT2.



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

## IL PROGRESSO NON S'IMPONE PER LEGGE

La Commissione Industria, Ricerca ed Energia (ITRE) del Parlamento europeo ha inserito formalmente i biocarburanti rinnovabili nella definizione di «carburanti CO2 neutri». È un ulteriore passo in avanti verso il riconoscimento, confermato dalle evidenze tecnico-scientifiche emerse da molti autorevoli studi (tra i quali quello del Cluster Trasporti), del ruolo immediato e consistente di questi vettori energetici nella decarbonizzazione dei trasporti. Soprattutto è una decisione all'insegna del buon senso, della ragione e della concretezza. Valori ignorati dalle lobby del full electric, secondo le quali, invece, basta una legge (naturalmente quella approvata su loro indicazione) a piegare i tempi della tecnologia e delle sue sperimentazioni ai propri desideri. L'ultimo esempio di que-

sta presuntuosa ostinazione è il documento diffuso per assegnare patenti di sostenibilità alle case costruttrici di veicoli pesanti, accusate di non avere la necessaria «ambizione» per raggiungere rapidamente la totale elettrificazione del trasporto stradale. Per chiarire l'attendibilità di quello che viene presentato come uno «studio», basta leggere la metodologia dichiarata, dove le fonti vengono testualmente indicate come: «Materiale pubblicitario, annunci stampa, report ESG, brochures e in alcuni casi comunicazioni personali...». Come dire che questo documento è basato su opinioni del tutto soggettive e informazioni casuali (l'uso del termine «Studio» è forse abusato?). Ma quel che è più grave è che documenti così poco affidabili influenzino anche la Commissione Am-

biente del Parlamento Europeo, inducendola a chiedere target irrealistici se non fantasiosi, come quello di alzare al 65 per cento la riduzione di CO2 dei veicoli pesanti entro il 2030 (anziché al 45 per cento proposto dalla Commissione UE, che è già di per se sostanzialmente irraggiungibile) e di arrivare niente meno che al 100 per cento (anziché al 90) entro il 2035. Certi gruppi lobbistici, insomma, stanno tentando di impartire un ordine perentorio, di fronte al quale i costruttori dovrebbero accettare di accelerare i tempi di conversione all'elettrico e di abbandonare tutte le altre strade. Lo dimostra la tiratina d'orecchie riservata dallo «studio» a quelle case che, pur avendo un forte impegno sull'elettrificazione, continuano a perseguire sul lungo periodo anche altre ali-

mentazioni alternative perché sono ad impronta di carbonio neutrale e ciò al contrario dell'elettrico puro (che, vale la pena ricordarlo, non decarbonizza affatto se non si modifica il mix di produzione di energia europea a vantaggio di una fonte maggioritaria rinnovabile).

Questo dimostra che il vero fine di queste lobby non è tanto favorire l'impiego della trazione elettrica - che nessuno vuole cancellare ove la peculiarità di missione la renda conveniente - quanto escludere tutte le altre alimentazioni, anche se palesemente carbon neutral. I loro documenti concludono infatti sistematicamente con la richiesta esplicita di tenere i biocarburanti e gli e-fuel fuori degli standard di CO2, asserendo falsamente che il 90 per cento del mercato si oppone alla loro inclusione, a dispetto delle



Massimo Artusi,  
Vicepresidente  
Federauto  
con delega  
Truck e Van.

sempre più numerose comunicazioni diffuse negli ultimi mesi dalla maggior parte delle case costruttrici di veicoli pesanti sull'importanza strategica delle tecnologie carbon neutral. Queste comunicazioni noi le abbiamo qui davanti e siamo pronti a fargliele pervenire. A meno che non chiedano (e ottengano) una legge che imponga di non leggerle».

MERCATO

Il mercato dei veicoli commerciali sotto le 3,5 tonnellate cresce, ma con un **andamento altalenante**, mentre segna il passo il segmento dell'**elettrico** e crescono le motorizzazioni **Diesel**.

Proposte, opinioni e possibili soluzioni per sbloccare i veicoli a batteria, mentre è ormai inderogabile rinnovare un **parco vecchio**, pericoloso e inquinante

DI FERRUCCIO VENTUROLI

# Un'altalena

## con poco

# ELETTRICO

**N**el panorama dell'industria automotive quello dei veicoli commerciali, sembra essere il settore con i più grandi margini di crescita, almeno a breve e media scadenza. Si tratta di un mercato profondamente cambiato negli ultimi anni, perché è profondamente cambiato il cliente di riferimento. Non più solo piccole o grandi aziende di trasporto, ma una cliente "globale", fatto di grandi flotte, di noleggiatori che hanno esigenze molto diverse, per esempio di servizi, di assistenza, di una sorta di consulenza continua a 180 gradi. A nostro giudizio alla base di questo cambiamento profondo nella vendita e nella gestione degli LCV, c'è la grande evoluzione che ha avuto la logistica, a partire dalla crisi pandemica, quando l'e-commerce esplose letteralmente portando, alla fine del 2021, il tasso di crescita al 78% contro il 26% dell'inizio del 2020.

Nuove abitudini, dunque, e nuove esigenze che hanno portato anche alla crescita di segmenti particolari come, per esempio quello dei veicoli medi o di quelli passeggeri. Insomma tutta una serie di situazioni che fanno presagire un futuro roseo per i commerciali leggeri.

E infatti a giugno c'è stato un deciso scatto in avanti del mercato veicoli commerciali, con la più consistente crescita degli ultimi anni (da maggio 2021): 17mila immatricolazioni, contro 13.143 di giugno 2022, pari a un incremento del 29,3%. Il buon risultato contribuisce a far chiudere con un solido segno positivo anche il primo semestre, che registra 95.082 veicoli immatricolati, pari a +9% rispetto agli 87.210 di gennaio-giugno 2022.

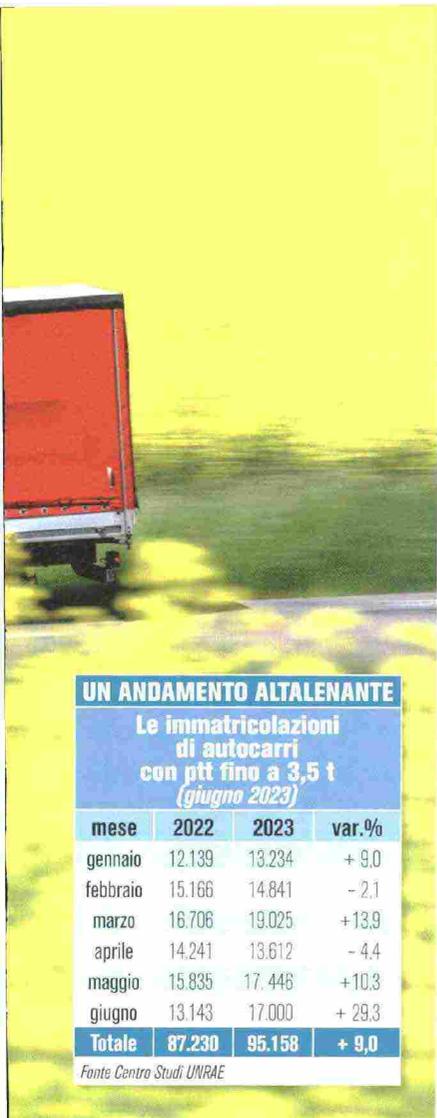
Fra i risultati di giugno del comparto è da segnalare anche l'ottima performance del noleggio a lungo termine, modalità che qui cresce in misura maggiore rispetto al comparto delle autovetture,

e nel mese in oggetto ha coperto più del 31% delle immatricolazioni totali di LCV.

### CONTINUA A GUADAGNARE IL DIESEL

La struttura del mercato del 1° semestre, con dati leggermente provvisori, confrontata con lo stesso periodo 2022, conferma tra i canali di vendita l'unica flessione per i privati, al 15,6% di quota (-3,1 punti). Le autoimmatricolazioni salgono all'8,2% di share, il noleggio a lungo termine segna una flessione di 1,4 punti di quota, fermandosi al 30,8%. Il noleggio a breve termine sale al 5,9% (+1,8 p.p.), le società perdono 0,8 punti, al 39,4% di share.

Sul fronte delle motorizzazioni, nel 1° semestre il diesel sfiora il 79% di quota (+3,4 p.p.), in crescita anche il Gpl al 3,1% del totale, i veicoli plug-in allo 0,9% e raddoppiano in quota, che resta comunque ancora troppo bassa i veicoli BEV, al 3,9% delle preferenze. In



**UN ANDAMENTO ALTALLENANTE**  
Le immatricolazioni di autocarri con ptt fino a 3,5 t (giugno 2023)

mese	2022	2023	var.%
gennaio	12.139	13.234	+ 9,0
febbraio	15.166	14.841	- 2,1
marzo	16.706	19.025	+13,9
aprile	14.241	13.612	- 4,4
maggio	15.835	17.446	+10,3
giugno	13.143	17.000	+ 29,3
<b>Totale</b>	<b>87.230</b>	<b>95.158</b>	<b>+ 9,0</b>

Fonte: Centro Studi UNRAE



contrazione il motore a benzina, che si ferma al 4,4% di share (-2,1 p.p.) e i veicoli ibridi all'8,2% di quota (-2,6 p.p.). Il metano rappresenta appena lo 0,2% del totale mercato.

Tra i motivi dell'andamento altalenante del mercato, secondo gli addetti ai lavori, c'è ancora, nonostante qualcuno la definisca esaurita, la crisi delle materie prime, ma anche una possibile "corsa all'acquisto" da parte di molte aziende, avvenuta quando, tra la fine del 2021 e l'inizio del 2022, si intravedeva all'orizzonte, appunto, la crisi delle materie prime, senza contare il problema, che non è solo italiano, dell'inflazione e le "stagionalità" alle quali è tradizionalmente legato il mercato degli LCV. Comunque, per quanto riguarda i segmenti più venduti, come sempre il

furgone è in testa, con oltre il 66%, seguito dal cassone, dal pianale per camper e dal furgone isoterma che risulta in crescita fino a superare il 4% del totale.

### UN PARCO CIRCOLANTE VERGOGNOSAMENTE OBSOLETO

Certo, nel nostro paese, anche per gli LCV resta l'annosa questione del parco molto obsoleto e non basta certo qualche piccola crescita del mercato per sperare che si risolva. A dicembre scorso, secondo dati di UNRAE, i veicoli commerciali circolanti in Italia erano 4 milioni 227mila, di questi ben il 41,4% sono ante Euro 4, quindi hanno almeno 17 anni, con punte (15,1%) di mezzi Euro 0 o Euro 1. I veicoli Euro 6, quindi

## INTERVISTA

**Gianluca Zampese, Direttore Veicoli Commerciali Stellantis Italia, dall'alto della leadership di mercato giudica molto buono l'andamento del segmento degli elettrici e confida nelle grandi aziende che stanno comprendendo quanto la sostenibilità sia un fattore cruciale di crescita.**

**Il mercato dei veicoli commerciali non è stabile. Qual è, secondo voi, il motivo dell'andamento altalenante del mercato?**

"Stiamo affrontando una limitazione dei trasporti dei veicoli nuovi, che influenza non solo noi ma l'intero mercato e l'andamento altalenante rispecchia queste limitazioni insieme alla usuale stagionalità".

**Quali sono le previsioni di mercato a medio termine in generale?**

"Il consuntivo delle consegne dei primi 6 mesi riflette il buon andamento economico del nostro paese con il mercato dei Veicoli

### Stellantis, parla il leader

*Commerciali in crescita di oltre il 10%. Il mercato dei Veicoli Commerciali si conferma un ottimo indicatore dello stato di salute delle imprese italiane e nelle previsioni a medio termine prevale l'ottimismo.*

**Com'è il mercato dei brand Stellantis? E quali sono le proiezioni a medio termine?**

"A giugno in Italia, Stellantis ha continuato a dominare il mercato - dice soddisfatto - con una quota del 46,2%. Si tratta di 3,1 punti percentuali in più rispetto a maggio e 2,4 in più rispetto a giugno 2022. La leadership di Stellantis si è rafforzata a giugno anche nel settore degli elettrici, dove ha superato il 60% di quota e ha coperto i tre gradini del podio, con Opel al primo posto, Fiat Professional al secondo e Peugeot al terzo".

**Parliamo di elettrico: il mercato segna il passo, con quote piuttosto basse, la campagna di incentivi non ha dato frutti. Quali sono i motivi?**

"Il mercato dei Veicoli Commerciali elettrici nel primo semestre 2023 in Italia è praticamente

raddoppiato passando dal 2% a quasi il 4%. Direi che la tendenza è molto positiva. In questo scenario spiccano le performance legate al canale B2B dei grandi clienti, i primi e i più sensibili ai temi dell'ecologia in quanto le quotazioni delle stesse società non possono prescindere dalla loro sostenibilità. Per rendere ancora più efficaci gli incentivi statali per l'acquisto di Veicoli Commerciali elettrici credo che si potrebbe ridurre il vincolo della rottamazione".

**Come si può fare per "smuovere" il mercato dell'elettrico?**

"Per incrementare il tasso di crescita degli LCV elettrici - risponde - da una parte è importante informare i professionisti che fanno uso di Veicoli Commerciali che tutti i clienti, anche i loro, prediligono le aziende che operano in modo sostenibile, per esempio con l'uso congiunto di pannelli solari per la produzione di energia elettrica insieme all'uso di veicoli elettrici. Dall'altra

parte lo sviluppo della rete di ricarica pubblica deve continuare, come previsto dal PNRR".

**I brand di Stellantis, nell'elettrico, vanno forte: qual'è la quota di mercato?**

"Sul mercato LCV in Italia nel primo semestre è Fiat Professional quello con la quota di mercato maggiore ma anche Citroën, Opel e Peugeot ci danno molte soddisfazioni. Nel mercato degli elettrici è Opel ad essere in testa con Fiat Professional al secondo e

Peugeot al terzo. Il modello più venduto nel primo semestre è stato Fiat Ducato, un bestseller da generazioni".



MERCATO

nuovi o relativamente nuovi sono soltanto il 26,8% del totale. *“È necessario ricordare – ha detto recentemente Massimo Artusi, vicepresidente Federauto con delega truck e van – che l’ammmodernamento 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”*. In sostanza: va bene l’elettrico, ma pensiamo a rinnovare un parco tra i più obsoleti d’Europa. Quindi urge occuparsi di questo problema perché è inutile spingere le propulsioni alternative a basso impatto, quando abbiamo veicoli con più di trent’anni sulle spalle che girano pressoché indisturbati sulle nostre strade.

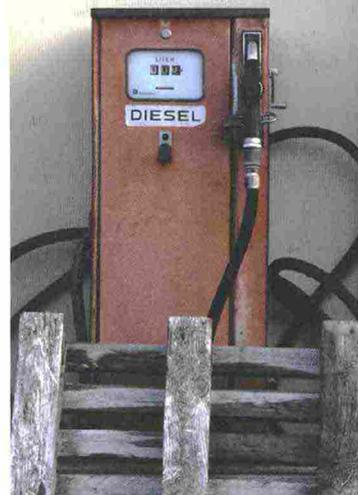
Nell’ultimo semestre il noleggio a lungo termine segna una flessione di 1,4 punti di quota, fermandosi al 30,8%, mentre sale quello a breve termine, che arriva al 5,9% (+1,8 %).



## L'ELETTRICO NON DECOLLA

E siamo arrivati al punto dolente: il mercato cresce, anche se in maniera altalenante, ma non cresce, o cresce molto poco, quello dei veicoli sui quali, sembra, stia puntando il mondo intero, quelli a propulsione elettrica. Dai dati, infatti, non emerge nessun timido segnale di miglioramento nel percorso di decarbonizzazione del trasporto merci, dove i veicoli elettrici puri sono fermi al 3,9% del mercato nel primo quadrimestre: 2.188 veicoli immatricolati sui 60.712 totali, e la CO<sub>2</sub> è cresciuta del 2,3% nello stesso periodo. Va detto che anche nel resto d’Europa non si vede quella “frenesia” all’acquisto dell’elettrico che il “politicamente corretto” ci vorrebbe far credere, visto che la media europea, nel primo trimestre dell’anno, è stata del 6,2%, ma che comunque è quasi il doppio del risultato italiano. Il dato UNRAE (crescita del 2,3%) è un po’ come il bicchiere mezzo pieno o mezzo vuoto: chi lo vede mezzo pieno dice “un buon trend, la crescita è di quasi il doppio”. Al contrario, chi lo vede mezzo vuoto dice senza mezzi termini che l’elettrico non si vende.

D’altra parte, il fondo disponibile per gli incentivi per l’acquisto di veicoli elettrici, è ancora fermo e presenta un avanzo di circa il 96%: al ritmo attuale, a fine anno, residuerebbero 13,5 milioni, pari al 90% del fondo stanziato. *“Per consentire il decollo della transizione energetica nel comparto dei veicoli da lavoro – ha detto al riguardo Michele Crisci, presidente di UNRAE – bisogna lavorare su almeno due fronti: incentivi e infrastrutture di ricarica”*.



Nonostante tutto quello che si è detto e si dice, il buon vecchio Diesel continua a piacere e i veicoli si vendono, eccome! Gli ultimi dati ci danno un +10,5% rispetto allo stesso periodo dell’anno scorso, con una quota di mercato del 79,5%.

## INCENTIVI SENZA OBBLIGO DI ROTTAMAZIONE

Per quanto riguarda gli incentivi lo stesso Crisci ha chiesto più volte l’eliminazione dell’obbligo di rottamazione per l’acquisto di veicoli elettrici, l’estensione ad alimentazioni diverse dall’elettrico (compreso il diesel), a fronte di rottamazione, con importi decrescenti in funzione dell’alimentazione e della massa e l’estensione alle società di noleggio, comparto che può contribuire ad accelerare la transizione energetica e che oggi rappresenta circa un terzo del mercato totale e poco meno del 50% di quello elettrico. Per recuperare i ritardi sul fronte delle infrastrutture, invece,

## INTERVISTA

Marco Buraglio, direttore marketing veicoli commerciali di Ford Italia si aspetta, per la fine dell’anno, una grande crescita della domanda. Per l’elettrico il gradimento è frenato dai costi elevati, ma è convinto che a breve la percentuale di mercato salirà in modo esponenziale

*“Il mercato – dice – sta andando con delle crescite modeste. Diciamo che c’è una moderata crescita che risente delle lentezze delle produzioni, dei fattori logistici, dei problemi nei trasporti e che fa ancora un po’ fatica a raggiungere i livelli pre-covid. Nonostante questo sono convinto che ci aspetta un fine anno di grande crescita. Credo che ci sia stato un po’ di anticipo di acquisto, quando sono cominciati i problemi delle materie prime e quindi di produzione, molte aziende nel timore*

## Per l’elettrico siamo nell’anticamera di una crescita esponenziale

*di dovere poi aspettare troppo hanno anticipato gli acquisti. La domanda si risveglierà a partire da settembre”*.

Il mercato cresce, anche se in maniera altalenante, ma il discorso decarbonizzazione, mi riferisco all’elettrico, sembra che marci un po’ il passo.

*“Il trend di crescita – risponde – effettivamente è piuttosto lento. Siamo ancora con numeri bassi ma posso garantire che siamo nell’anticamera di un periodo in cui la crescita sarà molto più alta. Molte aziende stanno pensando di convertire, quantomeno, una parte del parco. Si sta sviluppando una grande sensibilità sul tema della mobilità sostenibile, soprattutto tra le flotte più grandi e che operano nell’ultimo miglio. Ci sarà una curva che crescerà esponenzialmente nei prossimi tre o quattro anni.”*

Cosa bisognerebbe fare per spingere l’elettrico, oltre a incentivi strutturati diversamente?

*“Per gli incentivi basterebbe togliere il vincolo della rottamazione. Ma c’è anche un problema di infrastrutture. Noi lo abbiamo affrontato creando la divisione Ford Pro, dedicata solo ai veicoli commerciali, all’interno della quale c’è una sotto divisione dedicata interamente al tema delle infrastrutture e delle ricariche. Stiamo anche stringendo collaborazioni con partner e fornitori perché vogliamo essere un unico punto di contatto con i clienti: non è facile, per le aziende comprendere il passaggio alla connettività e all’elettrificazione. Queste cose richiedono una consulenza e noi vogliamo essere in prima linea. Sicuramente servono incentivi anche per le infrastrutture”*.

Il mercato di Ford, in particolare per l’elettrico, come sta andando?

*“Per eTransit siamo estremamente soddisfatti perché a meno di un anno dal lancio è già*

*leader nel segmento delle 2 tonnellate con il 41% di segment share da febbraio a maggio. Ora aspettiamo con ansia sia il Courier, che il Custom, nel segmento da una tonnellata, che uscirà nella prima metà del prossimo anno. I piani di Ford sull’elettrico – conclude – sono ambiziosi, gli investimenti sono e sono stati importanti a tutti i livelli”*.



UNRAE ritiene necessario introdurre un credito di imposta al 50% per gli investimenti privati in ricariche "fast" (oltre 70kW) dal 2023 al 2025.

E proprio nel giugno scorso, è scaduto il termine per la presentazione dei progetti per la realizzazione di punti di ricarica: "considerata la grande opportunità di sviluppo per il nostro Paese - ha detto Crisci - ci auguriamo che abbia partecipato il maggior numero possibile di operatori qualificati, che le aggiudicazioni e il rilascio delle autorizzazioni avvengano nel minor tempo possibile, e che l'entrata in servizio rientri effettivamente nei 12 mesi previsti dai bandi".

## ANCORA 50 ANNI PER LA TRANSIZIONE GREEN

Sembra inutile andare a cercare i motivi di questo "andamento lento", visto che da una parte ci sono i Costruttori con le loro campagne promozionali, con le loro parole a effetto, ma dall'altra ci sono gli utilizzatori, ma anche i concessionari che sembrano smentire ogni entusiasmo. Comunque, è interessante, a questo proposito, riportare quello che è uscito da uno studio dell'Aspen Institute Italia, realizzato in collaborazione con Shell e anticipato da Il Sole 24 Ore: "per la transizione green nel settore della mobilità e dei trasporti - si legge nello studio - ci vorranno almeno 50 anni e la tecnologia elettrica, da sola, non è sufficiente. Servono altre tecnologie in campo, a cominciare dai biocarburanti". Al di là di queste previsioni, che non appaiono poi così sorprendenti, c'è chi cerca di capire come promuovere e favorire il cambiamento. È quello che ha fatto Motus-E, con due diversi report sull'elettrificazione del trasporto merci. Il primo report, "Roadmap per l'elettrificazione del trasporto merci su strada", realizzato insieme a FIT Consulting, fa il punto della situazione sulla transizione energetica del trasporto su gomma, individuando cinque aree di azione.

La carrozzeria più amata dagli italiani è sempre il classico "furgone": alla fine dell'anno scorso rappresentava il 62% di share.

DIESEL SEMPRE LEADER					
Veicoli commerciali per alimentazione					
alimentazione	gennaio/aprile		Variazioni % gennaio/aprile 2022/2023	quote % gennaio/aprile	
	2022	2023		2022	2023
Benzina	4.026	2.902	- 27,9	6,9	4,8
Diesel	43.661	48.238	+ 10,5	75,0	79,5
Gpl	1.599	2.016	+ 26,1	2,7	3,3
Metano	929	129	- 86,1	1,6	0,2
Ibridi elettrici (HEV)	6.906	5.027	- 27,2	11,9	8,3
di cui benzina +elettrica	4.428	2.989	- 32,5	7,6	4,9
diesel+elettrica	2.478	2.038	- 17,8	4,3	3,4
Ibridi elett.plug-in (PHEV+Rex)	233	212	- 9,0	0,4	0,3
di cui benzina +elettrica	232	212	- 8,6	0,4	0,3
diesel+elettrica	1	0- 100	0,0	0,0	
Elettrici (BEV)	898	2.188	+ 143,7	1,5	3,6
Totale ECV (BEV+PHEV+REx)	1.131	2.400	+ 112,2	1,9	4,0
<b>Totale</b>	<b>58.252</b>	<b>60.712</b>	<b>- 7,7</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

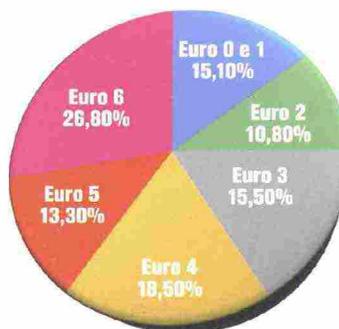
Fonte: UNRAE

## LE RICETTE DI MOTUS-E

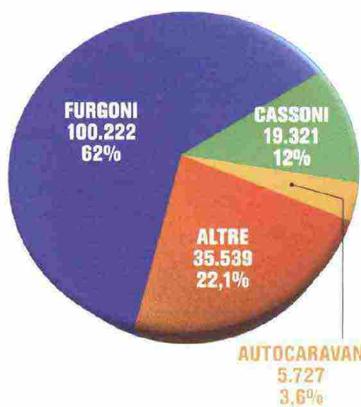
La prima è l'evoluzione del modello operativo del trasporto merci su gomma. L'elettrificazione dei veicoli commerciali implica, per gli operatori logistici, un cambiamento del modello operativo legato all'autonomia del veicolo e ai cicli della sua ricarica.

## IL PARCO CIRCOLANTE DEI VEICOLI COMMERCIALI (al 31.12.2022)

4.227.000 43% Ante Euro 4



## LE TIPOLOGIE DI VEICOLI COMMERCIALI (al 31.12.2022)



Il secondo step è la valorizzazione degli impatti. Al momento non esiste una modalità o una metodologia univoca per la contabilizzazione della riduzione della CO<sub>2</sub>, derivante dal segmento dell'autotrasporto. Per questo è importante il ruolo degli enti di ricerca che, insieme ai soggetti pubblici, devono individuare le modalità più efficaci ed efficienti per il calcolo della CO<sub>2</sub>.

Il terzo passo riguarda la creazione della filiera. Viste le innovazioni tecnologiche e la necessità di formare adeguatamente la forza lavoro coinvolta, si deve poter prevedere l'attivazione di diverse attività di training a favore dei soggetti interessati. Significativo il tema degli Istituti Tecnici Superiori che dovrebbero inserire nei programmi le attività legate alla filiera della mobilità elettrica, anche in termini di manutenzione e gestione delle flotte elettriche. Poi c'è l'azione sugli incentivi pubblici.



Eventi

Frigo'n'Motion

# Gelido tour

OITAF organizza un tour itinerante per 'raccontare' l'Atp e scoprire le eccellenze locali che meritano la massima attenzione nel trasporto. Si parte da Roma, con Romana Diesel



OITAF, Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci, è ancora in prima linea nella lotta al trasporto spericolato e scorretto di cibi e medicinali, prodotti che meriterebbero, invece, la massima attenzione in termini di temperatura a bordo. Le norme ATP da sole non bastano a regolamentare un settore chiave per la nostra economia e per la diffusione della qualità italiana nell'agroalimentare, ed ecco che OITAF, dopo aver 'inventato' il primo mezzo mobile per vaccinare la popolazione durante il Covid, e dopo aver realizzato il primo vero censimento dei veicoli e dei trainati in possesso di qualifica ATP (Libro bianco, Volume 1 e Volume 2) ecco che lancia un'altra grande iniziativa: Frigo'n'Motion.

Da Roma a...

## FRIGO'N' MOTION

Questo evento altro non è che un tour itinerante, realizzato con partner locali, che indaga le realtà e le necessità di bacino in termini di trasporto e distribuzione refrigerata. Si parte il 29 settembre con l'appuntamento da Romana Diesel, una delle più importanti concessionarie del Paese, che ospita l'esordio del tour con un parterre di relatori di grande rilievo.

Assenti per definizione le presentazioni aziendali, noiose e inutili. Gli speaker affronteranno temi di grande attualità, proponendo iniziative, inserimento di prodotti nel protocollo, certificazioni, ma anche parlando di tecnologia, formazione e innovazione. Il programma ufficiale, che pubblichiamo qui a fianco in esclusiva, illustra bene il livello di relatori e contenuti.

Già programmate le successive due tappe: Catania con Mavi Truck il 19 ottobre e Bologna l'8 novembre, in occasione di Refrigeraria.

La partecipazione a tutti gli eventi, esclusi quelli fieristici che sono open, è a inviti, in quanto i posti disponibili sono limitati. È possibile ottenere l'accesso scrivendo una mail a [gthorausch@fiaccola.it](mailto:gthorausch@fiaccola.it).

Nel sito OITAF e in quello di Vie&Trasporti è possibile ricavare più informazioni, anche per quanto riguarda le tappe 2024 di F'n'M.

PROGRAMMA ROMA

- |              |   |              |   |
|--------------|---|--------------|---|
| <b>15.30</b> | Registrazione/accoglienza, coffee break e networking  | <b>17.25</b> | La strategia IVECO per una catena del freddo sempre più sostenibile: il contributo di prodotto e tecnologia in funzione della decarbonizzazione - Valerio Vanacore - Responsabile Trazioni Alternative Iveco Mercato Italia |
| <b>16.00</b> | Apertura lavori chairman - Giuseppe Guzzardi - Direttore OITAF<br>Benvenuto Massimo Artusi Vicepresidente Truck&Van Federauto | <b>17.40</b> | 1970-2024: ATP, (più di) 50 anni e li dimostra - Bruno Cortecci - Commissione Onu-Unece   |
| <b>16.15</b> | Introduzione - Clara Ricoszi - Presidente OITAF   | <b>18.00</b> | Le frontiere della tecnologia nel trasporto a temperatura controllata - Stefano Brivio - AD MGH   |
| <b>16.20</b> | La regione Lazio e le sue specificità alimentari - Marco Comelli - Resp. Scientifico OITAF                                    | <b>18.15</b> | Networking + aperitivo  |
| <b>16.35</b> | Soluzioni logistiche sul territorio - Massimo Marciani - Presidente Freight Leaders Council                                   | <b>18.50</b> | Fine evento   |
| <b>16.50</b> | ATP in Italia e in Europa - Giuliano Caselli - Direttore Cernafrigid-Tecnea   |              |   |
| <b>17.05</b> | Coffee break  |              |   |

Addendum

Esposizione statica veicoli ATP del Gruppo Romana Diesel

# Transizione ecologica con i biocarburanti rinnovabili

“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”, è quanto ha affermato Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto, con delega ai Trucks&Van, 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 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. La decisione della commissione parlamentare industria rappresenta 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 a 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”.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**NEWS**

**Firmato il contratto di lavoro del trasporto, logistico e spedizioni**

**Transizione ecologica con i biocarburanti rinnovabili**

**Zes "unico" nel Mezzogiorno?**

## FOCUS furgoni

### INTERVISTA

**Secondo Massimo Artusi, vicepresidente Federauto con delega truck e van, per quanto riguarda l'elettrico, quella interessata è solo una piccola parte del panorama dei clienti. Artusi non è, forse, politicamente corretto, ma afferma che l'elettrico suscita molta diffidenza e scetticismo nella clientela, ma parla con i dati alla mano.**

**Quanto incidono, oggi, sul mercato, i veicoli elettrici?**

"Dai dati - dice - non emerge nessun segnale di miglioramento nel percorso di elettrificazione, dove i veicoli elettrici puri sono fermi al 3,6% nel primo quadrimestre. Il fondo disponibile per gli incentivi è ancora fermo, con una disponibilità di circa il 95%. La richiesta è molto marginale a causa dei costi molto elevati, e delle tariffe dei committenti

### L'elettrico? Sembra un'operazione di marketing

non allineate a questi prezzi. Per quanto le case costruttrici tentino di investire e vendere i prodotti elettrici, il divario dei costi e della domanda del mercato va in direzioni opposte, e non convergenti, diversamente da quanto sperano i legislatori europei".

**Come rispondono i clienti alla proposta elettrica?**

"Con molta diffidenza e scetticismo. Sono pochi i clienti interessati - rivela - e rappresentano una piccola parte del parco veicoli delle flotte, sembra più un'operazione di marketing che di passaggio a una tipologia di alimentazione, decisa da logiche imprenditoriali legate alla bontà del prodotto, il tutto sempre con le poche eccezioni. Determinante resta l'impossibilità del trasportatore di ribaltare i costi di acquisto e gestione dei mezzi elettrici alla committenza che resta riluttante a riconoscere i maggiori costi, diretti e indiretti, di esercizio e le limitazioni, o condizioni, operative che influiscono sull'operatività. È necessario intervenire sul fronte degli incentivi modificando alcune misure, come l'estensione ad alimentazioni diverse dall'elettrico, compreso il Diesel, l'eliminazione dell'obbligo di rotamazione, l'estensione del beneficio alle società di noleggio limitatamente ai veicoli elettrici, il recupero dei fondi non spesi degli anni

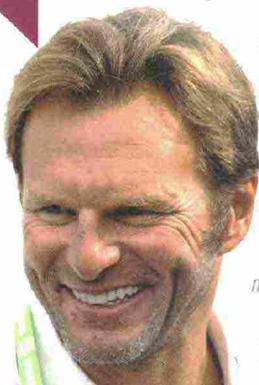
precedenti (circa 9 milioni) e, infine, aumentare il tempo necessario alle pratiche".

**Qual è l'impegno delle concessionarie nella proposta elettrica?**

"Alto per la proposta - afferma convinto - ma anti-economica come margine e molto dispendiosa: costa tanto la divulgazione con pochissimo ritorno. Le problematiche non sono poche: non esiste certezza del valore dell'usato, i listini sono troppo elevati, la carenza di strutture di ricarica, un prodotto spesso troppo sofisticato. Ci metterei - continua - anche i costi di gestione, che sono troppo alti, sembra un controsenso ma è vero, per esempio, che la manutenzione costa di più sull'elettrico che su Diesel, perché è molto legata al probabile cambio dei pacchi batteria".

**Previsioni?**

"Piuttosto cupe. Una situazione che ci preoccupa - rivela - e ci ha spinto al parlamento e alle istituzioni europee per allertare sul 'corto circuito' che si sta creando. Da un lato c'è una legislazione, dall'altro l'operatività. Questo stress provoca un ritardo nell'adozione di veicoli nuovi con impatto negativo sull'ambiente e sulla sicurezza stradale".



È inderogabile abbinare le strategie di promozione all'acquisto dei veicoli elettrici con quelle di supporto agli investimenti nelle infrastrutture di ricarica. La proposta di Motus-E prevede, per i veicoli elettrici sotto le 3,5 tonnellate, un incentivo all'acquisto pari al 20% della differenza di costo tra veicoli elettrici ed endotermici, oltre all'esenzione dal pedaggio autostradale e dalle tasse di immatricolazione e circolazione.

Infine, il quinto punto riguarda la Partnership Pubblico-Privata (PPP), modello che crea situazioni vantaggiose grazie alla messa in comune delle risorse, favorendo nel processo di decarbonizzazione il coinvolgimento di PMI e microimprese. Secondo Motus-E, tanto più le partnership sono ampie, maggiormente accelerano l'adozione di veicoli commerciali a impatto zero.

La carenza di infrastrutture è uno dei motivi che ritardano l'affermarsi dell'elettrico; anche l'ultima campagna di incentivi non ha dato grandi risultati e gli addetti ai lavori chiedono di cambiarne alcune regole.



I veicoli elettrici sembrano segnare il passo, anche se la tendenza è positiva; nel mercato degli LCV a batteria, è Opel ad essere in testa con Fiat Professional al secondo e Peugeot al terzo posto. Tutti marchi di Stellantis che, a sua volta, è leader di mercato.



### LE INIZIATIVE POSSIBILI PER LA RICARICA

Quanto alle infrastrutture di ricarica, per favorire l'elettrificazione dei veicoli merci fino a 300 km di percorrenza, le iniziative suggerite dal secondo report riguardano per esempio le offerte integrate che gli operatori di ricarica propongono a quelli della logistica per abbattere il costo operativo dei veicoli e per garantire un utilizzo maggiore delle infrastrutture installate ad hoc. I Comuni dovrebbero installare punti di ricarica di media potenza (50 kW) nei parcheggi di carico e scarico su strada, oltre che riqualificare aree comunali da adibire ad aree di ricarica in ambito urbano, oppure a rimessaggi comunali disponibili per le imprese di logistica. Poi si propone la scontistica sulla ricarica sia lungo il percorso sia notturna nei depositi, e il servizio sharing per la condivisione dei veicoli commerciali elettrici. Anche mettere a disposizione un punto

di ricarica ad alta potenza (almeno 100 kW) nelle aree commerciali, faciliterebbe l'adozione di mezzi elettrici; questa soluzione consentirebbe di sfruttare un costo €/kWh più vantaggioso di quello ubicato in ambito pubblico.

Gli operatori di logistica invece potrebbero offrire la possibilità di ricarica ad alta potenza in deposito a terze parti, durante le ore di operatività dei propri mezzi. Infine le istituzioni nazionali dovrebbero aprire dei fondi dedicati alle ricariche, in deposito, dei mezzi commerciali.

Dunque soluzioni più o meno attuabili e proposte non mancano anche se alla base di tutto sembra esserci un problema diremmo "culturale" di non facile risoluzione. E allora, forse, evidenziare i vantaggi della propulsione elettrica, al di là della presunzione di un universale "anelito" green che non tutti, legittimamente, hanno, potrebbe essere un primo passo verso la decarbonizzazione. #



# **TRUCK**

## **Web**



## Prorogata la scadenza per l'installazione dei nuovi tachigrafi intelligenti in Europa

La Commissione europea aveva inizialmente fissato come termine ultimo il 21 agosto

Fino al 30 settembre, l'Unione Europea concede una proroga per l'installazione dei **tachigrafi intelligenti** di ultima versione. [La Commissione europea aveva inizialmente stabilito come scadenza il 21 agosto](#) per l'obbligo di installare i nuovi **tachigrafi** sui veicoli di nuova **immatricolazione** con massa superiore a 3,5 tonnellate impiegati nel trasporto di merci o persone.

Lo ha confermato in una nota il sottosegretario alle **Imprese e made in Italy**, **Massimo Bitonci (Lega)**.

## Ritardi nella fornitura causano difficoltà per il settore dell'autotrasporto

I ritardi nella fornitura dei nuovi dispositivi, che non possono essere attribuiti al settore dell'autotrasporto, hanno creato seri problemi ai rivenditori che si sono trovati nell'impossibilità di consegnare veicoli conformi alla normativa entro la data stabilita.

In risposta a un appello di **Federauto**, Bitonci è intervenuto lo scorso luglio presso la direzione generale per le politiche industriali e del mercato del MIMIT, cercando di rappresentare le criticità.

## Tolleranza accordata dalla Commissione europea grazie all'intervento italiano

Anche grazie agli sforzi del sottosegretario Massimo Bitonci, la **Dd Move** della Commissione europea ha invitato gli Stati membri coinvolti nella problematica a concedere una qualche forma di tolleranza da parte degli organi di vigilanza sui trasporti domestici.

In seguito a questo invito, **il Ministero dell'Interno italiano** ha segnalato alle prefetture la necessità di adottare "un temporaneo regime di tolleranza" **fino al prossimo 30 settembre**, permettendo così alle aziende di adeguarsi alla nuova normativa **senza subire sanzioni immediate**.

La decisione della Commissione europea rappresenta un sollievo per il settore **dell'autotrasporto** e contribuirà a evitare potenziali interruzioni nella catena di **approvvigionamento** e nei servizi di trasporto in Europa.

## Target CO2 per i veicoli pesanti, Artusi (Federauto Trucks): “Dalla Commissione UE risposte vaghe ed evanescenti”

"L'intero impianto della risposta della Commissione si basa su veri e propri atti di fede sulla capacità dei programmi comunitari di far accadere, alle scadenze del 2030/2040/2050, soluzioni che sono in realtà oggettivamente complesse e tutt'altro che scontate", ha detto Artusi nel commentare la risposta della Commissione UE ai quesiti posti dai rappresentanti del Parlamento italiano.

09/15/2023 di Redazione



Il tema è quello del percorso [che la Commissione UE ha individuato per ridurre le emissioni di CO2 dei veicoli pesanti nel medio-lungo periodo](#). Massimo [Artusi](#), vicepresidente di

Federauto con delega ai Trucks&Van e neo-componente del Board di AECDR, l'Associazione europea dei Dealer, ha commentato la risposta della stessa Commissione ai quesiti posti dal Parlamento italiano, in particolare dalle commissioni competenti di Camera e Senato. Ecco le sue parole:

“Appaiono sorprendenti le modalità piuttosto vaghe ed evanescenti con cui la Commissione ha risposto alle legittime domande di chiarimento avanzate dal nostro Parlamento sulla fattibilità – e sul relativo impatto per la decarbonizzazione – della proposta di Regolamento sui target di emissione di CO2 per gli HDV che, come è noto, concentra l'intera misura sull'unica soluzione tecnologica dei veicoli industriali cosiddetti zero-emission”, ha scritto Artusi in una nota.

### La posizione di Artusi e di Federauto Trucks

“L'intero impianto della risposta della Commissione **si basa, infatti, su veri e propri atti di fede sulla capacità dei programmi comunitari di far accadere, alle scadenze del 2030/2040/2050, soluzioni che sono in realtà**



**oggettivamente complesse e tutt'altro che scontate.**

Ad esempio, da una parte l'interrogativo sul fatto che il truck elettrico non decarbonizza alcunché fintanto che la produzione di energia sarà prevalentemente di fonte fossile viene liquidato rimandando ai generici obiettivi

della Direttiva RED II sulle fonti rinnovabili, dall'altra la soluzione del problema della carenza di infrastrutture adeguate alla ricarica dei futuri camion elettrici viene affidata ad una tutt'altro che certa attuazione del Regolamento AFIR”.

“La stessa legittima domanda su come la Commissione UE intenda affrontare la criticità degli elevati investimenti richiesti a carico delle imprese di autotrasporto per il rinnovo tecnologico del parco”, ha aggiunto Artusi, “viene bypassata facendo riferimento ad un programma IPCEI che è, in realtà, limitato al sostegno per l'acquisto dei veicoli commerciali pesanti a idrogeno, ossia di mezzi a tutt'oggi sostanzialmente inesistenti, mentre il delicato tema delle batterie viene demandato ad una non meglio precisata ambiziosa proposta di normativa europea”.

Si spera negli emendamenti al testo

“Si tratta, ancora una volta **di un approccio ideologico e, in questo caso,**

**anche gravemente elusivo, che non tiene minimamente conto delle dinamiche della domanda.**

Pertanto, non resta che auspicare che l'iter emendativo del testo – in corso in queste settimane presso la Commissione ENVI del Parlamento Europeo – possa rendere credibile per il mercato e concretamente utile per i target di decarbonizzazione la misura sui limiti di emissione di CO2 per gli HDV, a partire dal raggiungimento – **ben messo a fuoco dal Governo italiano, del quale condividiamo la linea e al quale continueremo a fornire il nostro più convinto supporto** – dell'obiettivo di riconoscere un efficace meccanismo di correction factor, in grado di parificare le propulsioni alimentate con biocarburanti e biometano di fonte rinnovabile a quelle definite zero-emission”.

## Federauto Trucks: «Sul target CO2 la risposta della Commissione UE lascia perplessi»



14 Settembre 2023

«Desta più di una perplessità l'atteggiamento che continua ad avere la Commissione UE in materia di **target CO<sub>2</sub> e decarbonizzazione per i veicoli pesanti HDV (Heavy-Duty Vehicles)**». **Massimo Artusi**, vicepresidente di **Federauto** con delega ai truck e van e neocomponente del

board di **AECDR**, l'associazione europea dei dealer, ha così commentato la risposta delle autorità di Bruxelles ai quesiti rivolti loro dalle commissioni competenti di Camera e Senato italiani.

«Appaiono francamente sorprendenti – ha detto Artusi – le modalità piuttosto vaghe ed evanescenti con cui la Commissione ha risposto alle legittime domande di chiarimento avanzate dal nostro Parlamento sulla **fattibilità** – e sul relativo impatto per la decarbonizzazione – della proposta di **Regolamento sui target di emissione di CO<sub>2</sub> per gli HDV**». Quest'ultima normativa concentra l'intera misura sull'unica soluzione tecnologica dei **veicoli industriali a zero emissioni**.

«L'intero impianto della risposta della Commissione – ha continuato – si basa infatti su veri e propri atti di fede nella capacità dei programmi comunitari di far accadere, alle scadenze del 2030/2040/2050, soluzioni che sono in realtà oggettivamente complesse e tutt'altro che scontate». Per esempio, secondo il vicepresidente, «il fatto che **il truck elettrico non decarbonizzi** alcunché fintanto che la **produzione di energia** sarà prevalentemente di **fonte fossile** viene liquidato rimandando ai generici obiettivi

della **Direttiva RED II** sulle fonti rinnovabili. Oppure la soluzione del problema della **carenza di infrastrutture** adeguate alla **ricarica** dei futuri camion elettrici viene affidata ad una tutt'altro che certa attuazione del **Regolamento AFIR**».

«La stessa legittima domanda su come la Commissione UE intenda affrontare la criticità degli **elevati investimenti** richiesti a carico delle imprese di autotrasporto per il **rinnovo tecnologico del parco** – ha aggiunto Artusi – viene bypassata facendo riferimento ad un **programma IPCEI** che è, in realtà, limitato al **sostegno per l'acquisto dei veicoli commerciali pesanti a idrogeno**, ossia di mezzi a tutt'oggi sostanzialmente **inesistenti**, mentre il delicato tema delle batterie viene demandato ad una non meglio precisata ambiziosa proposta di normativa europea».

Il leader di Federauto Trucks conclude che si tratta, ancora una volta, di un **approccio ideologico e anche gravemente elusivo**, che non tiene minimamente conto delle dinamiche della domanda. «Pertanto, non resta che auspicare che l'iter emendativo del testo – in corso in queste settimane presso la Commissione ENVI del Parlamento Europeo – possa rendere credibile per il mercato e concretamente utile per i target di decarbonizzazione la misura sui limiti di emissione di CO2 per gli HDV». Questo a partire dal **raggiungimento** – «ben messo a fuoco dal Governo italiano, del quale condividiamo la linea e al quale continueremo a fornire il nostro più convinto supporto» – **dell'obiettivo di riconoscere un efficace meccanismo di correction factor**, in grado di **parificare le propulsioni** alimentate con **biocarburanti e biometano di fonte rinnovabile** a quelle **zero-emission**.

## Artusi su risposta UE su CO2 a Parlamento italiano



FERRUCCIO VENTUROLI

18/09/2023

«Desta più che una perplessità l'atteggiamento che continua ad avere la Commissione UE in materia di target CO2 e decarbonizzazione per i veicoli pesanti HDV». Lo ha dichiarato **Massimo Artusi**, vicepresidente di **Federauto con delega ai Trucks&Van** e neo-componente del Board di AECDR, l'Associazione europea dei Dealer, commentando la risposta delle autorità di Bruxelles ai quesiti rivolti loro dalle commissioni competenti di Camera e Senato.

«Appaiono, infatti, francamente sorprendenti», ha aggiunto Artusi, «le modalità piuttosto vaghe ed evanescenti con cui la Commissione ha risposto alle legittime domande di chiarimento avanzate dal nostro Parlamento sulla fattibilità – e sul relativo impatto per la decarbonizzazione – della proposta di Regolamento sui target di emissione di CO2 per gli HDV che, come è noto, concentra l'intera misura sull'unica soluzione tecnologica dei veicoli industriali cosiddetti zero-emission».

«L'intero impianto della risposta della Commissione», ha spiegato il rappresentante di Federauto e AECDR, «si basa, infatti, su veri e propri atti di fede sulla capacità dei programmi comunitari di far accadere, alle scadenze del 2030/2040/2050, soluzioni che sono in realtà oggettivamente complesse e tutt'altro che scontate. Ad esempio, da una parte l'interrogativo sul fatto che il truck elettrico non decarbonizza alcunché fintanto che la produzione di energia sarà prevalentemente di fonte fossile viene liquidato rimandando ai generici obiettivi della Direttiva RED II sulle fonti rinnovabili, dall'altra la soluzione del problema della carenza di infrastrutture adeguate alla ricarica dei futuri camion elettrici viene affidata ad una tutt'altro che certa attuazione del Regolamento AFIR».

«La stessa legittima domanda su come la Commissione UE intenda affrontare la criticità degli elevati investimenti richiesti a carico delle imprese di autotrasporto

*per il rinnovo tecnologico del parco», ha aggiunto Artusi, «viene bypassata facendo riferimento ad un programma IPCEI che è, in realtà, limitato al sostegno per l'acquisto dei veicoli commerciali pesanti a idrogeno, ossia di mezzi a tutt'oggi sostanzialmente inesistenti, mentre il delicato tema delle batterie viene demandato ad una non meglio precisata "ambiziosa proposta di normativa europea"».*

*«Si tratta, ancora una volta», ha concluso Artusi, «di un approccio ideologico e, in questo caso, anche gravemente elusivo, che non tiene minimamente conto delle dinamiche della domanda. Pertanto, non resta che auspicare che l'iter emendativo del testo – in corso in queste settimane presso la Commissione ENVI del Parlamento Europeo – possa rendere credibile per il mercato e concretamente utile per i target di decarbonizzazione la misura sui limiti di emissione di CO2 per gli HDV, a partire dal raggiungimento – ben messo a fuoco dal Governo italiano, del quale condividiamo la linea e al quale continueremo a fornire il nostro più convinto supporto – dell'obiettivo di riconoscere un efficace meccanismo di correction factor, in grado di parificare le propulsioni alimentate con biocarburanti e biometano di fonte rinnovabile a quelle definite zero-emission».*

## La UE boccia i target CO2 per veicoli pesanti.

### Soddisfatte IRU, Federauto Trucks e Fai

La relazione della Commissione Trasporti della Ue prevede una definizione di carburanti CO2 neutri (CO2 neutral fuels) che include anche i biocarburanti, oltre agli e-fuel. «È un passo avanti – ha commentato Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto – verso una soluzione equilibrata per la transizione green. Ma ricordiamo che l'ultima parola spetterà alla Commissione Ambiente». «Quando le istituzioni comprendono realmente le capacità del sistema dei servizi in Europa – ha sottolineato Paolo Uggè, presidente di Fai-Confrtrasporto – si possono trovare compromessi che non distruggano, ma invece valorizzino l'ambiente e l'economia»

20 Settembre 2023



Notizie confortanti da Bruxelles per il settore dell'autotrasporto. La **Commissione trasporti e turismo (TRAN) del Parlamento europeo** ha infatti respinto le valutazioni relative al cosiddetto “**target CO2**”, deliberando che anche i **biocarburanti** vanno inclusi nella definizione di **carburanti CO2 neutri**, così come gli e-fuel.

Per i camion l'obiettivo di riduzione CO2 rimane del **30%** per il periodo di riferimento **2030-2034**, come stabilito dalla legislazione attuale. Ciò tiene conto delle preoccupazioni del settore secondo cui i fattori abilitanti, come la diffusione a livello europeo di infrastrutture per i combustibili alternativi (ricarica, connessioni alla rete e

capacità) non saranno in grado di soddisfare l'obiettivo più elevato del 45% proposto dalla Commissione europea. In particolare, l'obiettivo **dal 2040 in poi** è stato ridotto **dal 90%**, come proposto dalla Commissione Europea, al **75%**. Sostenute dai Paesi nordici, sono state poi previste **esenzioni** essenziali per alcune categorie di mezzi ad alta capacità, veicoli di grandi dimensioni di peso **superiore a 40 tonnellate e/o di lunghezza superiore a 18,75 metri**.

## **Artusi: «Passo in avanti, ma aspettiamo la Commissione Ambiente»**

«È un passo avanti verso una soluzione equilibrata – ha dichiarato **Massimo Artusi**, vicepresidente di **Federauto**, con delega **trucks&van** – in grado di garantire contemporaneamente, attraverso un mix di proposte non alteranti il clima, la sostenibilità ambientale, sociale ed economica della transizione green».

«Tuttavia – ha avvertito Artusi – si tratta solo di un parere, seppur tecnico e politico e anche se non l'unico espresso negli ultimi tempi da vari organismi europei e mondiali a favore di carburanti bio e carbon neutral. A livello parlamentare, **l'ultima parola** spetterà infatti alla **Commissione Ambiente** dove, raccolti i pareri delle altre commissioni, si concentrerà la decisione parlamentare. Fermo restando che l'approvazione finale avverrà **dopo il Trilogo** (il negoziato interistituzionale informale che riunisce rappresentanti del Parlamento europeo, del Consiglio dell'Unione europea e della Commissione europea – *ndR*)».

«Per questo – ha concluso Artusi – **non dobbiamo abbassare la guardia**, illudendoci che la proposta di regolamento sia stata adeguatamente e definitivamente corretta. La strada per una soluzione realistica ai problemi climatici è ancora lunga da percorrere. Per parte nostra, noi siamo determinati a impegnarci, giorno per giorno, per far sì che il consenso su scelte logiche prevalga sull'approccio ideologico».

## **Uggè: «Decisione che guarda in faccia la realtà»**

«Finalmente si guarda alla realtà – ha commentato il presidente di **Fai-Confrtrasporto**, **Paolo Uggè** – Il principio espresso nella relazione della Commissione Trasporti dimostra che, quando le istituzioni comprendono le capacità del sistema dei servizi in Europa, si possono trovare compromessi che non distruggano, ma invece valorizzino l'ambiente e l'economia».

«In particolare – ha spiegato il presidente della Federazione degli autotrasportatori Italiani – l'immediata applicazione del cosiddetto '**fattore di correzione del carbonio**' (**Carbon Correction Factor**) rettifica il calcolo delle emissioni previsto dalla Commissione europea, riflettendo la **quota percentuale di carburante alternativo** utilizzato dal mezzo pesante da immatricolare».

«Complimenti, quindi, al relatore **Massimiliano Salini** di Forza Italia che ha permesso di far ritrovare armonia su un tema che avrebbe generato tensioni tra gli operatori del trasporto merci e della logistica», conclude Uggè.

### **Marian: «Lasciato uno spazio adeguato ai biocarburanti»**

Anche l'IRU ha accolto **con favore il voto della Commissione**, ritenendo che fissi «un **ritmo realistico per la decarbonizzazione del trasporto stradale** e preservi le opzioni tecnologiche essenziali, in linea con le esigenze e le richieste del settore».

«Apprezziamo pienamente il pragmatismo dei membri di TRAN – ha detto **Raluca Marian**, direttrice dell'IRU per l'advocacy dell'UE – che hanno deciso di lasciare aperte tutte le opzioni agli operatori dei trasporti. Gli emendamenti della commissione hanno concesso uno **spazio adeguato ai carburanti a zero emissioni di carbonio** come soluzione a lungo termine per il trasporto sostenibile dei veicoli pesanti, insieme all'elettrificazione e all'idrogeno».

«Condividiamo inoltre la visione secondo cui il settore logistico dell'UE ha bisogno di **opzioni dopo il 2040** – ha continuato Marian – e che una **quota di mercato del 10%** per i motori a combustione interna significa praticamente **assenza di mercato**. Lo spazio del 25% lascia invece una porta importante aperta, in particolare per servire al meglio i corridoi commerciali a lungo raggio, dove la combustione potrebbe rimanere una scelta eccellente per l'efficienza operativa».



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

## **.Federauto Trucks: Artusi, bene la Commissione Trasporti Ue, ma non bisogna abbassare la guardia**

(FERPRESS) – Roma, 20 SET – «Il voto con cui la Commissione Trasporti del Parlamento europeo ha espresso un parere secondo il quale anche i biocarburanti vanno inclusi nella definizione di carburanti CO2 neutri è un passo avanti verso quella soluzione equilibrata in grado di garantire contemporaneamente, attraverso un mix di soluzioni a zero climalteranti, la sostenibilità ambientale, sociale ed economica della transizione green».

Lo ha dichiarato Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto, con delega Trucks&Van, commentando il parere approvato della Commissione Trasporti del Parlamento europeo.

«Ma si tratta, appunto», ha continuato il vicepresidente di Federauto, «solo di un orientamento – tecnico e politico – che ci impone di non dimenticare che quello approvato è soltanto un parere (anche se non l'unico espresso negli ultimi tempi da vari organismi europei e mondiali a favore di carburanti bio e carbon neutral) e che, a livello parlamentare, l'ultima parola spetta alla Commissione Ambiente dove – raccolti i pareri delle altre commissioni – si concentrerà la decisione parlamentare. Fermo restando che l'approvazione finale avverrà dopo il Trilogo».

«Per questo», ha concluso Artusi, «non dobbiamo abbassare la guardia, illudendoci che la proposta di regolamento sia stata adeguatamente e definitivamente corretta. La strada per una soluzione realistica ai problemi climatici è ancora lunga da percorrere. Per parte nostra, noi siamo determinati a impegnarci, giorno per giorno, per far sì che il consenso su scelte logiche prevalga sull'approccio ideologico».

## Federauto, bene il Pe, non abbassare la guardia

**12:46 Mercoledì 20 Settembre 2023**

"Il voto con cui la Commissione Trasporti del Parlamento europeo ha espresso un parere secondo il quale anche i biocarburanti vanno inclusi nella definizione di carburanti CO2 neutri è un passo avanti verso quella soluzione equilibrata in grado di garantire contemporaneamente, attraverso un mix di soluzioni a zero climalteranti, la sostenibilità ambientale, sociale ed economica della transizione green". Così Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto, con delega Trucks&Van, commenta il parere approvato dalla Commissione Trasporti del Parlamento europeo. "Si tratta però solo di un orientamento, tecnico e politico, che ci impone di non dimenticare - aggiunge Artusi - che quello approvato è soltanto un parere (anche se non l'unico espresso negli ultimi tempi da vari organismi europei e mondiali a favore di carburanti bio e carbon neutral) e che, a livello parlamentare, l'ultima parola spetta alla Commissione Ambiente dove, raccolti i pareri delle altre commissioni, si concentrerà la decisione parlamentare. Fermo restando che l'approvazione finale avverrà dopo il Trilogo. Per questo non dobbiamo abbassare la guardia, illudendoci che la proposta di regolamento sia stata adeguatamente e definitivamente corretta. La strada per una soluzione realistica ai problemi climatici è ancora lunga da percorrere. Per parte nostra, noi siamo determinati a impegnarci, giorno per giorno, per far sì che il consenso su scelte logiche prevalga sull'approccio ideologico".

## Target Ue emissioni camion: Artusi (Federauto Trucks&Van), positivo il voto della Commissione Trasporti

L'organo Ue ha espresso un parere secondo il quale anche i biocarburanti vanno inclusi nella definizione di carburanti CO2 neutri

REDAZIONE T-I  
20 SETTEMBRE 2023

“Il voto con cui la **Commissione Trasporti del Parlamento** europeo ha espresso un parere secondo il quale anche i **biocarburanti** vanno inclusi nella definizione di **carburanti CO2 neutri** è un passo avanti verso quella soluzione equilibrata in grado di garantire contemporaneamente, attraverso **un mix di soluzioni a zero climalteranti**, la **sostenibilità ambientale**, sociale ed economica della **transizione green**”. Lo ha dichiarato **Massimo Artusi**, **vicepresidente di Federauto**, con delega Trucks&Van, commentando il parere approvato della Commissione Trasporti del Parlamento europeo.

Si tratta, però, precisa **Artusi**, solo di un orientamento tecnico e politico, “che ci impone di non dimenticare che quello approvato è soltanto un parere (anche se non l'unico espresso negli ultimi tempi da vari organismi europei e mondiali a favore di carburanti bio e carbon neutral) e che, a livello parlamentare, l'ultima parola spetta alla **Commissione Ambiente** dove – raccolti i pareri delle altre commissioni – si concentrerà la decisione parlamentare. Fermo restando che l'approvazione finale avverrà dopo il Trilogo”.

Secondo il vicepresidente di **Federauto**, il settore non deve quindi “abbassare la guardia” finché la proposta di regolamento non sia definitivamente corretta. “La strada per una **soluzione realistica ai problemi climatici** è ancora lunga da percorrere. Per parte nostra, noi siamo determinati a impegnarci, giorno per giorno, per far sì che il consenso su scelte logiche prevalga sull'approccio ideologico”.

## Biocarburanti, l'Europa ci pensa un po' di più

Anche la Commissione Trasporti del Parlamento UE considera "green" i carburanti derivati da prodotti biologici. Ok per l'autotrasporto



25 Settembre 2023 alle 16:00

Di: [Francesco Stazi](#)

L'Europa ha dei dubbi sul **Green Deal**? Chiaramente a seconda della sponda politica dalla quale si guarda la questione le opinioni sono contrastanti, un dato di fatto, però, è che la **Commissione Trasporti del Parlamento UE** ha espresso un parere positivo all'equiparazione dei cosiddetti biocarburanti agli altri carburanti CO2 neutri e questa, soprattutto, per il mondo dei camion è una (buona) notizia.

Non sono stati toccati, in quella stessa sede, gli obiettivi di **riduzione** di emissioni di CO2 per il 2030, ma già possiamo parlare di un passo verso un maggior equilibrio. Se questo dipenda dall'addio di Frans Timmermans alla Commissione Europea, dove era, appunto, il responsabile per il Clima e il Green Deal non è certo, ma la notizia viene interpretata in maniera positiva negli ambienti della logistica e anche come una **piccola vittoria italiana** visto che l'attuale Governo ha sempre spinto in questa direzione.

### Un cammino iniziato qualche tempo fa

Dopo l'apertura di credito del Parlamento europeo, arrivata a luglio, ora anche la Commissione Trasporti dello stesso Parlamento Europeo (TRAN) si è espressa

favorevolmente all'inclusione dei [biofuel](#) nel novero dei carburanti CO2-neutri che possono concorrere alla decarbonizzazione dell'autotrasporto.

In più, la stessa Commissione parlamentare ha espresso parere positivo alla **revisione** degli obiettivi decisi dalla Commissione europea nella prima parte dell'anno, spingendo per un più prudente **75%** di riduzione delle emissioni allo scarico rispetto ai livelli del 2019 in vista del 2040. La [Commissione UE](#), invece, ha proposto una riduzione nell'ordine del 90%.

## **Soddisfazione nelle associazioni di categoria**

Al di là delle parti politiche di maggioranza e opposizione sono le **associazioni di settore** che più plaudono alla decisione che, ripetiamo, è **non vincolante** visto che ci sono da compiere i passaggi alla Commissione Ambiente sempre del Parlamento UE per passare al cosiddetto Trilogo (Commissione, Consiglio e Parlamento) per ottenere un provvedimento definitivo.

In particolare **Massimo Artusi** vicepresidente di Federauto, con delega Trucks&Van il settore dell'Associazione che raccoglie i concessionari di veicoli Commerciali e industriali ha dichiarato che

"il voto con cui la Commissione Trasporti del Parlamento europeo ha espresso un parere secondo il quale anche i biocarburanti vanno inclusi nella definizione di carburanti CO2 neutri è un passo avanti verso quella soluzione equilibrata in grado di garantire contemporaneamente, attraverso un mix di soluzioni a zero climalteranti, la sostenibilità ambientale, sociale ed economica della transizione green".

Ma dato che, come detto, si tratta solo di un parte non vincolante sempre secondo Artusi non bisogna abbassare la guardia, illudendosi che la proposta di regolamento sia stata adeguatamente e definitivamente corretta e l'Associazione si impegnerà perché venga perseguito un iter giusto e corretto e non un **approccio ideologico**.

## Auto, camion e bus Euro 7, via libera del Consiglio Ue al regolamento. Cosa cambia e da quando

Novità anche per i veicoli elettrici: ecco quali. La posizione di Federauto e le parole del ministro Urso

Roma, 25 settembre 2023 – **Auto, veicoli commerciali e smog**: oggi il Consiglio Ue ha dato il via libera alla proposta di regolamento per l'omologazione dei **veicoli a motore Euro 7**.

### Di cosa parliamo

Il nuovo regolamento – che per la prima volta riguarda auto, furgoni e mezzi pesanti – si occupa dell'omologazione dei veicoli a motore, dei motori, dei sistemi e delle componenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le loro **emissioni e la durata delle batterie**.

### Gli obiettivi

Gli obiettivi del regolamento: **stabilire norme più adeguate** per le emissioni dei veicoli e ridurre ulteriormente le emissioni di inquinanti atmosferici dal trasporto su strada.

### L'iter del regolamento

Ma che cosa prevede la proposta e che cosa cambia? Intanto una premessa doverosa: **la posizione del Consiglio** arriva dopo la proposta della Commissione, avanzata un anno fa, e prima che il regolamento venga **discusso al Parlamento Europeo** che potrebbe naturalmente modificarlo. Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

L'Anfia – l'associazione nazionale filiera industria automobilistica – stima che per chiudere l'iter e arrivare alle nuove regole potrebbero essere **necessari 48-60 mesi**.

## Che cosa cambia

Che cosa cambia? Il Consiglio europeo – con i ministri dell'Industria dei paesi membri – rispetto alla proposta che aveva avanzato la Commissione hanno riportato **auto e veicoli commerciali leggeri** (in sostanza furgoni) **ai limiti previsti per Euro 6**. Per i motori a combustione, quindi, non cambierà nulla. Invece **per camion e autobus i limiti sulle emissioni inquinanti saranno più stringenti** rispetto ad euro 6 “ma fattibili”, osserva Anfia, rispetto alla proposta ben più severa che aveva avanzato la Commissione l'anno scorso. Tra le altre novità: saranno misurate anche le **emissioni che derivano dai freni e dagli pneumatici**.

## Cosa cambia per le auto elettriche

Il regolamento introduce anche **prescrizioni prestazionali minime** per la durabilità della **batteria nelle auto elettriche** e impone prescrizioni più rigorose per la **durata di vita dei veicoli**.

## La posizione di Federauto

**Federauto però esprime preoccupazione**, prevedendo un **aumento del costo** dei veicoli. Perché, è il ragionamento, per arrivare alla nuova classe ambientale Euro7 il settore dovrà affrontare investimenti e quindi spese extra, che inevitabilmente saranno ribaltati sugli utenti. Inoltre, è l'osservazione di Federauto, “i tempi non ci trovano favorevoli perché si stanno sovrapponendo norme che stanno rendendo la vita di costruttori, concessionari e clienti particolarmente complessa. Il disegno finale non è molto chiaro. Anche se l'obiettivo ci pare quello di arrivare ad **avere meno veicoli sulle strade**”.

## Le parole di Adolfo Urso

**“Ha finalmente prevalso la ragione sull'ideologia**, quindi la linea italiana di responsabilità, concretezza e pragmatismo. Il dossier sull'Euro 7 l'abbiamo messo sulla giusta strada che è quella di coniugare la transizione verso l'elettrico alle esigenze di cittadini, lavoratori e imprese europee. Ci siamo riusciti con una larga maggioranza e questo ci conforta anche sui prossimi dossier”. Così **il ministro delle Imprese** e del made in Italy, Adolfo Urso.

## Euro 7: la pragmatica posizione del Consiglio sulle emissioni

Ieri il Consiglio ha adottato la sua posizione (*il cosiddetto "orientamento generale"*) sulla proposta di regolamento sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie, meglio noto come regolamento **Euro 7**.

Una decisione presa grazie anche alla *moral suasion* di alcuni paesi membri con una solida industria automobilistica, come **Francia, Italia e Repubblica Ceca**. Proprio il ministro ceco dell'Industria e del Commercio, **Jozef Síkela**, ha spiegato a Euronews la propria posizione politica: *"Ho la sensazione che si stia andando nella giusta direzione. Siamo consapevoli dell'importanza dell'industria automobilistica per l'economia europea e ceca in particolare. Rappresenta il 10% del Pil totale, oltre il 20% delle esportazioni. Quindi dobbiamo essere consapevoli dell'impatto"*.

### La posizione del Consiglio

Il nuovo regolamento — *che per la prima volta include nel campo di applicazione di un unico atto giuridico autovetture, furgoni e veicoli pesanti* — mira a stabilire regole più appropriate per le emissioni dei veicoli e a ridurre ulteriormente le emissioni di inquinanti atmosferici prodotte dal trasporto su strada.

Nella sua posizione il **Consiglio raggiunge un equilibrio tra prescrizioni rigorose in materia di emissioni dei veicoli e investimenti supplementari per l'industria**, in un momento in cui i costruttori europei di autovetture sono in una fase di trasformazione verso la produzione di autovetture a emissioni zero. L'orientamento generale mantiene i limiti di emissione e le condizioni di prova per i veicoli leggeri attualmente applicabili. Nel caso dei veicoli pesanti, i limiti di emissione sono inferiori e le condizioni di prova sono leggermente adeguate.

Il **regolamento Euro 7** contiene inoltre una disposizione speciale sugli autobus urbani in modo da garantire la coerenza con il nuovo obiettivo di azzeramento delle emissioni entro il 2030 proposto per questi veicoli.

## Nuovi elementi dell'Euro 7

clic per ingrandireFonte consilium.europa.eu

Il regolamento Euro 7 fissa limiti per le emissioni diverse da quelle dallo scarico, come il particolato emesso dai freni e dagli pneumatici. Introduce inoltre prescrizioni prestazionali minime per la durabilità della batteria nelle auto elettriche e impone prescrizioni più rigorose per la durata di vita dei veicoli. Il regolamento prevede inoltre l'uso di tecnologie avanzate e di strumenti di monitoraggio delle emissioni.

## Mandato del Consiglio

Tenendo conto degli obiettivi in materia di ambiente e salute, il [Consiglio propone una serie di modifiche pragmatiche alla proposta della Commissione](#), tra cui:

- le condizioni di prova e i limiti di emissione attualmente applicabili (stabiliti nell'Euro 6) sono mantenuti per i **veicoli M1 e N1** (autovetture e furgoni privati);
- nel caso dei **veicoli M2 e M3** (autobus e pullman) e dei **veicoli N2 e N3** (veicoli commerciali pesanti), i limiti di emissione sono inferiori e le condizioni di prova sono leggermente adeguate rispetto alle norme Euro 6/VI;
- l'allineamento dei limiti di emissione di particolato dai freni e dei limiti del tasso di abrasione degli pneumatici con le norme internazionali adottate dalla Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite è rafforzato;
- si tiene conto del nuovo obiettivo di azzeramento delle emissioni di CO<sub>2</sub> entro il 2030 proposto per gli autobus urbani;
- sono fissate scadenze chiare per l'adozione di atti di esecuzione (*da parte della Commissione*) al fine di garantire agli operatori economici chiarezza e certezza del diritto.

## Prossime tappe

L'orientamento generale concordato oggi formalizza la posizione negoziale del Consiglio. Conferisce alla presidenza del Consiglio un mandato per avviare [negoziati con il Parlamento europeo](#), che cominceranno non appena quest'ultimo avrà adottato la sua posizione.

## Le parole degli stakeholders



Il vice presidente di Federauto delegato al settore Trucks&Van, Massimo Artusi

*«Il Regolamento Euro 7 adottato ieri dal Consiglio Competitività dell'Unione europea è un buon compromesso tra le esigenze della sostenibilità ambientale e quella economica e sociale, ma è soprattutto l'ennesimo segnale che – dopo una lunga prevalenza di iniziative normative influenzate da fattori ideologici – la linea dell'approccio pragmatico alla transizione energetica ed ecologica*

*trova sempre maggiori consensi presso le istituzioni europee».* Lo ha detto **Massimo Artusi**, vicepresidente di Federauto con delega ai Trucks&Van, commentando il via libera del Consiglio dei ministri alla Competitività dell'UE al nuovo Regolamento sull'introduzione dei motori Euro 7. *«I tempi di applicazione per i veicoli pesanti prorogati a quattro anni dalla data di pubblicazione del Regolamento, le profonde correzioni sulle funzioni dei sistemi di emission control, l'affidamento ai singoli Stati Membri della definizione delle sanzioni, la rimozione dell'obbligo di immatricolare solo elettrici e fuel-cell per i bus urbani dal 2030»*, ha proseguito Artusi, *«sono tutti elementi che permettono all'industria e alla ricerca di programmare nel tempo i propri investimenti, senza sottrarre risorse preziose alla transizione verso motori e carburanti bio e carbon neutral e senza mettere a repentaglio i bilanci aziendali e i posti di lavoro».*

*«L'aspetto più significativo della nuova adozione»*, ha detto ancora il vicepresidente di Federauto, *«è rappresentato dalla crescita della consapevolezza presso le istituzioni europee della necessità di correggere gli aspetti ideologici delle proposte iniziali della Commissione, per imboccare la strada del pragmatismo. La scorsa settimana lo ha fatto la Commissione Trasporti del Parlamento europeo sui target CO2 HDV (Heavy-Duty Vehicles), ora lo ha fatto il Consiglio dei ministri alla Competitività per l'Euro 7».* *«Ci auguriamo»*, ha concluso Artusi, *«che, nelle prossime settimane, anche la Commissione Ambiente dell'Europarlamento – a dispetto di certe iniziative propagandistiche istituzionalmente inappropriate promosse a Bruxelles dal relatore Yannick Jadot – adotti un atteggiamento che continui su questa strada, dovendo deliberare sull'utilizzo dei biocarburanti nell'ambito degli standard di emissione di CO2 per i veicoli commerciali pesanti e autobus».* *«Quella di riconoscere la strategicità dei carburanti rinnovabili non è un cedimento sul fronte della lotta per la decarbonizzazione, ma, al contrario, una risposta più immediata, coerente e appropriata per i target di decarbonizzazione del settore, in coerenza con la difesa della sostenibilità ambientale, economica e sociale dell'Europa»*, ha concluso Artusi.

Sulla stessa linea anche il Presidente ANFIA, **Roberto Vavassori**: *"Siamo molto soddisfatti dell'accordo raggiunto dal Consiglio, perché tiene conto della maggior parte delle osservazioni tecniche e strategiche che ANFIA aveva condiviso con le*

*istituzioni nazionali ed europee. Giuste le nuove date di entrata in vigore, coerente la scelta di mantenere gli attuali standard per i veicoli leggeri e quella di riportare i test di prova a banco per i veicoli pesanti, fondamentale il coordinamento della regolamentazione di freni e pneumatici con quella dell'UNECE.*

*L'approccio pragmatico e razionale che l'Italia e gli altri Stati Membri hanno adottato nell'affrontare un dossier così importante per la filiera automotive europea fa riaffiorare la speranza che in Europa sia possibile discutere e decidere senza ideologie.*

*In tal senso, al Governo italiano, e in particolare al MIMIT, va riconosciuta la tenacia di una leadership importante mantenuta in tutte le fasi negoziali sui temi prioritari per la nostra industria. Il passo importante di oggi è parte essenziale di un percorso ancora complesso, perché nelle prossime settimane sarà il Parlamento europeo a dover esprimere a sua volta la posizione da portare nel negoziato finale. Perciò, l'appello di tutta la filiera automotive agli europarlamentari italiani è di analizzare il testo di compromesso approvato dagli Stati Membri, coglierne e dividerne la ragione e lo spirito, per poi adottare una posizione che sia altrettanto razionale e pragmatica”.*

## Le critiche degli ambientalisti

Dall'altra parte della barricata, le associazioni ambientaliste contestano la posizione assunta dal Consiglio. *“Purtroppo la posizione del Consiglio è estremamente deludente per quanto riguarda gli standard. Euro7 era un'opportunità per ridurre le 70mila morti causate ogni anno dal trasporto su strada”,* afferma **Anna Krajinska**, della **European Federation for Transport and Environment** su [Euronews](#). *“Sono stati eliminati anche i limiti di avviamento a freddo, fondamentali per ridurre i limiti di inquinamento nelle città”,* aggiunge. Tra l'altro, [secondo la stessa associazione](#), il nuovo regolamento *“dovrebbe continuare a chiamarsi Euro 6”.*

Restano dibattute le date di entrata in vigore delle nuove regole: per quanto riguarda le auto, la Commissione voleva iniziare ad applicarle dal **luglio 2025**, ma gli Stati membri chiedono 30 mesi di tempo dall'adozione del regolamento. Attesa ora la posizione del Parlamento europeo, prima di cominciare il negoziato.

Come finirà? Lasciateci essere altrettanto pragmatici come il Consiglio: difficilmente le scelte dei governi vengono stravolte, quindi la strada sembra essere segnata.

## FEDERAUTO Artusi: "Sull'accordo relativo all'Euro 7 ulteriore segnale di Pragmatismo"

Martedì, 26 settembre 2023



«Il Regolamento Euro 7 adottato ieri dal Consiglio Competitività dell'Unione europea è un buon compromesso tra le esigenze della sostenibilità ambientale e quella economica e sociale, ma è soprattutto l'ennesimo segnale che – dopo una lunga prevalenza di iniziative normative influenzate da fattori ideologici – la linea dell'approccio pragmatico alla transizione energetica ed ecologica trova sempre maggiori consensi presso le istituzioni europee».

Lo ha detto Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto con delega ai Trucks&Van, commentando il via libera del Consiglio dei ministri alla Competitività dell'UE al nuovo Regolamento sull'introduzione dei motori Euro 7.

«I tempi di applicazione per i veicoli pesanti prorogati a quattro anni dalla data di pubblicazione del Regolamento, le profonde correzioni sulle funzioni dei sistemi di emission control, l'affidamento ai singoli Stati Membri della definizione delle sanzioni, la rimozione dell'obbligo di immatricolare solo elettrici e fuel-cell per i bus urbani dal 2030», ha proseguito Artusi, «sono tutti elementi che permettono all'industria e alla ricerca di programmare nel tempo i propri investimenti, senza sottrarre risorse preziose alla transizione verso motori e carburanti bio e carbon neutral e senza mettere a repentaglio i bilanci aziendali e i posti di lavoro».

«L'aspetto più significativo della nuova adozione», ha detto ancora il vicepresidente di Federauto, «è rappresentato dalla crescita della consapevolezza presso le istituzioni europee della necessità di correggere gli aspetti ideologici delle proposte iniziali della Commissione, per imboccare la strada del pragmatismo. La scorsa settimana lo ha fatto la Commissione Trasporti del Parlamento europeo sui target CO2 HDV (Heavy-Duty Vehicles), ora lo ha fatto il Consiglio dei ministri alla Competitività per l'Euro 7».

«Ci auguriamo», ha concluso Artusi, «che, nelle prossime settimane, anche la Commissione Ambiente dell'Europarlamento – a dispetto di certe iniziative propagandistiche istituzionalmente inappropriate promosse a Bruxelles dal relatore Yannick Jadot – adotti un atteggiamento che continui su questa strada, dovendo deliberare sull'utilizzo dei biocarburanti nell'ambito degli standard di emissione di CO2 per i veicoli commerciali pesanti e autobus».

«Quella di riconoscere la strategicità dei carburanti rinnovabili non è un cedimento sul fronte della lotta per la decarbonizzazione, ma, al contrario, una risposta più immediata, coerente e appropriata per i target di decarbonizzazione del settore, in coerenza con la difesa della sostenibilità ambientale, economica e sociale dell'Europa», ha concluso Artusi.

## Euro 7, il Consiglio europeo viene incontro alle richieste dei costruttori: tempi diluiti e livelli di emissione più bassi per i camion

Il Consiglio europeo "ammorbidisce" la posizione iniziale della Commissione e lascia più tempo ai costruttori. Soddisfazione dell'Italia, promotrice di una proposta più soft. Reazioni positive anche da parte dell'ACEA e, in Italia, di ANFIA e Federauto.

**09/26/2023** di Redazione



Il Consiglio europeo si è finalmente espresso sullo standard Euro 7, che dovrebbe fissare i livelli di emissioni consentiti per i nuovi motori a combustione interna ([qui](#) la proposta iniziale della Commissione UE). Per la prima volta, un unico atto giuridico comunitario ha riguardato diversi segmenti automotive, come auto, furgoni e veicoli pesanti. **Venendo**

**incontro alle richieste provenienti da diversi Paesi, tra**

**cui l'Italia, il Consiglio ha esteso il periodo consentito per applicare le nuove disposizioni:**

per i veicoli pesanti ci saranno 48 mesi di tempo dopo l'entrata in vigore del regolamento per quanto riguarda i nuovi modelli e 60 mesi per quelli già omologati. Tra i veicoli leggeri (auto e furgoni) si passa da 24 a 30 mesi per i nuovi veicoli e a 42 per quelli esistenti.

Inoltre, l'orientamento generale del Consiglio mantiene i limiti di emissione e le condizioni di prova per i veicoli leggeri attualmente applicabili. **Nel caso**

**dei veicoli pesanti, i limiti di emissione sono inferiori e le condizioni di**

**prova sono leggermente adeguate.** Il regolamento Euro 7 contiene inoltre una disposizione speciale sugli autobus urbani in modo da garantire la coerenza con il nuovo obiettivo di azzeramento delle emissioni entro il 2030 proposto per questi veicoli.

## Euro 7, parla il rappresentante del Consiglio europeo

“L’Europa è rinomata in tutto il mondo per le autovetture di alta qualità e a basse emissioni che produce. Vogliamo continuare a perseguire l’obiettivo di migliorare la qualità dell’aria”, ha detto **Héctor Gómez Hernández, ministro ad interim dell’Industria, del commercio e del turismo,** rappresentante della presidenza spagnola di turno. “La nostra posizione è quella di continuare a guidare la mobilità del futuro e fissare livelli realistici di emissioni per i veicoli del prossimo decennio, aiutando nel contempo la nostra industria a compiere un salto definitivo verso automobili pulite nel 2035. La presidenza spagnola è stata sensibile alle diverse richieste degli Stati membri e con questa proposta riteniamo di avere conseguito un ampio sostegno, un equilibrio nei costi di investimento dei fabbricanti e un miglioramento dei benefici ambientali derivanti dal regolamento”.

### De Vries (ACEA): “Un miglioramento rispetto alla proposta della Commissione”

“La posizione degli Stati membri rappresenta un miglioramento rispetto alla proposta Euro 7 della Commissione Europea, che era del tutto sproporzionata e comportava costi elevati per l’industria e i clienti, con benefici ambientali limitati”, ha dichiarato **Sigrid de Vries, Direttore Generale dell’ACEA.** “L’obiettivo del Consiglio di mantenere gli efficaci test Euro 6/VI è ragionevole. Tuttavia, **rispetto all’attuale normativa, l’Euro 7 è molto più ampio per le nuove autovetture, i furgoni e, in particolare, i veicoli pesanti, e richiede notevoli sforzi di progettazione e di test.** Come tale, richiederà enormi investimenti aggiuntivi da parte della nostra industria in un momento in cui sta riversando tutte le sue risorse nella decarbonizzazione”.

## Vavassori (ANFIA): “Valutato l’approccio pragmatico e razionale”

E mentre, dall’Italia, filtra soddisfazione da parte del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l’accoglimento delle istanze italiane in sede di Consiglio, arriva il commento di **Roberto Vavassori, presidente di ANFIA**.

“Siamo molto soddisfatti dell’accordo raggiunto oggi dal Consiglio, perché tiene conto della maggior parte delle osservazioni tecniche e strategiche che ANFIA aveva condiviso con le istituzioni nazionali ed europee. **Giuste le**

**nuove date di entrata in vigore, coerente la scelta di mantenere gli attuali standard per i veicoli leggeri e quella di riportare i test di prova a banco per i veicoli pesanti, fondamentale il coordinamento della regolamentazione di freni e pneumatici con quella dell’UNECE.**

L’approccio pragmatico e razionale che l’Italia e gli altri Stati Membri hanno adottato nell’affrontare un dossier così importante per la filiera automotive europea fa riaffiorare la speranza che in Europa sia possibile discutere e decidere senza ideologie. In tal senso, al Governo italiano, e in particolare al MIMIT, va riconosciuta la tenacia di una leadership importante mantenuta in tutte le fasi negoziali sui temi prioritari per la nostra industria”.

Artusi (Federauto): “Non sottrarre risorse alla transizione”

“L’aspetto più significativo della nuova adozione”, ha commentato **il vicepresidente di Federauto, Massimo Artusi**, “è rappresentato dalla crescita della consapevolezza presso le istituzioni europee della necessità di correggere gli aspetti ideologici delle proposte iniziali della Commissione, per imboccare la strada del pragmatismo. I tempi di applicazione per i veicoli pesanti prorogati a quattro anni dalla data di pubblicazione del Regolamento, le profonde correzioni sulle funzioni dei sistemi di emission control, l’affidamento ai singoli Stati Membri della definizione delle sanzioni, la rimozione dell’obbligo di immatricolare solo elettrici e fuel-cell per i bus urbani dal 2030 sono tutti elementi che permettono all’industria e alla ricerca di programmare nel tempo i propri investimenti, senza sottrarre risorse preziose alla transizione verso motori e carburanti bio e carbon neutral e senza mettere a repentaglio i bilanci aziendali e i posti di lavoro”.

## **Federauto Trucks&Van: Artusi, su Euro 7 ulteriore segnale di pragmatismo**

(FERPRESS) – Roma, 26 SET – “Il Regolamento Euro 7 adottato ieri dal Consiglio Competitività dell’Unione europea è un buon compromesso tra le esigenze della sostenibilità ambientale e quella economica e sociale, ma è soprattutto l’ennesimo segnale che – dopo una lunga prevalenza di iniziative normative influenzate da fattori ideologici – la linea dell’approccio pragmatico alla transizione energetica ed ecologica trova sempre maggiori consensi presso le istituzioni europee”.

Lo ha detto Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto con delega ai Trucks&Van, commentando il via libera del Consiglio dei ministri alla Competitività dell’UE al nuovo Regolamento sull’introduzione dei motori Euro 7. “I tempi di applicazione per i veicoli pesanti prorogati a quattro anni dalla data di pubblicazione del Regolamento, le profonde correzioni sulle funzioni dei sistemi di emission control, l’affidamento ai singoli Stati Membri della definizione delle sanzioni, la rimozione dell’obbligo di immatricolare solo elettrici e fuel-cell per i bus urbani dal 2030», ha proseguito Artusi, «sono tutti elementi che permettono all’industria e alla ricerca di programmare nel tempo i propri investimenti, senza sottrarre risorse preziose alla transizione verso motori e carburanti bio e carbon neutral e senza mettere a repentaglio i bilanci aziendali e i posti di lavoro”.

“L’aspetto più significativo della nuova adozione», ha detto ancora il vicepresidente di Federauto, «è rappresentato dalla crescita della consapevolezza presso le istituzioni europee della necessità di correggere gli aspetti ideologici delle proposte iniziali della Commissione, per imboccare la strada del pragmatismo. La scorsa settimana lo ha fatto la Commissione Trasporti del Parlamento europeo sui target CO2 HDV (Heavy-Duty Vehicles), ora lo ha fatto il Consiglio dei ministri alla Competitività per l’Euro 7”.

“Ci auguriamo”, ha concluso Artusi, “che, nelle prossime settimane, anche la Commissione Ambiente dell’Europarlamento – a dispetto di certe iniziative propagandistiche istituzionalmente inappropriate promosse a Bruxelles dal relatore Yannick Jadot – adotti un atteggiamento che continui su questa strada, dovendo deliberare sull’utilizzo dei biocarburanti nell’ambito degli standard di emissione di CO2 per i veicoli commerciali pesanti e autobus”.

“Quella di riconoscere la strategicità dei carburanti rinnovabili non è un cedimento sul fronte della lotta per la decarbonizzazione, ma, al contrario, una risposta più immediata, coerente e appropriata per i target di decarbonizzazione del settore, in coerenza con la difesa della sostenibilità ambientale, economica e sociale dell’Europa”, ha concluso Artusi.