



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Novembre 2023



Sommario Rassegna Stampa

Auto

Cartaceo.....	2
Web	10

Truck

Cartaceo.....	29
Web.....	41

Radio/TV/Eventi.....	70
-----------------------------	-----------



AUTO
Cartaceo



L'automotive affronta il passaggio all'elettrico e le sfide dalla Cina

Automotive Business Summit. Il tema degli incentivi resta centrale per favorire la transizione, mentre la minaccia da Oriente è sempre più forte

**Filomena Greco
Simonluca Pini**

Una transizione a tappe forzate, con qualche incognita in più – a cominciare dal “fattore” Cina – e un sistema di politiche industriali e incentivi che fatica a delinearci. In questo scenario, come sottolineato dal direttore del Sole 24 Ore Fabio Tamburini in apertura della terza edizione dell'Automotive Business Summit, «la partita tra Europa e Cina è aperta anche in virtù di un cronoprogramma imposto dalla Ue che potrebbe cambiare». Nero su bianco, i servizi digitali legati alla mobilità genereranno ricavi per circa 3,5 trilioni di dollari entro il 2040 sottolinea Teodoro Lio di Accenture, «con una crescita esponenziale rispetto al 2-3% dei ricavi ad oggi. C'è quindi ancora molto spazio e molto potenziale sia per gli operatori attuali della filiera sia per i nuovi player, siano esse start up o aziende che si muovono da settori adiacenti». Questa la chiave degli sviluppi futuri di una industria nella quale l'Europa, e la stessa Italia, si stanno giocando il loro posizionamento a livello globale. Questione industriale e di mercato, insieme, nella quale la tecnologia gioca un ruolo centrale, parte integrante dei veicoli software-defined e vero acceleratore del comparto.

Con il ministro Gilberto Pichetto Fratin si è affrontato il nodo del ritardo sulle immatricolazioni dell'elettrico, causato in larga parte, secondo il ministro, dai costi eccessivi dell'auto

elettrica in relazione agli stipendi italiani. «Il percorso è quello che riguarda il sistema industriale, il sistema produttivo per arrivare a dei prezzi che siano compatibili con il mercato. È una questione di tempi, di salari, di cultura» ha detto il ministro. Il tema degli incentivi – alla domanda e all'offerta – resta centrale per accelerare la transizione dell'industria dell'auto. L'Italia deve fare di più, è l'indicazione che arriva da produttori e operatori del settore. Sul piatto ci sono i 600 milioni che si stima rimarranno inutilizzati entro fine anno e i quasi 7 miliardi del Piano Auto ancora nel cassetto. Aumentare la soglia di aiuti per i modelli Bev e sostenere la mobilità aziendale, a cui va solo il 50% degli aiuti previsti per i privati, come ricorda Alberto Viano presidente di Aniasa, restano i due temi di maggiore attualità. Il dibattito in Francia sulla possibilità di modulare gli incentivi, così da favorire le produzioni europee, sottolinea Francesco Naso segretario generale di Motus E, «apre la possibilità che anche l'Italia possa andare in questa direzione, nonostante le incognite legate alla posizione dell'Ue». Servirebbe dunque una politica europea capace di valorizzare le filiere mentre il dossier aperto sui dazi cinesi potrebbe avere effetti limitati.

Tempi di sviluppo più veloci, maggiore velocità di innovazione, riduzione dei costi e competitività migliorata: in questa direzione stanno andando gli sforzi dei player europei e italiani. Nonostante le difficoltà. «Stiamo investendo moltissimo in elettrificazione e abbattimento di emissioni – ha ricordato Santo Ficili di Stellantis – e nel 2030 venderemo

solo auto elettriche o a zero emissioni». Il contenimento degli inquinanti è un punto fermo anche per Toyota, con un'offerta multi energia dove non mancheranno vetture ad idrogeno e in un futuro non troppo lontano batterie allo stato solido in grado di migliorare l'efficienza dei Bev. Proprio una gamma completamente elettrica è il punto di forza di Polestar, marchio del Gruppo Volvo, mentre Audi cresce in materia di elettrificato ed elettrico e vede nel Bev il futuro della mobilità. In questo contesto si inserisce anche la rivoluzione elettrica che guiderà Maserati sotto il segno del brand Folgore con il debutto dei due modelli full electric – Gran Turismo e Grecale – nel 2024. Di come «anticipare l'innovazione» parla Pierangelo Misani, Executive vice president Research & Development and Cyber di Pirelli sintetizzando il lavoro fatto sugli pneumatici destinati alle elettriche e sullo sviluppo della linea di pneumatici dotati di sensori. «Portare avanti una transizione di successo – spiega Magdalena Jablonska vice president Charing & Energy Business Unit di Stellantis – significa adottare un approccio capace di valorizzare l'ecosistema in cui operano, oltre al produttore, anche altri player come gli energy provider, per accelerare lo sviluppo di tecnologie di ricarica e di accumulo e garantire al cliente una esperienza semplice e veloce».

L'arrivo di player cinesi può diventare un vantaggio per i concessionari, come ricorda da Adolfo De Stefani Cosentino, presidente Federauto, «perché di una rete di distribuzione hanno bisogno tutti».



I protagonisti del mercato



MAGDALENA JABLONSKA
Vice President
Charging &
Energy Stellantis



ESSERE PRONTI

«L'elemento chiave per rispondere alla transizione energetica è offrire soluzioni efficienti ai clienti»



SANTO FICILI
Stellantis
Italy Country
Manager



PARTNER CINESE

«L'accordo con LeapMotor ci permetterà di offrire nuovi prodotti a vantaggio della nostra rete vendita e dei clienti»



TEODORO LIO
Consumer and
Manufacturing
Industries
Lead,
Accenture Italia



L'IMPORTANZA DEI SERVIZI

«La catena del valore raddoppierà nei prossimi 15 anni, grazie a ricavi dal digitale per 3,5 trilioni di dollari»



FABRIZIO LONGO
Brand
Director
Audi Italy



TECNOLOGIA MIGLIORE

«La trazione elettrica assicura la maggiore efficienza rispetto a ogni altra soluzione odierna. La strada è tracciata»



LUCA VETRONE
Communication
& External
Affairs General
Manager Toyota



LA SPERANZA AL CLIENTE



PIERANGELO MISANI
Executive Vice
President R&D
and Cyber, Pirelli



GOMME EVOLUTE

«Gli pneumatici stanno evolvendo grazie all'elettrico, sviluppando nuove tecnologie in virtù delle sfide da affrontare»



ELISA WELTERT
General
Manager South
Europe Maserati



ADDIO AI PISTONI

«Nel 2025 versione elettrica su tutti i modelli. Dal 2030 commercializzeremo solo auto a zero emissioni»



PAOLO LANZANI
Head of
Automotive and
Manufacturing
Market, Infor



ATTENZIONE AI MACROTREND

«La tecnologia può supportare molto la supply chain, perché fornisce dati analitici anche nei periodi più complessi»



ANDREA CARDINALI
Direttore
Generale
Unrae



OBIETTIVO COMUNE

«Parliamo di neutralità tecnologica ormai da tempo. Le soluzioni più mature avranno maggiore successo»



MAURIZIO SALERNO
Head of
Marketing
Polestar Italy



CHI NE RISPONDE

900

PARTECIPANTI

È di oltre 900 il numero dei partecipanti al digital event del Sole 24 Ore "Automotive Business Summit. Gestire la rivoluzione elettrica" che si

è tenuto ieri, organizzato da Il Sole 24 Ore. Main Partner dell'evento è Polestar con Accenture nel ruolo di Official partner in collaborazione con Toyota e Stellantis



In fabbrica. La linea di produzione a Sochaux della Peugeot 3008 elettrica la cui piattaforma è condivisa con i modelli, anche Lancia, che saranno costruiti a Melfi





EVENTO DIGITALE

Domani l'Automotive Business Summit del Sole 24 Ore

Si terrà domani dalle ore 09.30, in forma digitale, l'evento del Sole 24 Ore "Automotive Business Summit. Gestire la rivoluzione elettrica". All'evento parteciperanno, tra gli altri, Gilberto Pichetto Fratin, Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Andrea Cardinali, Direttore Generale Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri (UNRAE), Giuliano Noci, Prorettore Polo Territo-

riale Cinese Politecnico di Milano, Marco Stella, Vice Presidente e Presidente Gruppo Componenti Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA), Santo Ficili, Stellantis Italy Country Manager, Luca Vetrone, Communication & External Affairs General Manager Toyota, Fabrizio Longo, Brand Director Audi Italy, Alberto Viano, Presidente Associazione Nazionale Industria

dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital (ANIASA), Rolando D'Arco, Amministratore Delegato Leasys, Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente Federauto, Elisa Weltert, General Manager South Europe Maserati. Per partecipare è necessario registrarsi su <https://24oreventi.ilssole24ore.com/automotive-business-summit-2023/>

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Partiti in ritardo, siamo un esempio per l'Europa: 21 impianti di ricarica ogni 100 veicoli, oltre la media. Ma i numeri dell'elettrico restano bassi

Diego Longhin

LA MOBILITÀ

Colonnine ok le auto non ancora

Nonostante il mercato delle auto elettriche in Italia stenti a decollare, sul fronte infrastrutturale di ricarica gli investimenti non si sono bloccati. Anzi. Il ritmo degli interventi rimane sostenuto: le installazioni di colonnine per le auto elettriche segnano un nuovo record di crescita superando quota 47 mila con un balzo di oltre 14 mila punti. E se si considerano i fondi a disposizione attraverso il Pnrr, 713 milioni, spunteranno nei centri urbani e sulle superstrade, entro il 2026, altre 21 mila colonnine oltre a quelle già programmate. Si sta componendo così una rete nazionale che può diventare riferimento per l'Europa.

La quota di mercato delle auto elettriche in Unione Europea a ottobre è salita al 14,2%, rispetto al 12% del 2022. Da inizio anno, il market share è del 14%, superiore a quello dei modelli diesel. In Italia

la vendita di elettriche pure è riscesa, superando di gran lunga le 5 mila vetture immatricolate ad ottobre, ma la quota è del 4,1%. In miglioramento, ma sempre in fondo alla classifica dei Paesi Ue. Dal monitoraggio trimestrale di Motus-E emerge invece che al 30 settembre sono presenti in Italia 47.228 punti di ricarica per uso pubblico, con un incremento del 44,1% rispetto ai 32.776 registrati nello stesso mese del 2022: una crescita di 14.452 punti. Nel solo trimestre luglio-settembre del 2023 sono stati messi a terra oltre 2.000 nuove colonnine che portano la quantità di infrastrutture piazzate dei primi 9 mesi del 2023 a quota 10.456, il livello più alto mai osservato nella serie storiche di analisi realizzate dall'associazione che raggruppa gli operatori che si occupano di mobilità elettrica. «La grande espansione della rete testimonia l'impegno degli operatori per dotare il Paese di un'infrastruttura realmente strategica e al servizio dei cittadini», sot-

tolinea il segretario generale di Motus-E, Francesco Naso, sottolineando che in scia a questo sforzo «l'Italia non può sprecare la carta che ha in mano ora per affermarsi tra i Paesi più avanzati in questo ambito, dove vanta peraltro una leadership industriale importante». Gli effetti saranno positivi anche per le imprese della filiera. «Attendiamo a breve il lancio dei nuovi bandi Pnrr per l'installazione delle colonnine di ricarica ad alta potenza in città e in ambito extraurbano», ricorda Naso. «Se utilizzate pienamente, queste risorse daranno all'Italia una rete di ricarica davvero all'avanguardia, pronta a supportare la crescita dei veicoli full electric».

Oggi ogni 100 veicoli elettrici circolanti in Italia si contano oltre 21 punti di ricarica a uso pubblico. Media altissima a livello Ue, ma dipende dal numero ridotto di mezzi circolanti con la spina. «Purtroppo - sottolinea Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari - le auto elettriche, seppur in crescita percentuale, restano "una goccia nell'acqua" e non riescono ad esprimere numeri adeguati: la domanda è fiacca e i fondi dell'Ecobonus restano inutilizzati. Più di 300 milioni



fermi. Servono misure e incentivi più incisivi per rinnovare il parco circolante che conta poco più di 200 mila auto elettriche».

Si registra un deciso progresso delle installazioni delle colonnine nel Sud e nelle Isole, dove si concentra il 23% del totale dei punti di ricarica presenti nel Paese, a fronte del 21% del Centro e del 56% del Nord. A livello regionale continua a primeggiare la Lombardia che sfonda quota 8.000 punti di ricarica, davanti a Piemonte (4.713), Veneto (4.564), Lazio (4.558) ed Emilia-Romagna (4.050). La Campania si conferma la regione con la maggiore crescita dell'infrastruttura (2.212 punti installati dall'inizio dell'anno), facendo meglio della Lombardia (2.123 nuovi punti da inizio 2023) e del Lazio (974 nuovi punti da inizio 2023) che nei prossimi mesi rischia di rallentare notevolmente la corsa a causa del nuovo regolamento del Comune di Roma sulla installazione delle infrastrutture di ricarica. Norme che secondo Motus-E «creano ostacoli al fine di raggiungere l'obiettivo comune di supportare la crescita e il corretto sviluppo della mobilità elettrica anche nella Capitale».

Un'accelerata si è registrata pure sulle autostrade, dove settembre sono stati censiti 851 punti di ricarica, 541 in più rispetto a un anno fa, distribuiti in quasi un terzo delle aree di servizio. Circa l'80% dei punti di ricarica in autostrada ha una potenza maggiore di 43 kW e il 59% supera i 150 kW. Fattori determinanti per caricare in tempi rapidi la batteria. «Sulla grande viabilità si stanno facendo passi avanti molto importanti - dice Naso - «l'auspicio ora è che si rompa l'impasse che ha visto fino ad oggi un ingiustificabile immobilismo da parte di alcuni concessionari autostradali». Aspi ha portato a termine il progetto da 100 stazioni per ricaricare i veicoli elettrici in autostrada. Piano partito nel 2021 con un investimento da 70 milioni. CONTRIBUZIONI RICARICA

AUTOSTRADE

L'80% dei dispositivi di ricarica in autostrada ha una potenza superiore ai 43 kW e il 59% supera i 150 kW, riducendo così sensibilmente i tempi di ricarica per autovettura



FRANCESCO NASO
Segretario generale di Motus-E



ADOLFO DE STEFANI COENTINO
Presidente di Federauto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

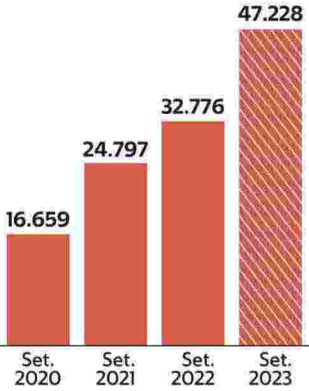




NUMERI

**RICARICARSI IN ITALIA
LA RETE ELETTRICA È IN COSTANTE CRESCITA
MA IL NORD E IL CENTRO HANNO PIÙ COLONNINE**

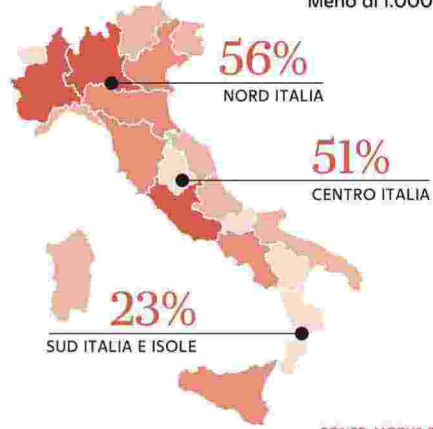
La crescita della rete
(numero di punti ricarica)



41.144	potenza ≤ 43 kW
2.375	potenza tra 44 e 99 kW
3.396	potenza ≥ 100 kW

851 punti di ricarica sulle autostrade di cui **80%** ha una potenza maggiore di 43 kW e **59%** supera i 150 kW

Legenda:
Oltre 4.501
2001-4.500
1.000-2.000
Meno di 1.000



Fonte: MOTUS E



① Un punto di ricarica elettrica, a Milano. Il Sud è ancora indietro come numero di impianti

Mercato/2

«Le ibride elettriche sono la prima scelta»

Dal punto di vista delle alimentazioni, nota **Federauto**, «a ottobre le ibride elettriche sono la prima scelta d'acquisto con una quota di mercato del 39% (+2,8 punti percentuali su ottobre 2022) e anche nel periodo gennaio-ottobre restano in testa con una

rappresentatività al 36%». La quota dell'elettrico si attesta al 4,1% nel mese ma nel cumulo da inizio anno è sempre ferma al 3,9%, con volumi medi mensili di circa 5mila unità, mentre le plug-in ottengono 4,2% di quota e sono stabili al 4,5% sull'anno. A ottobre le auto a benzina e diesel rappresentano (insieme) il 42,7% del mercato: le prime crescono del +20,8% e le seconde in calo del 4,3%.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





AUTO

Web

AUTO ITALIA: FEDERAUTO, SERVONO MISURE INCISIVE PER SVOLTA AMBIENTALE

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 02 nov - 'Apprezziamo le intenzioni e i passi in avanti compiuti dal ministro Urso per rilanciare lo sviluppo e la riconversione industriale della filiera automotive, ma le politiche dirette al rinnovo del parco circolante e all'accrescimento della mobilità elettrica richiedono un confronto più ampio al Tavolo automotive attraverso il coinvolgimento di tutti gli stakeholder capaci di dare contributi concreti al processo evolutivo in corso'. Così il presidente di Federauto, Adolfo De Stefani Cosentino, commenta i dati sulle immatricolazioni in ottobre. 'Le nostre imprese - ha aggiunto il numero uno della federazione dei concessionari - sono in prima linea nel favorire la diffusione dell'auto elettrica e delle auto a bassissime emissioni di Co2 ma il gap che riscontriamo tra obiettivi di decarbonizzazione e comportamenti di acquisto della clientela resta esageratamente alto e i nuovi ordini stanno registrando un calo apprezzabile già da parecchi mesi'. 'Occorre un'azione di governo complessiva - scandisce De Stefani - in grado di diminuire lo scetticismo sull'elettrico e accrescere l'energia derivante da fonte rinnovabile, secondo un piano di sviluppo e di realizzazione coerente ad una transizione ambientale ed energetica realmente sostenibile, senza quei ritardi attuativi che compromettono gli stessi obiettivi, annullando, di fatto, l'efficacia delle disposizioni originali'. 'Purtroppo - conclude - le auto elettriche, seppur in crescita percentuale, restano una goccia nell'acqua e non riescono ad esprimere numeri adeguati a una vera e propria svolta ambientale'. Servono quindi 'misure più incisive per rinnovare il parco circolante che, allo stato attuale, conta poco più di 200mila auto elettriche mentre nel Ddl Bilancio 2024 non c'è alcuna disposizione di revisione in questa direzione'. Dal punto di vista delle alimentazioni, nota Federauto, 'a ottobre le ibride elettriche sono la prima scelta d'acquisto con una quota di mercato del 39% (+2,8 punti percentuali su ottobre 2022) e anche nel periodo gennaio-ottobre restano in testa con una rappresentatività al 36%'. La quota dell'elettrico si attesta al 4,1% nel mese ma nel cumulato da inizio anno è sempre ferma al 3,9%, con volumi medi mensili di circa 5mila unità, mentre le plug-in ottengono 4,2% di quota e sono stabili al 4,5% sull'anno. A ottobre le auto a benzina e diesel rappresentano complessivamente il 42,7% del mercato complessivo, con le prime che crescono del +20,8% e le seconde in calo del 4,3%.



MERCATO DELL'AUTO, SEGNO PIÙ ANCHE A OTTOBRE

Nel mese scorso sono state immatricolate 139.052 nuove autovetture, pari a una crescita del 20% rispetto allo stesso mese del 2022. Su anche i trasferimenti di proprietà (+12,4%).

2 novembre 2023

Continua la lenta risalita del mercato dell'auto, con le immatricolazioni di nuove auto **umentate del 20,03% nello scorso ottobre** a quota 139.052 unità rispetto alle 115.852 dello stesso mese del 2022. Lo ha comunicato il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, aggiungendo che nei primi dieci mesi dell'anno le vendite sono salite del 10,1% per un totale di 431.844 nuove immatricolazioni (erano state 392.304 nel periodo gennaio-ottobre 2022). I trasferimenti di proprietà, sempre a ottobre sono stati 494.553 a fronte dei 439.960 passaggi registrati un anno prima, con un **umento del 12,4%**. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 633.605, ha dunque interessato per il 21,95% vetture nuove e per il 78,05% vetture usate.

Unrae rivede le stime al rialzo, ma “bisogna intervenire sugli incentivi”

Positivo il risultato di ottobre, anche se in confronto allo stesso mese del 2019 il conto è ancora in perdita il conto è ancora in perdita (-11,6%%). Lo sottolinea [Unrae-Confcommercio](#) che ha dunque rivisto in deciso rialzo la stima di chiusura dell'anno a 1.570.000 immatricolazioni (+19,2%, con 250mila unità in più sul 2022 e -18,1% sul 2019).

L'Associazione segnala poi il clima di attesa che si sta creando fra i consumatori per le recenti dichiarazioni su possibili interventi di sostegno alla domanda, che rischiano di paralizzare interi segmenti del mercato fino a quando non saranno sciolti i dubbi sugli incentivi. *“Visto il perdurare di un fortissimo e gravissimo ritardo nella transizione energetica, l'Unrae – dice il **presidente Michele Crisci** - ribadisce la necessità di intervenire sull'attuale sistema di incentivi in modo da renderli più fruibili, indirizzati senza compromessi ai target europei e destinati anche alle imprese, vero motore della transizione, rivedendo le regole e recuperando i residui del 2022 e quelli ormai quasi consolidati del 2023”.*

Anche sul fronte fiscale Michele Crisci, ancora una volta, sollecita *“la necessità di una revisione del regime fiscale delle auto aziendali in uso promiscuo, che potrebbe essere velocemente operata attraverso i decreti attuativi della delega fiscale, in modo da favorire le vetture a basso o nullo impatto ambientale. Queste, considerato il veloce turnover dei veicoli aziendali, potrebbero, subito dopo il periodo di detenzione, essere messe a disposizione dei privati senza ricorso ad incentivi, agevolando così il ricambio del vetusto parco circolante italiano”.* Le misure proposte dall'Unrae riguardano la rimodulazione delle aliquote di detraibilità dell'IVA e di

deducibilità dei costi in funzione delle emissioni di co2 , l'innalzamento del tetto di deducibilità, la riduzione del periodo di ammortamento.

Il presidente dell'Unrae infine conclude: *“per fornire il nostro contributo in tema di decarbonizzazione della mobilità stradale, auspichiamo che venga convocato con urgenza il Tavolo automotive - tanto caro al ministro Urso - per supportare la diffusione della mobilità elettrica, l'accoglimento delle nuove tecnologie e il rinnovo del parco circolante, tutto in favore dei cittadini e delle imprese del nostro Paese”.*

Federauto: “occorre diminuire lo scetticismo sull'elettrico”

“Apprezziamo le intenzioni e i passi in avanti compiuti dal ministro Urso per rilanciare lo sviluppo e la riconversione industriale della filiera automotive ma le politiche dirette al rinnovo del parco circolante e all'accrescimento della mobilità elettrica richiedono un confronto più ampio al Tavolo automotive attraverso il coinvolgimento di tutti gli stakeholders capaci di dare contributi concreti al processo evolutivo in corso”. Così **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente di [Federauto](#), la Federazione dei concessionari auto aderente a Confcommercio, *“le nostre imprese sono in prima linea nel favorire la diffusione dell'auto elettrica e delle auto a bassissime emissioni di co2 ma il gap che riscontriamo tra obiettivi di decarbonizzazione e comportamenti di acquisto della clientela resta esageratamente alto e i nuovi ordini stanno registrando un calo apprezzabile già da parecchi mesi”.* *“Occorre un'azione di governo complessiva - prosegue De Stefani - in grado di diminuire lo scetticismo sull'elettrico e accrescere l'energia derivante da fonte rinnovabile, secondo un piano di sviluppo e di realizzazione coerente ad una transizione ambientale ed energetica realmente sostenibile, senza quei ritardi attuativi – come accaduto, ad esempio, per i contributi alle colonnine di ricarica elettrica di imprese e cittadini – che compromettono gli stessi obiettivi, annullando, di fatto, l'efficacia delle disposizioni originali”.*

“Purtroppo - conclude il presidente di Federauto - le auto elettriche, seppur in crescita percentuale, restano ‘una goccia nell'acqua’ e non riescono ad esprimere numeri adeguati a una vera e propria svolta ambientale: la domanda è fiacca (prezzi decisamente elevati), le auto-immatricolazioni fanno da cuscinetto mentre i fondi dell'ecobonus restano ampiamente inutilizzati: servono misure più incisive per rinnovare il parco circolante che, allo stato attuale, conta poco più di 200mila auto elettriche mentre nel Ddl Bilancio 2024 non c'è alcuna disposizione di revisione in questa direzione”.

IL GIORNALE D'ITALIA

Il Quotidiano Indipendente

"La libertà innanzi tutto e sopra tutto"

Mercato auto, a ottobre 139.052 immatricolazioni (+20%); da inizio anno +20,5%

La quota dell'elettrico si attesta al 4,1%; De Stefani: "Auto elettriche sono una goccia d'acqua, servono misure più incisive"

02 Novembre 2023



A ottobre le immatricolazioni di autovetture nuove sono cresciute del **+20% sull'analogo mese del 2022**, raggiungendo le **139.052 unità**. Dall'inizio dell'anno il mercato autovetture è salito del **+20,5%** per un totale di **1.315.964** unità rispetto alle **1.091.937** dei primi dieci mesi 2022 (-19% sul 2019).

Questi gli ultimi dati diffusi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che ha precisato che dal punto di vista delle alimentazioni, ad ottobre le ibride elettriche sono la prima scelta d'acquisto con una quota di mercato del **39%** (+2,8 p.p. su ottobre 2022) e anche nel periodo gennaio-ottobre restano in testa con una rappresentatività al **36%**. La **quota dell'elettrico si attesta al 4,1%** nel mese ma nel cumulato da inizio anno è sempre ferma al **3,9%**, con volumi medi mensili di circa **5.000** unità, mentre le plug-in ottengono **4,2%** di quota e sono stabili al **4,5%** sull'anno. Ad ottobre le auto a benzina e diesel rappresentano complessivamente il **42,7%** del mercato complessivo, con le prime che crescono del **+20,8%** e le seconde in calo del **-4,3%**. La preferenza per il Gpl esprime il **9,9%** delle immatricolazioni del mese. **I canali di vendita sono tutti in positivo**: i privati ottengono **+21%** sullo stesso mese 2022 (quota **59,4%**), le società **+51%** (quota **16,8%**) e il noleggio **+2,3%** (quota

23,8%). Nel periodo gennaio-ottobre l'andamento è +12,7% per i privati (quota 55,9% ovvero 3,75 p.p. in meno sul progressivo da inizio anno), +31% per le società (quota 14,7%) e +32,7% per il noleggio (quota 29,4%).

Negli ultimi tre giorni di ottobre è stato immatricolato il 35,8% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni sui dati Dataforce, hanno rappresentato l'11,6% dei volumi di vendita mensili (10% da inizio anno), con un incremento circa del +71% rispetto ad ottobre 2022.

"Apprezziamo le intenzioni e i passi in avanti compiuti dal Ministro Urso per rilanciare lo sviluppo e la riconversione industriale della filiera automotive ma le politiche dirette al rinnovo del parco circolante e all'accrescimento della mobilità elettrica richiedono un confronto più ampio al Tavolo automotive attraverso il coinvolgimento di tutti gli stakeholders capaci di dare contributi concreti al processo evolutivo in corso", ha dichiarato **Adolfo De Stefani Cosentino**, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

"Le nostre imprese sono in prima linea nel favorire la diffusione dell'auto elettrica e delle auto a bassissime emissioni di CO2 ma il gap che riscontriamo tra obiettivi di decarbonizzazione e comportamenti di acquisto della clientela resta esageratamente alto e i nuovi ordini stanno registrando un calo apprezzabile già da parecchi mesi. Occorre un'azione di governo complessiva" - ha proseguito De Stefani - in grado di diminuire lo scetticismo sull'elettrico e accrescere l'energia derivante da fonte rinnovabile, secondo un piano di sviluppo e di realizzazione coerente a una transizione ambientale ed energetica realmente sostenibile, senza quei ritardi attuativi - come accaduto, ad esempio, per i contributi alle colonnine di ricarica elettrica di imprese e cittadini - che compromettono gli stessi obiettivi, annullando, di fatto, l'efficacia delle disposizioni originali".

*"Purtroppo - conclude De Stefani - **le auto elettriche, seppur in crescita percentuale, restano "una goccia nell'acqua"** e non riescono ad esprimere numeri adeguati a una vera e propria svolta ambientale: la domanda è fiacca (prezzi decisamente elevati), le auto-immatricolazioni fanno da cuscinetto mentre i fondi dell'Ecobonus restano ampiamente inutilizzati (sulla fascia 0-20 ci sono ancora oltre 118 milioni e 208 milioni per la fascia 21-60, oltre ai residui dello scorso anno): **servono misure più incisive** per rinnovare il parco circolante che, allo stato attuale, conta poco più di 200.000 auto elettriche mentre nel Ddl Bilancio 2024 non c'è alcuna disposizione di revisione in questa direzione"*.

Federauto: l'elettrico non decolla (ma chissà perchè...)

Dati impietosi: le auto-immatricolazioni fanno da cuscinetto mentre i fondi dell'Ecobonus restano ampiamente inutilizzati



“Apprezziamo le intenzioni e i passi in avanti compiuti dal Ministro Urso per rilanciare lo sviluppo e la riconversione industriale della filiera automotive, ma le politiche dirette al rinnovo del parco circolante e all’accrescimento della mobilità elettrica richiedono un confronto più ampio al Tavolo automotive attraverso il coinvolgimento di tutti gli stakeholders”. Così Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto commentando il mercato dell’auto di ottobre (+20%).

“Le auto elettriche, seppur in crescita percentuale, restano una goccia nell’acqua. La domanda è fiacca (prezzi decisamente elevati), le auto-immatricolazioni fanno da cuscinetto mentre i fondi dell’Ecobonus restano ampiamente inutilizzati (sulla fascia 0-20 ci sono ancora oltre 118 milioni e

208 milioni per la fascia 21-60, oltre ai residui dello scorso anno): servono misure più incisive per rinnovare il parco circolante che, allo stato attuale, conta poco più di 200mila auto elettriche mentre nel Ddl Bilancio 2024 non c'è alcuna disposizione di revisione in questa direzione”, conclude De Stefani.

IL TOTALE DEL MERCATO AUTO Il Centro Studi Promotor prevede che quest'anno chiuda con poco meno di 1.600.000 immatricolazioni, il 17,2% in meno del 2019, anno che ha preceduto la pandemia e che era ancora al di sotto di ben il 23% rispetto al volume registrato prima della grande crisi innescata dal fallimento di Lehmann Brothers nel 2008. A ciò si aggiunge – spiega il Csp – che il livello di immatricolazioni che si otterrà nell'intero 2023 sarà ancora una volta insufficiente per garantire il regolare rinnovo di un parco circolante come quello italiano che conta più di 40 milioni di autovetture. E questo comporta un'ulteriore crescita dell'età media delle auto con ripercussioni importanti sulla sicurezza della circolazione e sulle emissioni nocive.

“Dalle situazioni di stallo – afferma Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor – si può uscire verso il basso o verso l'alto e questo, per l'attuale situazione dell'auto, significa che non è affatto scontato che i quindici mesi di crescita che ci lasciamo alle spalle saranno seguiti da un'altra serie di crescite che ci riporteranno ai volumi di vendite necessari per impedire ulteriori invecchiamenti del parco con il pericolo quindi di avere più inquinamento e meno sicurezza in una situazione in cui la transizione energetica acquisirà sempre più il carattere di un sogno irrealizzabile. Il settore dell'auto ha fatto tutto quello che gli è stato imposto dalla politica ad anche di più per creare le condizioni perché la transizione energetica diventi realtà. Ora la parola torna però alla politica”. Secondo Quagliano “la possibilità di far uscire il mercato dell'auto dallo stallo a bassa quota delle vendite è ora nelle mani del Governo. Il Paese si attende che non resti con il cerino in mano e che prenda invece i provvedimenti necessari”.

Arrancano le elettriche: fermi oltre 300 milioni Ecobonus

di Angelo Vitolo - 3 Novembre 2023

Ad ottobre le immatricolazioni di autovetture nuove crescono del +20% ma per Federauto, che raggruppa i concessionari, arrancano quelle elettriche. Solo di 200mila auto il parco circolante – rileva il presidente Adolfo De Stefani Cosentino -, da mesi in calo gli ordini, inutilizzati i fondi Ecobonus per 326 milioni 2023 e i residui del 2022. “Ancora ci sono ritardi attuativi – dice per i contributi alle colonnine di cittadini e imprese e nel Ddl Bilancio 2024 nessuna disposizione sulla revisione del parco circolante, servono ora misure più incisive”.

“Le politiche dirette all’accrescimento della mobilità elettrica – aggiunge De Stefani Cosentino – richiedono un confronto più ampio al Tavolo automotive”.

Attese dal Tavolo di cui è chiesta una rapida convocazione poiché arrancano le auto elettriche anche per l’Unrae che auspica “interventi di sostegno alla domanda, perché rischiano di rimanere paralizzati interi segmenti del mercato fino a quando non saranno sciolti i dubbi sugli incentivi”.

Il presidente Michele Crisci sottolinea che “considerato il perdurare di un fortissimo e gravissimo ritardo nella transizione energetica, gli incentivi vanno resi più fruibili, indirizzati senza compromessi ai target europei e destinati anche alle imprese, vero motore della transizione, rivedendo le regole e recuperando i residui del 2022 e quelli ormai quasi consolidati del 2023”.

Anche sul fronte fiscale Crisci sollecita “una revisione del regime delle auto aziendali in uso promiscuo, che potrebbe essere velocemente operata attraverso i decreti attuativi della Delega fiscale, in modo da favorire le vetture a basso o nullo impatto ambientale. Queste, considerato il veloce turnover dei veicoli aziendali, potrebbero, subito dopo il periodo di detenzione, essere messe a disposizione dei privati senza ricorso ad incentivi, agevolando così il ricambio del vetusto parco circolante italiano”. Con misure di “rimodulazione delle aliquote detraibilità dell’Iva e di deducibilità dei costi in funzione delle emissioni di CO₂, innalzamento del tetto di deducibilità, riduzione del periodo di ammortamento”.

Mercato auto: a ottobre +20%, ma domanda di auto elettriche non decolla



Dal punto di vista delle alimentazioni, ad ottobre le ibride elettriche sono la prima scelta d'acquisto con una quota di mercato del 39% (+2,8 p.p. su ottobre 2022).

Secondo i dati diffusi dal **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, ad ottobre le immatricolazioni di autovetture nuove sono cresciute del +20% sull'analogo mese del 2022, raggiungendo le 139.052 unità. Dall'inizio dell'anno il mercato autovetture è salito del +20,5% per un totale di 1.315.964 unità rispetto alle 1.091.937 dei primi dieci mesi 2022 (-19% sul 2019).

«Apprezziamo le intenzioni e i passi in avanti compiuti dal Ministro Urso per rilanciare lo sviluppo e la riconversione industriale della filiera automotive ma le politiche dirette al rinnovo del parco circolante e all'accrescimento della mobilità elettrica richiedono un confronto più ampio al Tavolo automotive attraverso il coinvolgimento di tutti gli stakeholders capaci di dare contributi concreti al processo evolutivo in corso», dichiara **Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.**

«Le nostre imprese sono in prima linea nel favorire la diffusione dell'auto elettrica e delle auto a bassissime emissioni di CO2 ma il gap che riscontriamo tra obiettivi di decarbonizzazione e comportamenti di acquisto della clientela resta esageratamente alto e

i nuovi ordini stanno registrando un calo apprezzabile già da parecchi mesi. Occorre un'azione di governo complessiva», prosegue De Stefani, «in grado di diminuire lo scetticismo sull'elettrico e accrescere l'energia derivante da fonte rinnovabile, secondo un piano di sviluppo e di realizzazione coerente ad una transizione ambientale ed energetica realmente sostenibile, senza quei ritardi attuativi – come accaduto, ad esempio, per i contributi alle colonnine di ricarica elettrica di imprese e cittadini – che compromettono gli stessi obiettivi, annullando, di fatto, l'efficacia delle disposizioni originali».

«Purtroppo», conclude De Stefani «le auto elettriche, seppur in crescita percentuale, restano “una goccia nell'acqua” e non riescono ad esprimere numeri adeguati a una vera e propria svolta ambientale: la domanda è fiacca (prezzi decisamente elevati), le auto-immatricolazioni fanno da cuscinetto mentre i fondi dell'Ecobonus restano ampiamente inutilizzati (sulla fascia 0-20 ci sono ancora oltre 118 milioni e 208 milioni per la fascia 21-60, oltre ai residui dello scorso anno): servono misure più incisive per rinnovare il parco circolante che, allo stato attuale, conta poco più di 200.000 auto elettriche mentre nel Ddl Bilancio 2024 non c'è alcuna disposizione di revisione in questa direzione».

Dal punto di vista delle alimentazioni, ad ottobre **le ibride elettriche** sono la prima scelta d'acquisto con una quota di mercato del 39% (+2,8 p.p. su ottobre 2022) e anche nel periodo gennaio-ottobre restano in testa con una rappresentatività al 36%. La quota dell'elettrico si attesta al 4,1% nel mese ma nel cumulato da inizio anno è sempre ferma al 3,9%, con volumi medi mensili di circa 5.000 unità, mentre le plug-in ottengono 4,2% di quota e sono stabili al 4,5% sull'anno. Ad ottobre le auto a benzina e diesel rappresentano complessivamente il 42,7% del mercato complessivo, con le prime che crescono del +20,8% e le seconde in calo del -4,3%. La preferenza per il Gpl esprime il 9,9% delle immatricolazioni del mese.

Federauto, immatricolazioni auto ottobre +20%



Secondo i dati diffusi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ad ottobre le immatricolazioni di autovetture nuove sono cresciute del +20% sull'analogo mese del 2022, raggiungendo le 139.052 unità. Dall'inizio dell'anno il mercato autovetture è salito del +20,5% per un totale di 1.315.964 unità rispetto alle 1.091.937 dei primi dieci mesi 2022 (-19% sul 2019).

«Apprezziamo le intenzioni e i passi in avanti compiuti dal Ministro Urso per rilanciare lo sviluppo e la riconversione industriale della filiera automotive ma le politiche dirette al rinnovo del parco circolante e all'accrescimento della mobilità elettrica richiedono un confronto più ampio al Tavolo automotive attraverso il coinvolgimento di tutti gli stakeholders capaci di dare contributi concreti al processo evolutivo in corso», dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

«Le nostre imprese sono in prima linea nel favorire la diffusione dell'auto elettrica e delle auto a bassissime emissioni di CO2 ma il gap che riscontriamo tra obiettivi di decarbonizzazione e

comportamenti di acquisto della clientela resta esageratamente alto e i nuovi ordini stanno registrando un calo apprezzabile già da parecchi mesi. Occorre un'azione di governo complessiva», prosegue De Stefani, «in grado di diminuire lo scetticismo sull'elettrico e accrescere l'energia derivante da fonte rinnovabile, secondo un piano di sviluppo e di realizzazione coerente ad una transizione ambientale ed energetica realmente sostenibile, senza quei ritardi attuativi – come accaduto, ad esempio, per i contributi alle colonnine di ricarica elettrica di imprese e cittadini – che compromettono gli stessi obiettivi, annullando, di fatto, l'efficacia delle disposizioni originali».

«Purtroppo», conclude De Stefani «le auto elettriche, seppur in crescita percentuale, restano “una goccia nell'acqua” e non riescono ad esprimere numeri adeguati a una vera e propria svolta ambientale: la domanda è fiacca (prezzi decisamente elevati), le auto-immatricolazioni fanno da cuscinetto mentre i fondi dell'Ecobonus restano ampiamente inutilizzati (sulla fascia 0-20 ci sono ancora oltre 118 milioni e 208 milioni per la fascia 21-60, oltre ai residui dello scorso anno): servono misure più incisive per rinnovare il parco circolante che, allo stato attuale, conta poco più di 200.000 auto elettriche mentre nel Ddl Bilancio 2024 non c'è alcuna disposizione di revisione in questa direzione».

Dal punto di vista delle alimentazioni, ad ottobre le ibride elettriche sono la prima scelta d'acquisto con una quota di mercato del 39% (+2,8 p.p. su ottobre 2022) e anche nel periodo gennaio-ottobre restano in testa con una rappresentatività al 36%. La quota dell'elettrico si attesta al 4,1% nel mese ma nel cumulato da inizio anno è sempre ferma al 3,9%, con volumi medi mensili di circa 5.000 unità, mentre le plug-in ottengono 4,2% di quota e sono stabili al 4,5% sull'anno. Ad ottobre le auto a benzina e diesel rappresentano complessivamente il 42,7% del mercato complessivo, con le prime che crescono del +20,8% e le seconde in calo del -4,3%. La preferenza per il Gpl esprime il 9,9% delle immatricolazioni del mese.

Dal lato dei canali di vendita, sono tutti in positivo: i privati ottengono +21% sullo stesso mese 2022 (quota 59,4%), le società +51% (quota 16,8%) e il noleggio +2,3% (quota 23,8%). Nel periodo gennaio-ottobre l'andamento è +12,7% per i privati (quota 55,9% ovvero 3,75 p.p. in meno sul progressivo da inizio anno), +31% per le società (quota 14,7%) e +32,7% per il noleggio (quota 29,4%).

IL SOLE 24 ORE: IL 15 NOVEMBRE L'EVENTO AUTOMOTIVE BUSINESS SUMMIT (IN DIGITALE)

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 12 nov - Mercoledì 15 novembre, a partire dalle ore 09,30, si terrà in forma digitale l'evento del Sole 24 Ore Automotive Business Summit.

Gestire la rivoluzione elettrica. L'appuntamento punterà i riflettori sullo stop ai motori endotermici per le auto e i furgoni nuovi a partire dal 2035 decisi dall'Unione Europea e sulla concorrenza della Cina, primo esportatore di auto al mondo che vanta anche una posizione dominante sulle batterie, e sul sostegno dato dalla Casa Bianca alle aziende statunitensi attraverso l'Inflation Reduction Act. Per l'European Automobile Manufacturers' Association (ACEA), la rivoluzione ecologica avrà sull'industria europea dell'Automotive un impatto importante che richiederà nuove politiche a sostegno dell'intera filiera del settore soprattutto in Italia, ottava nella classifica dei produttori europei dopo un 2022 negativo. Quella della mobilità elettrica sarà, dunque, una vera sfida per l'industria italiana in una partita ancora aperta con l'Unione Europea che vede il tentativo di non mandare in archivio il motore a combustione interna attraverso gli e-fuel e i biocombustibili. Una sfida sulla quale i maggiori esponenti del mondo dell'impresa, della politica e della ricerca faranno il punto durante l'evento al quale parteciperanno, tra gli altri, Gilberto Pichetto Fratin, Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Andrea Cardinali, Direttore Generale Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri (UNRAE), Giuliano Noci, Prorettore Polo Territoriale Cinese Politecnico di Milano, Marco Stella, Vice Presidente e Presidente Gruppo Componenti Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA), Santo Ficili, Stellantis Italy Country Manager, Luca Vetrone, Communication & External Affairs General Manager Toyota, Fabrizio Longo, Brand Director Audi Italy, Alberto Viano, Presidente Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital (ANIASA), Rolando D'Arco, Amministratore Delegato Leasys, Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente Federauto, Elisa Weltert, General Manager South Europe Maserati.

L'evento è in forma digitale, per partecipare è necessario registrarsi su [/24oreventi.ilssole24ore.com/automotive-business-summit-2023/](https://24oreventi.ilssole24ore.com/automotive-business-summit-2023/).



Mobilià, dal passaggio all'elettrico alla concorrenza della Cina: le sfide del settore automotive (3)

• 16 Novembre 2023

“Aumentare la soglia di aiuti per i modelli Bev e sostenere la mobilità aziendale, a cui va solo il 50% degli aiuti previsti per i privati, come ricorda Alberto Viano presidente di Aniasa, restano i due temi di maggiore attualità. Il dibattito in Francia sulla possibilità di modulare gli incentivi, così da favorire le produzioni europee, sottolinea Francesco Naso segretario generale di Motus E, «apre la possibilità che anche l'Italia possa andare in questa direzione, nonostante le incognite legate alla posizione dell'Ue». Servirebbe dunque una politica europea capace di valorizzare le filiere mentre il dossier aperto sui dazi cinesi potrebbe avere effetti limitati. Tempi di sviluppo più veloci, maggiore velocità di innovazione, riduzione dei costi e competitività migliorata: in questa direzione stanno andando gli sforzi dei player europei e italiani. Nonostante le difficoltà. «Stiamo investendo moltissimo in elettrificazione e abbattimento di emissioni – ha ricordato Santo Ficili di Stellantis – e nel 2030 venderemo solo auto elettriche o a zero emissioni». Il contenimento degli inquinanti è un punto fermo anche per Toyota, con un'offerta multi energia dove non mancheranno vetture ad idrogeno e in un futuro non troppo lontano batterie allo stato solido in grado di migliorare l'efficienza dei Bev. (...) L'arrivo di player cinesi può diventare un vantaggio per i concessionari, come ricorda da Adolfo De Stefani Cosentino, presidente Federauto, «perché di una rete di distribuzione hanno bisogno tutti» (...)", riporta Il Sole 24 Ore.



Italia sprona UE a ripensare mobilità green più equilibrata. Ministri Urso e Cicchitto e filiera su transizione diversificata

MILANO - Due ministri del Governo italiano, cinque europarlamentari e importanti rappresentanti della filiera italiana si sono confrontati sul futuro della mobilità sostenibile, nella due giorni di dibattiti meneghina di # ForumAutoMotive. Ne è emerso un quadro in evoluzione, dove nel rigorismo elettrico di Bruxelles dei mesi passati si aprono spiragli di novità, legati alla diversificazione, per un ipotizzabile futuro di decarbonizzazione più equilibrato, che tenga presente delle peculiarità dei diversi Paesi dell'Unione. Nel messaggio di saluto per l'apertura dei lavori, il Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, ha evidenziato il cambio di mentalità in corso in Europa, emerso dall'approvazione delle normative anti inquinamento Euro 7 per i veicoli. «Un testo profondamente migliorato - ha sottolineato il Ministro - rispetto alla proposta iniziale della Commissione. Una visione concreta, realistica e pragmatica che grazie anche al lavoro dell'Italia ha visto convergere una maggioranza di Stati. Un successo che riconosce il principio di neutralità tecnologica e contempla soluzioni diverse dall'elettrico per raggiungere l'obiettivo delle emissioni zero. Questo apre alla possibilità di esplorare alternative come i biocombustibili e gli e-fuels».



Un concetto ribadito dal Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Gilberto Pichetto Fratin, nel suo intervento in collegamento video dalla Sicilia: «Valutiamo realisticamente le emissioni prodotte dalle diverse tecnologie per capire concretamente come raggiungere l'obiettivo della decarbonizzazione. Non vanno scartati a priori carburanti non derivati dal petrolio. La nostra politica, dopo un'ondata di ideologia, si sta confrontando con la realtà.

Esistono ancora opinioni molto diverse tra i differenti Paesi». Variegata le posizioni parlamentari europei intervenuti. Patrizia Toia (Pd), ha detto: «Vanno sostenute politiche industriali che supportino la transizione che non è rinviabile». Paolo Borchia (Lega), ha evidenziato: «Sull'elettrico l'Europa sconta un evidente svantaggio competitivo». Massimiliano Salini (Forza Italia), ha chiarito «Vanno create le condizioni concrete per una mobilità sostenibile». Per Mariangela Danzi (5 Stelle) «Va costruito un fondo sociale che possa supportare questa sfida». Infine, Carlo Fidanza (Fratelli d'Italia), ha anticipato: «La settimana prossima voteremo sulla CO2 dei veicoli pesanti e poi successivamente sulla qualità dell'aria.

Abbiamo combattuto per la neutralità tecnologica e contro le dipendenze strategiche sull'elettrico».

Hanno fornito contributi di riflessione vari esponenti della filiera automotive italiana, tra cui Michele Crisci, presidente di Unrae («Pianificare gli interventi in vista degli obiettivi»), Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto («Dobbiamo pensare a una transizione che sia davvero sostenibile») e Roberto Vavassori, presidente Anfia («Dobbiamo sdoganare i biocarburanti, banditi per una questione ideologica»). In questo quadro in fermento, la gente, alle prese con la crisi economica, è incerta sul da farsi. Secondo i dati diffusi da Dario Duse di AlixPartners: «In Europa l'elettrico tocca quota 13%, in Italia siamo sotto il 4%. Il costo di produzione delle vetture resta elevato. Sul fronte delle strutture di ricarica servirebbero 18 miliardi di investimenti a livello europeo. Intanto, nel giro di due anni la Cina è passata da quinto a primo produttore mondiale. La quota di vetture cinesi in Europa raggiungerà il 6-8% entro il 2026.». Nella seconda giornata di # ForumAutoMotive, sono state affrontate anche tematiche legate alla sicurezza e alle modifiche al Codice della Strada, con interessanti confronti su come affrontare il problema dell'educazione dei giovani alla guida ed è stato consegnato il premio Sicurezza Dekra 2023 a Camillo Mazza, general manager di Bosch Italia.

Cent'anni a tutto gas. Festa per Stelvio De Stefani

Celebrato al Circolo dei Forestieri il compleanno del patron della storica concessionaria. Beppe Rossi: "Un monumento alla ravegnanità" .

Stelvio De Stefani, commendatore e patron della concessionaria De Stefani, raggiunge i 100 anni di età e il Circolo dei Forestieri ne ricorda i meriti professionali e la caratura umana. L'azienda che lui presiede, 113 anni di passione per la mobilità, ha visto Stelvio attraversarne ben 75 anni. All'inizio, nel 1910, al numero 187 di via Ravegnana, Evaristo De Stefani, 27 anni, già meccanico costruttore di biciclette, apre la sua prima bottega artigiana dove costruisce e vende le biciclette 'De Stefani' e 'Velox'. Rientrato dalla guerra, Evaristo passa dalle biciclette ai ricambi di automezzi e, dopo aver avuto il figlio Stelvio, nel 1927, acquisisce la concessione di vendita per la Romagna dei veicoli commerciali 'O.M.' (Officine Meccaniche, ndr).

Nel 1930 l'attività si trasferisce in Piazza XX settembre, nei locali del Palazzo Trincossi in cui, nel primo dopoguerra, inizia a vendere la celebre 'Lambretta'. Nel 1948 entra in scena il figlio Stelvio a segnare un ideale ricambio generazionale per l'azienda De Stefani che comincia la cavalcata nel mondo delle auto. Nel 1957 si costruisce a Ponte Nuovo la nuova sede e nel 1958 viene acquisita la concessione per l'Emilia-Romagna delle Simca. Nel 1966 viene a mancare Evaristo e il volante passa a Stelvio. A partire dal 1981 amministratore delegato dell'azienda diventa Adolfo Cosentino De Stefani, che detiene tuttora la medesima carica, e progetta lo sviluppo della concessionaria Mercedes; prima camion e poi auto in tutta la Romagna e un'officina autorizzata a Bologna. Ma proprio nei giorni scorsi Stelvio De Stefani ha compiuto 100 anni e il Circolo dei Forestieri di Ravenna, sabato scorso, gli ha dedicato una serata organizzata dal presidente Beppe Rossi a cui hanno preso parte, tra gli altri, il presidente della Cassa e dell'Abi Antonio Patuelli e il presidente della Camera di Commercio di Ferrara Ravenna Giorgio Guberti. E se il presidente del Circolo, Beppe Rossi, gli ha consegnato la tessera per i 70 anni di iscrizione al circolo ricordando la sua figura come un "monumento alla ravegnanità", Patuelli ne ha sottolineato la figura professionale e

intellettuale, "molto solidale e poco egocentrica, attenta alle idee di libertà dell'Occidente ma anche alle evoluzioni che stavano avanzando". "Oggi c'è una banca – ha ricordato Patuelli – ma in quel palazzo in piazza dell'Aquila, nel supercuore di Ravenna, furono posate le basi dell'azienda di Evaristo De Stefani poi passata a Stelvio". Stelvio che, come ha ricordato Guberti, negli anni '70 ebbe in mano le sorti dell'Associazione dei commercianti, "un periodo non facile tra crisi energetica e debutto dell'Iva e Stelvio guidò l'associazione da presidente illuminato".

Un presidente che ha valicato i 100 anni con umanità e lucidità, ringraziando il Circolo "per una festa così, che non aveva mai visto e nemmeno immaginato" ha sussurrato davanti alla torta delle 100 candeline.



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

TRUCK
Cartaceo

Federauto: Parlamento Ue sia pragmatico su mezzi pesanti

«A pochi giorni dalla seduta decisiva del Parlamento europeo che dovrà decidere sugli standard e i tempi per la transizione green di camion e autobus, in vista del “Trilogo” finale, è determinante per la sostenibilità della filiera che prevalgano le opzioni e gli emendamenti più pragmatici in difesa della neutralità tecnologica facendo giungere l’Assemblea plenaria ad un voto più ragionevole». Lo ha dichiarato Massimo Artusi, vicepresidente di **Federauto** con delega ai Truck&Van. L’Assemblea plenaria del Parlamento europeo è in programma il 21 novembre.





Civitavecchia, Paolo Poletti: «Non dialogo col centrodestra»

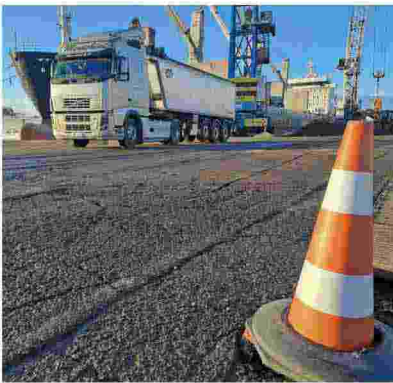
A PAGINA 9

Il Consorzio Autotrasportatori Civitavecchia ha festeggiato i suoi primi 60 anni, tra sfide, crisi e soddisfazioni

Proposte vincenti per continuare a crescere

Servizi portuali, finanziamento delle Viacard e trasporto negli appalti pubblici i temi rilanciati

Sessant'anni e non sentirli. Sessant'anni nel corso dei quali il Consorzio Autotrasportatori Civitavecchia si è saputo rinnovare, rispondendo alle richieste del mercato e contribuendo alla crescita del porto, centro nevralgico per la categoria rappresentando circa l'80% del fatturato annuo, rimanendo un punto di riferimento importante, anello fondamentale della logistica. Il Cac ha festeggiato ieri i 60 anni dalla sua fondazione, in una sala convegni dell'Adsp piena di operatori e famiglie, istituzioni e rappresentanti del cluster portuale, presenti per testimoniare la vicinanza ad una realtà che negli anni ha saputo farsi spazio grazie alla professionalità e all'efficienza dimostrata; realtà tra le più longeve del Paese, soprattutto in un periodo dove l'età media di una azienda è di dieci anni. "Tante realtà, un unico operatore: a 60 anni dalla nascita il consorzio di Civitavec-



chia ripercorre le tappe della sua storia e raccoglie le sfide dell'autotrasporto del domani" è stato il titolo scelto per il convegno, un focus per ripercorrere le tappe più significative della storia del Consorzio e riflettere sulle sfide che riguarderanno il settore dell'autotrasporto merci italiano nei prossimi anni. «Questo è un lavoro che può ancora garantire orgoglio e dignità» ha detto il presidente Peppino Loria, che ha auspicato un sempre maggiore coinvolgimento

dei giovani, sui quali non si smette mai di investire, anche in termini di formazione. «Abbiamo vissuto periodi difficili - ha aggiunto - momenti di crisi come quella più pesante degli anni '90, ma le abbiamo sempre superate, mettendo in campo le migliori energie, adeguando le nostre macchine stando dietro all'evoluzione del porto e contribuendo alla sua crescita». E ha ricordato alcune ultime operazioni importanti, come l'aver scaricato in due mezzogiornate due

navi di carbone e rinfuse, portando 55 container a 128 km di distanza senza un'ora di ritardo o il trasporto di 9700 tonnellate di merci in 24 ore al deposito di Guidonia. «Risposte - ha aggiunto - che ci riempiono d'orgoglio». Nella sua relazione, il direttore del Cac Patrizio Loffarelli, soddisfatto della bella festa, ha quindi ripercorso la storia del consorzio, confermando come la realtà sia pronta a raccogliere le sfide future, garantendo quanto già fatto in questi 60 anni,

attraverso la programmazione e la presentazione di proposte costruttive nei tavoli che li vedono protagonisti. Un atteggiamento, questo, sottolineato anche dal presidente dell'Adsp Pino Musolino che ha evidenziato proprio lo spirito positivo del consorzio. «Le sfide sono molte - ha spiegato - e noi continueremo ad essere un ascoltatore attento, un collaboratore e compagno di strada per un sistema che funzioni dalla banchina alla fabbrica». Fondamentale, in questo senso, il discorso legato alle infrastrutture e alla manutenzione. «Infrastrutture - ha aggiunto Musolino - all'altezza, al passo con i tempi, eliminando quei colli di bottiglia che rischiano di vanificare il lavoro e la funzionalità del porto stesso». Davanti al sindaco Tedesco, all'assessore regionale alla Mobilità Fabrizio Ghera, al segretario Generale di Assotir, Claudio Donati e al Vicepresidente di Federauto nonché manager di Romana Diesel, Massimo Artusi, il direttore Loffarelli ha richiesto all'Adsp di lavorare sul tavolo del livello dei servizi portuali, ad Assotir la proposta al Governo di inserire negli appalti pubblici anche la voce del trasporto e alla Regione il finanziamento delle famose Viacard.

GRUPPO EDITORIALE

C la Provincia C
Viterbo
19-11-2023

Multe: previsti incassi per un milione e mezzo nel 2024
Gli imprevisti maggiori per la manutenzione delle autostrade e la viabilità agricola.

Sia investito il direttore Pelloni
L'azienda è promossa da Assotir e la Provincia.

Furto in una scuola, presa con le mani nel sacco
Il ladro è stato arrestato dopo aver rubato un computer.

Trovato con l'eroina, 36enne in manette
L'uomo è stato arrestato con 10 grammi di eroina.

Violenza di genere, convocati gli usci generali
L'azienda è promossa da Assotir e la Provincia.

CIVITAVECCHIA

Proposte vincenti per continuare a crescere
Servizi portuali, finanziamento delle Viacard e trasporto negli appalti pubblici i temi rilanciati.

Non ho intenzione di fare accordi con il centrodestra
Il presidente del Cac Patrizio Loffarelli ha dichiarato che non ha intenzione di fare accordi con il centrodestra.

Proposte vincenti per continuare a crescere
Servizi portuali, finanziamento delle Viacard e trasporto negli appalti pubblici i temi rilanciati.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL TRAGUARDO Tra battaglie, sfide, crisi e soddisfazioni tira dritto verso nuovi obiettivi

Il consorzio autotrasportatori compie 60 anni

Riflettori sempre puntati sui servizi portuali e sul finanziamento delle Viacard

Sessant'anni e non sentirli. Sessant'anni nel corso dei quali il Consorzio Autotrasportatori Civitavecchia si è saputo rinnovare, rispondendo alle richieste del mercato e contribuendo alla crescita del porto, centro nevralgico per la categoria rappresentando circa l'80% del fatturato annuo, rimanendo un punto di riferimento importante, anello fondamentale della logistica.

A PAGINA 3



Il Consorzio Autotrasportatori Civitavecchia ha festeggiato i suoi primi 60 anni, tra sfide, crisi e soddisfazioni

Proposte vincenti per continuare a crescere

Servizi portuali, finanziamento delle Viacard e trasporto negli appalti pubblici i temi rilanciati

Sessant'anni e non sentirli. Sessant'anni nel corso dei quali il Consorzio Autotrasportatori Civitavecchia si è saputo rinnovare, rispondendo alle richieste del mercato e contribuendo alla crescita del porto, centro nevralgico per la categoria rappresentando circa l'80% del fatturato annuo, rimanendo un punto di riferimento importante, anello fondamentale della logistica. Il Cac ha festeggiato i 60 anni dalla sua fondazione, in una sala convegni dell'Adsp piena di operatori e famiglie, istituzioni e rappresentanti del cluster portuale, presenti per testimoniare la vicinanza ad una realtà che negli anni ha saputo farsi spazio grazie alla professionalità e all'efficienza dimostrata; realtà tra le più longeve del Paese, soprattutto in un periodo dove l'età media di una azienda è di dieci anni. "Tante realtà, un unico operatore: a 60 anni dalla nascita il consorzio di Civitavecchia ripercorre le tappe della sua storia e raccoglie le sfide dell'autotra-

sporto del domani" è stato il titolo scelto per il convegno, un focus per ripercorrere le tappe più significative della storia del Consorzio e riflettere sulle sfide che riguarderanno il settore dell'autotrasporto merci italiano nei prossimi anni. «Questo è un lavoro che può ancora garantire orgoglio e dignità» ha detto il presidente Peppino Loria, che ha auspicato un sempre maggiore coinvolgimento dei giovani, sui quali non si smette mai di investire, anche in termini di formazione. «Abbiamo vissuto periodi difficili - ha aggiunto - momenti di crisi come quella più pesante degli anni '90, ma le abbiamo sempre superate, mettendo in campo le migliori energie, adeguando le nostre macchine stando dietro all'evoluzione del porto e contribuendo alla sua crescita». E ha ricordato alcune ultime operazioni importanti, come l'aver scaricato in due mezze giornate due navi di carbone e rinfuse, portando 55 container a 128 km di distanza senza un'ora di ritardo o il trasporto di 9700 tonnellate di merci in 24 ore al deposito di Guidonia. «Risposte - ha aggiunto - che ci riempiono d'orgoglio». Nella sua relazione, il direttore del Cac Patrizio Loffarelli, soddisfatto della bella festa, ha quindi ripercorso la storia del consorzio, confermando come la realtà sia pronta a raccogliere le sfide future, garan-

do quanto già fatto in questi 60 anni, attraverso la programmazione e la presentazione di proposte costruttive nei tavoli che li vedono protagonisti. Un atteggiamento, questo, sottolineato anche dal presidente dell'Adsp Pino Musolino che ha evidenziato proprio lo spirito propositivo del consorzio. «Le sfide sono molte - ha spiegato - e noi continueremo ad essere un ascoltatore attento, un collaboratore e compagno di strada per un sistema che funzioni dalla banchina alla fabbrica». Fondamentale, in questo senso, il discorso legato alle infrastrutture e alla manutenzione. «Infrastrutture - ha aggiunto Musolino - all'altezza, al passo con i tempi, eliminando quei colli di bottiglia che rischiano di vanificare il lavoro e la funzionalità del porto stesso». Davanti al sindaco Tedesco, all'assessore regionale alla Mobilità Fabrizio Ghera, al segretario Generale di Assotir, Claudio Donati e al Vicepresidente di Federauto nonché manager di Romana Diesel, Massimo Artusi, il direttore Loffarelli ha richiesto all'Adsp di lavorare sul tavolo del livello dei servizi portuali, ad Assotir la proposta al Governo di inserire negli appalti pubblici anche la voce del trasporto e alla Regione il finanziamento delle famose Viacard



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la Provincia
Civitavecchia - Santa Marinella - Fregene - Etruria

Boom di vaccinati in zona mercato
Il personale della Asl Roma 4 ha somministrato 153 sieri a 117 utenti

Il consorzio autotrasportatori compie 60 anni
Il settore è in forte crescita e si prepara a nuovi progetti

Adesione ai centri per la maternità della Caracciolo
Le donne si affrettano a prenotare i corsi

Biciclette all'incendio a Ladispoli
Le fiamme hanno distrutto un deposito

la Provincia
Civitavecchia - Santa Marinella - Fregene - Etruria

Proposte vincenti per continuare a crescere
Servizi per tutti, investimenti e nuovi progetti

Non ho intenzione di fare accordi con il centro destra
Il governatore PD si è incontrato con il leader della coalizione di centro-destra

Valutazione
L'azienda di famiglia è un bene prezioso

Valutazione
L'azienda di famiglia è un bene prezioso

Le associazioni di categoria chiedono il via alla transizione

Autotrasporto e automotive

Alessia Spataro

Stimolare e rilanciare gli investimenti nel settore per accelerare il processo di transizione tecnologica dei veicoli industriali, questa la proposta annunciata coralmente dalle associazioni nazionali dell'autotrasporto e dell'automotive Anfia, Anita, **Federauto**, Unatras, Unrae nel corso di una tavola.

a pagina 6

È la proposta al governo da parte di Anfia, Anita, **Federauto**, Unatras e Unrae per un piano di efficientamento del parco circolante

Autotrasporto e automotive, via alla transizione

A Rimini il Vice Ministro Rixi ha annunciato di volere attivare un confronto con le associazioni

Alessia Spataro

Stimolare e rilanciare gli investimenti nel settore per accelerare il processo di transizione tecnologica dei veicoli industriali, questa la proposta annunciata coralmente dalle associazioni nazionali dell'auto- trasporto e dell'automotive Anfia, Anita, **Federauto**, Unatras, Unrae nel corso della tavola rotonda sul tema «la transizione green dell'autotrasporto merci», che si è tenuta oggi in occasione di ecomondo, l'evento europeo di riferimento per la transizione ecologica e i nuovi modelli di economia circolare e rigenerativa.

L'iniziativa rappresenta un momento di inedita unitarietà di intenti fra tutte le associazioni rappresentative dell'autotrasporto e della filiera industriale e commerciale automotive che si rivolgono compatte alle istituzioni per sensibilizzarle sulla necessità di adottare un piano di efficientamento che incentivi le imprese a traguardare la graduale ed effettiva transizione del settore in direzione di una trasformazione sostenibile, innovativa e competitiva dei servizi di trasporto merci.

La proposta, che sarà dettagliatamente presentata al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in tutte le sue declinazioni, parte dalle implicazioni nazionali della regolamentazione europea in via di nel corso della tavola rotonda sul tema «la transizione green dell'autotrasporto



merci», che si è tenuta oggi in occasione di ecomondo, l'evento europeo di riferimento per la transizione ecologica e i nuovi modelli di economia circolare e rigenerativa. definizione e sulla base dello state dell'arte del parco italiano, traccia una roadmap di breve periodo per accelerare il rinnovo del circolante con veicoli industriali a basse emissioni che abbia impatti positivi da un punto di vista

ambientale e della sicurezza della circolazione.

Il fabbisogno finanziario è stimato in circa 700 milioni di euro, che dovranno supportare gli investimenti fino al 2026 in veicoli a emissioni zero e loro infrastrutture nonché stimolare la diffusione dei carburanti rinnovabili. Le associazioni, inoltre, propongono una modifica sostanziale di funzionamento del «Fondo

autotrasporto», che garantisca procedure rapide di liquidazione alle imprese di autotrasporto.

L'evento di Rimini è il primo segnale unitario e forte che le associazioni intendono inviare al Governo, per stimolare al più presto l'adozione di un lavoro congiunto e di impegni reciproci per affrontare da subito una transizione che appare ancora densa di contraddizioni: da una parte, le istituzioni dell'Unione europea che - in assenza di correttivi razionali in grado di accogliere il principio di neutralità tecnologica - tendono ad imporre regolamenti avulsi dalle dinamiche di mercato e tempistiche di phase-out tecnologico molto «sfidanti», se non addirittura irrealistiche; dall'altra una Legge di Bilancio nazionale che tende verso una sostanziale decontribuzione degli strumenti di sostegno agli investimenti delle imprese per quella transizione ecologica richiesta dagli stessi regolamenti europei.

Le associazioni accolgono con favore le parole del Vice Ministro Edoardo Rixi, che, nel suo intervento, ribadendo che l'autotrasporto è un settore strategico per il Paese, ha annunciato l'intento del MIT di voler attivare a breve un confronto specifico con le rappresentanze associative per identificare nuovi meccanismi di sostegno agli investimenti per la transizione ecologica ed il rinnovo delle flotte.



Rinnovo parco autotrasporto vale 700 milioni

Stimolare e rilanciare gli investimenti nel settore per accelerare il processo di transizione tecnologica dei veicoli industriali, questa la proposta annunciata coralmemente dalle associazioni nazionali dell'autotrasporto e dell'automotive Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae nel corso della tavola rotonda sul tema «La transizione green dell'autotrasporto merci», che si è tenuta oggi in occasione di Ecomondo, l'evento europeo di riferimento per la transizione ecologica e i nuovi modelli di economia circolare e rigenerativa. Per rinnovare il parco veicolare servono tanti soldi. Il fabbisogno finanziario è stimato in circa

700 milioni di euro, che dovranno supportare gli investimenti fino al 2026 in veicoli a emissioni zero e loro infrastrutture nonché stimolare la diffusione dei carburanti rinnovabili. Le associazioni, inoltre, propongono una modifica sostanziale di funzionamento del «Fondo autotrasporto», che garantisca procedure rapide di liquidazione alle imprese di autotrasporto.

La proposta, che sarà dettagliatamente presentata al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in tutte le sue declinazioni, parte dalle implicazioni nazionali della regolamentazione europea in via di definizione e sulla base dello state dell'arte del parco italiano, traccia una roadmap di breve periodo per accelerare il rinnovo del circolante con veicoli industriali a basse emissioni che abbia impatti positivi da un punto di vista ambientale e della sicurezza della circolazione.

«Questo evento è il primo segnale unitario e forte che le associazioni intendono inviare al governo», si

segue in ultima pagina

Rinnovo parco

legge in una nota delle associazioni, «per stimolare al più presto l'adozione di un lavoro congiunto e di impegni reciproci per affrontare da subito una transizione che appare ancora densa di contraddizioni: da una parte, le istituzioni dell'Unione europea che - in assenza di correttivi razionali in grado di accogliere il principio di neutralità tecnologica - tendono ad imporre regolamenti avulsi dalle dinamiche di mercato e tempistiche di phase-out tecnologico molto «sfidanti», se non addirittura irrealistiche; dall'altra una Legge di Bilancio nazionale che tende verso una sostanziale decontribuzione degli strumenti di sostegno agli investimenti delle imprese per quella transizione ecologica richiesta dagli stessi regolamenti europei. Le associazioni accolgono con favore le parole del Vice Ministro Edoardo Rixi, che, nel suo intervento, ribadendo che l'autotrasporto è un settore strategico per il Paese, ha annunciato l'intento del MIT di voler attivare a breve un confronto specifico con le rappresentanze associative per identificare nuovi meccanismi di sostegno agli investimenti per la transizione ecologica ed il rinnovo delle flotte».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

The thumbnail shows a grid of newspaper content. The main article is titled 'Rinnovo parco autotrasporto vale 700 milioni'. Other visible headlines include 'Msc ordina due World', 'Porto di Salerno, C'è un'aria buona', 'Sciopio ecologico', 'Assamatori punta su shift e direttive ERS', and 'Molo Manfredi torna operativo'. At the bottom, there is a section for 'GRIMALDI GROUP' with a map of the Mediterranean region and a list of services.



TRA PRODUTTIVITÀ E SOSTENIBILITÀ

La transizione ecologica è un obiettivo cruciale

Velocizzare la transizione ecologica nel settore dei veicoli industriali, favorendo gli investimenti finalizzati a rinnovare il parco mezzi italiano. È questa la strada secondo diverse associazioni del comparto: Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae. Si è parlato proprio di questo durante un incontro tenutosi alcuni giorni fa a Rimini nell'ambito della fiera Ecomondo, denominato "La transizione green dell'autotrasporto merci". L'obiettivo primario nel prossimo futuro sarà quindi stimolare, al contempo, produttività e sostenibilità.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

Età media troppo elevata per il parco mezzi italiano

3.000 MQ
DI AREA ESPOSIZIONE
A VOSTRA DISPOSIZIONE

DECORAZIONE DI AUTOMEZZI
(DA TRUKI COMMA, GEMATE E DIMENSIONI)

ADVANALTI



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

IL GIOCO DELLE TRE CARTE

Se lo avessimo fatto noi Italiani, ci avrebbero già accusato di fare il gioco delle tre carte, ma dal momento che lo fanno le istituzioni europee - su pressione delle lobby della trazione elettrica - in tanti fanno finta di niente. È il giochetto per il quale la direttiva RED II, che prevede



Massimo Artusi, Vicepresidente Federauto con delega Truck e Van.

di calcolare l'impatto climaterante di TUTTI i vettori energetici sull'intero ciclo di vita (LCA - Life Cycle Assessment), si vuole applicare soltanto ai carburanti sintetici ma non all'elettrico, che continua ad essere valutato solo per le emissioni dal motore allo scarico (il famigerato TTW), eludendo così di considerare l'estrazione, il trattamento e lo smaltimento delle pesantissime batterie al litio e non ultima l'origine fossile della maggior parte dell'energia elettrica prodotta e utilizzata. Senza entrare nei dettagli tecnicistici del processo legislativo europeo, basterà segnalare che la DG Clima della Commissione dell'Unione europea - dopo l'apertura del Consiglio ai carburanti sintetici - ha proposto di elevare ad un irraggiungibile 100 per cento di zero emissioni di CO2 (in questo caso lungo l'intero ciclo di vita, come previsto dalla direttiva Red II che peraltro fissa al 70 per cento l'impatto) il livello per ammettere l'uso di carburanti sintetici su auto e furgoni dopo il 2035, mentre la Commissione ENVI continua ad applicare per i motori a batteria il criterio di valutazione «dal motore allo scarico».

Lo stesso meccanismo rischia di ripetersi nell'applicazione del CCF (Carbon Correction Factor, il sistema per confrontare l'impronta carbonica dei vettori energetici di origine rinnovabile) che è stato approvato, per gli HDV, dal Consiglio Ambiente EU e dalla Commissione ENVI del Parlamento europeo.

È uno strabismo legislativo che le istituzioni europee devono conoscere tempestivamente e con chiarezza, perché è proprio nelle pieghe dei tecnicismi procedurali, nelle possibili disattenzioni o nella non piena comprensione della materia che si inseriscono le pressioni delle lobby che difendono gli interessi del sistema economico nato intorno alla trazione elettrica. E questo per due motivi: il primo - che dovrebbe stare a cuore alle istituzioni europee - è il discredito e la sfiducia che incoerenza di questo genere finiscono per creare tra i cittadini europei nei confronti dell'Unione; il secondo è proprio l'interesse dell'ambiente e del clima, nella consapevolezza che la scelta monoenergetica del full electric non decarbonizza finché l'energia da utilizzare non sarà solamente di fonte rinnovabile e non è in grado di risolvere tutti i problemi, anzi rischia di aggiungerne altri di natura economica e sociale che possono essere evitati con il supporto di carburanti altrettanto a zero emissioni (e a volte anche meglio), se tutti fossero considerati a parità di ciclo di vita. Come dettano, appunto, le norme già approvate da tempo dall'Unione europea.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



L'AUTOTRASPORTO IN SCENA A ECOMONDO

Dal 7 al 10 novembre la Fiera di Rimini ospiterà la 26esima edizione della manifestazione. Molti gli incontri in programma, tra cui la tavola rotonda “La transizione green dell'autotrasporto merci” a cui parteciperà anche il presidente del Comitato Centrale dell'Albo

Centocinquantamila metri quadrati, oltre millecinquecento espositori, più di trecento buyers: sono questi alcuni dei numeri della 26esima edizione di Ecomondo, l'evento internazionale per la transizione ecologica e i nuovi modelli di economia circolare e rigenerativa, in scena dal 7 al 10 novembre al quartiere fieristico di Rimini.

E tra i protagonisti, come già accaduto in passato, ci sarà anche il mondo dell'autotrasporto, attraverso l'importante presenza di costruttori di veicoli commerciali, di allestitori e, soprattutto, dell'Albo degli Autotrasportatori e delle associazioni che rappresentano il settore.

La manifestazione, organizzata da Italian Exhibition Group, sarà infatti arricchita da una serie di eventi e dibattiti che, attraverso la viva voce dei player attivi nel comparto, riuscirà a offrire una panoramica sullo stato dell'arte del

trasporto merci su gomma, sulle criticità e sulle sue sfide per il futuro prossimo.

È in quest'ottica che Anfia ha organizzato per mercoledì 8 novembre, nella Sala Cedro Hall Ovest dalle 9:30 alle 11:30, la tavola rotonda “La transizione green dell'autotrasporto merci” in cui si confronteranno **Enrico Finocchi**, presidente dell'Albo Nazionale degli Autotrasportatori, **Gianmarco Giorda**, direttore generale di Anfia, **Natale Mariella**, vicepresidente di Anita, **Paolo Starace**, presidente della sezione Veicoli industriali

di Unrae, **Massimo Artusi**, vice presidente **Federauto Trucks**, **Sergio Lo Monte**, segretario nazionale Confartigianato Trasporti. Il convegno analizzerà il settore e soprattutto prenderà in considerazione l'entità della sfida per il raggiungimento della decarbonizzazione, un impegno epocale cui tutti i protagonisti del comparto sono chiamati. Il confronto analizzerà anche la “roadmap nazionale” che il mondo dell'autotrasporto, la filiera industriale automotive e quella della distribuzione hanno definito e presentato insieme al Governo per accelerare la transizione green dell'autotrasporto, puntando soprattutto sull'efficiamento dei servizi logistici.

Da segnalare anche il convegno “La ricerca di un nuovo modello economico”, martedì 7 novembre alle 14:30, al quale parteciperà anche **Alessandro Peron**, segretario generale **Fiap. E.G.**




SUPPORTI PER IL SUBENTRO | MASSIMO ARTUSI, DIRETTORE COMMERCIALE RO


LA FORMAZIONE È LA CHIAVE

di Gennaro Speranza

Da sinistra: Andrea Artusi, Federico Campilli, Massimo Artusi e Francesco Campilli al tempo della frequentazione dei corsi «Euroteam» promossi da Iveco (1992).

Quando si pensa a un passaggio di testimone in un'azienda a conduzione familiare, generalmente viene subito in mente un'immagine precisa: quella di un evento istantaneo, dai contorni netti e prestabiliti, in cui i padri cedono le redini della propria creatura ai figli. Un po' come nella staffetta, dove l'attenzione è tutta focalizzata sull'istante decisivo in cui avviene il cambio tra un atleta e l'altro attraverso il passaggio del testimone. Ma, in realtà, la successione è un percorso molto lungo, che parte da lontano e si compie in un arco di tempo dilatato e funzionale alla preparazione del passaggio. Perché prima del cambio c'è tutta una fase di «allenamento» propedeutico all'apprendimento della tecnica, degli aspetti mentali, dei sincronismi di squadra. Quello di **Massimo Artusi**, direttore commerciale della Romana Diesel, storica concessionaria Iveco con alle spalle l'esperienza di tre generazioni e 86 anni di attività, è un percorso che rispecchia perfettamente questa lettura «per strati» del passaggio generazionale. «Sin da quando ero piccolo – ricorda Artusi – mio padre ha sempre fatto respirare l'aria dell'azienda a me e a mio fratello. Il sabato e la domenica, per esempio, ci portava in giro a visitare i clienti. Ovviamente, per me che ero bambino, quegli incontri erano noiosissimi. Poi però ho presto capito quanto fossero importanti, perché si andava a conoscere persone e aziende che col tempo sarebbero diventati i nostri clienti fidelizzati per anni».

Anche nel mondo dei concessionari non è solo un «affare di famiglia». Per portare avanti il nome dell'impresa serve una visione manageriale, tanta esperienza sul campo e soprattutto allargare lo sguardo oltre ciò che è conosciuto e familiare. E se c'è un costruttore, come Iveco, che organizza corsi ad hoc su come preparare al meglio questo passaggio, tutto diventa più semplice

UN PASSAGGIO GRADUALE

Massimo Artusi sembra destinato a seguire le orme del papà **Mario**. Dopo la laurea in Economia e Commercio, negli anni 90 inizia a frequentare con maggiore intensità l'azienda di famiglia, quindi si trasferisce all'estero per lavorare in Iveco verso la fine del 1995, per poi ritornare in Italia nel 1998 alla guida della sede di Latina della Romana Diesel. «Quello di Latina è stato il mio primo incarico dirigenziale e probabilmente il banco di prova più difficile della mia carriera, perché per la prima volta mi

sono trovato non solo al timone dell'azienda, ma anche a mettere in pratica tutte le conoscenze assimilate negli anni precedenti e adattare alla realtà latinese. Lì mi occupavo di un po' di tutto, dai rapporti commerciali fino all'attività dei ricambi». Dopo quattro anni di esperienza, Artusi si trasferisce quindi alla sede di Roma per dirigere la divisione commerciale dei veicoli pesanti per tutta la Romana Diesel. Attività che ricopre tutt'oggi, in sinergia con gli altri esponenti del gruppo Artusi-Campilli (vale a dire le due famiglie che dal 1937 hanno posto le basi fondanti della Romana Diesel). «Il passaggio di consegne è stato quindi un processo graduale nel tempo – precisa Artusi – fatto di anni di gavetta, studi, formazione sul campo e accumulazione di esperienze. Seppur con esperienze diverse, ciascuno di noi della terza generazione (**Enrico, Andrea, Federico, Fernando e Francesco**) ha seguito questo tipo di percorso. La pianificazione del passaggio ha anche comportato il settaggio delle regole e dei comportamenti di ciascuno, all'interno del proprio ruolo, nel rispetto degli equilibri aziendali».

I CORSI DI IVECO

Un ruolo chiave nel processo di crescita professionale di Artusi l'ha senza dubbio giocato Iveco, che nei primi anni 90 istituì un corso di formazione, battezzato «Euroteam», rivolto a tutti i figli dei concessionari, sia che fossero alle prime armi oppure già operativi in azienda. L'obiettivo? Instillare nelle nuove generazioni una mentalità di crescita soprattutto dal punto di vista manageriale. «Fu un'espe-

MANA DIESEL



EL PASSAGGIO GENERAZIONALE

In questo scatto del 1996, la seconda e terza generazione di Romana Diesel al completo. Da sinistra: Francesco Campilli, Mario Artusi, Massimo Artusi, Federico Campilli, Andrea Artusi, Massimo Campilli, Enrico Campilli, Roberto Campilli, Fernando Campilli.

Massimo Artusi in compagnia di tutte le donne della sua famiglia. Da sinistra la prima figlia Lavinia, la moglie Ilaria Mazzonis e l'altra figlia Lorenza.

rienza molto interessante», ricorda Artusi, che frequentò proprio il corso inaugurato nel 1992. «All'epoca le lezioni erano tenute dall'ISVOR, che era una scuola di formazione superiore del gruppo Fiat. Successivamente, nel 1998, furono affidate alla Scuola di Direzione Aziendale dell'Università Bocconi di Milano. In ogni caso, si trattava di corsi seri e competenti. Del resto, Iveco si è sempre dimostrata molto attenta al passaggio generazionale, tant'è che ancora oggi la Casa organizza corsi di formazione rivolti ai figli dei titolari delle concessionarie».

LA VISIONE MANAGERIALE

Massimo Artusi è oggi diventato un manager di successo. Nel 2021 è stato chiamato a guidare la vicepresidenza di **Federauto** con delega al settore truck e veicoli commerciali e dal 2023 è componente del Board of Directors della AECDR (Alleanza dei concessionari Europei, l'associazione che raggruppa tutti i concessionari automotivi di Europa). Da alcuni anni partecipa inoltre ai gruppi di lavoro di GACIE (Associazione Europea dei Concessionari Iveco) impegnati a seguire le evoluzioni e la qualità dei prodotti e della distribuzione truck e van. Ha due giovani figlie: la prima ha intrapreso una carriera nel mondo del turismo, la seconda studia Economia all'Università. «Sono stato io a spingerle a fare un'esperienza al di fuori dell'azienda – afferma il manager – perché le competenze tecniche si possono imparare facilmente un po' ovunque, ma il carattere, l'atteggiamento e la sensibilità si devono sviluppare in conto proprio, lontano da casa, in un ambien-

te privo di impostazioni e condizionamenti familiari. Credo infatti sia costruttivo imparare da voci, esperienze, valori e culture diverse». E se un domani si trovasse alle prese con un eventuale passaggio di testimone, Artusi non avrebbe dubbi su come gestirlo: «L'insegnamento più importante che tramanderei è quello che mi è stato insegnato: il cliente dev'essere sempre al centro di tutto. Perché il vero driver che ci porta a essere quello che siamo è il modo

in cui riusciamo a prestare la massima attenzione al cliente e alla sua soddisfazione. Questo è tuttora il primo concetto che cerchiamo di trasferire alle nuove generazioni». Ma altrettanto importante è «alimentare una cultura in cui c'è spirito di collaborazione», perché, appunto come in una staffetta, si gareggia bene solo se c'è un perfetto sincronismo e affiatamento di squadra. ■



Romana Diesel

86 ANNI DI STORIA E TRE GENERAZIONI

Tutto nasce verso la fine degli anni Trenta, quando Massimo Maurizi e Fernando Campilli fondano due società distinte: rispettivamente la Sievit, che distribuiva i veicoli Fiat, e la Saroca, che si occupava del marchio Om. Negli anni Settanta Mario Artusi (genere di Massimo Maurizi), Massimo e Roberto Campilli (figli di Fernando) uniscono le forze e decidono di fondere in un corpo solo la Sievit e la Saroca, dando vita alla Romana Diesel. Oggi il gruppo si sviluppa sulle quattro sedi di Roma, Frosinone, Latina e Viterbo e dà lavoro a oltre 300 dipendenti. La società dal 2015 è guidata da tre amministratori delegati, tutti esponenti della terza generazione: Andrea Artusi, Enrico e Federico Campilli.

nella foto: **Mario Artusi**, padre di Massimo e seconda generazione dell'azienda. Lo storico logo Viberti che campeggia alle sue spalle non è casuale: la Romana Diesel nasce negli anni Ottanta fondendo insieme una serie di altre realtà sorte nei decenni precedenti. Tra queste la Saroca, Commissionaria OIM Veicoli industriali e trattori agricoli, e la Sievit che commercializzava – appunto – Rimorchi Viberti. Entrambe videro la luce nell'autunno del 1937.



TRUCK

Web

Il passaggio generazionale nell'autotrasporto: speciale monografico di UeT

Uno numero di 64 pagine interamente dedicato alle imprese di trasporto a conduzione familiare nel nostro Paese. Quante sono, come è cambiata la loro attività nel tempo, quali sono le complicazioni principali nel passaggio agli eredi e come evitarle. Uno speciale ricco di analisi e spunti di riflessione, con le testimonianze importanti di numerose realtà del settore

2 Novembre 2023



È in distribuzione in questi giorni, e già consultabile online su www.uominietrasporti.it, il **numero di novembre di Uomini e Trasporti**, un numero monografico di 64 pagine interamente dedicato al tema del **passaggio generazionale nelle aziende di autotrasporto**. Per presentarvelo, partiamo da alcuni numeri.

Il passaggio in cifre

Come illustra il nostro Umberto Cutolo nel **pezzo di apertura del numero**, in Italia le aziende con fatturato pari o superiore a 20 milioni di euro, **il 65% (cioè 11.635) sono a struttura familiare**. E si tratta di aziende che stanno bene: nel 2021, in uscita dalla pandemia, hanno registrato un rimbalzo di ricavi del 20,1% e una maggiore solidità

dimostrata da un rapporto di indebitamento sceso di 4-5 volte. Ma non è tutto oro quello che luccica.

Il **tasso di longevità** delle imprese italiane fornisce un quadro che desta **qualche preoccupazione**. In linea di massima, **solo il 20-25% riesce a passare la mano alla seconda generazione**, solo il 13-15% arriva alla terza e solo il 4% arriva alla quarta.

Se focalizziamo l'attenzione sulle PMI, facendo riferimento ai dati dell'**Osservatorio AUB** (acronimo di Aidaf, Unipol e Bocconi), il 62% dei leader familiari desidera che l'azienda resti proprietà della famiglia, ma mentre il 18% delle aziende italiane si prepara a cambiare leadership nei prossimi cinque anni, soltanto il 9% dà importanza strategica a questo passaggio e **soltanto il 14% dichiara di avere un piano formale per il passaggio generazionale**. E l'autotrasporto non si discosta molto dal quadro nazionale.



LE AZIENDE DI FAMIGLIA IN ITALIA SONO 101 MILA, PARI AL:

65% del totale delle imprese. (AUB Osservatorio, gennaio 2023)

70% delle PMI. (Cerved, 2021)

65% delle imprese (11.635) con fatturato pari o superiore a 20 milioni di euro.

(AUB XIV Osservatorio, gennaio 2023)

Come Paese siamo al **settimo posto** tra quelli che ospitano le prime 500 imprese familiari al mondo. (AUB XIV Osservatorio, gennaio 2023)

LA LONGEVITÀ DELLE AZIENDE DI FAMIGLIA IN ITALIA

Solo il **20%** delle imprese sopravvive alla seconda generazione.

(IG Academy, 2023)

Solo il **13%** arriva alla terza generazione.

(IG Academy, 2023)

Solo il **4%** arriva alla quarta.

(IG Academy, 2023)



L'autotrasporto nella media

I **passaggi generazionali nel settore** sembrano aver subito un'accelerazione nei tre anni prima del 2018, con una quota nazionale del 2,55% che è superiore alla rappresentanza delle imprese di autotrasporto merci sul totale di quelle esaminate (2,28%), mentre negli anni antecedenti la quota era assai inferiore, con l'1,79%.

Ma già dall'anno successivo al 2018 **la percentuale è tornata a scendere all'1,52%, per risalire al 2,44%** – sia pure solo come ipotesi futura – per i successivi cinque anni. **Un andamento stop and go**, insomma, che mostra come l'autotrasporto merci subisca più del resto del mondo produttivo l'incertezza del quadro economico.



LE AZIENDE FAMILIARI DI TRASPORTI E LOGISTICA

Le aziende familiari di trasporto e logistica sopra i 20 milioni di fatturato sono 493 su 898, pari al **54,9%** del totale: dieci punti in meno della media nazionale delle imprese familiari (65%). (Fabio Quarato, Osservatorio AUB a Uomini e Trasporti)

Nel periodo 2011-2018, **358 aziende familiari** sopra i 20 milioni di fatturato sono state cedute (**l'80% all'estero**): solo il 2,9 di queste sono aziende di trasporti e logistica. (AUB XIII Osservatorio, gennaio 2022)

Nel biennio 2020-2021 le imprese familiari di trasporto e logistica con oltre 20 milioni di fatturato hanno registrato una **crescita del 21,8%**, superiore di quasi due punti alla media delle aziende di famiglia. (AUB XIV Osservatorio, gennaio 2023)

Le aziende familiari di **trasporti e logistica** hanno registrato nel 2020 (*anno della pandemia*) **tassi di redditività operativa del 7,2%**, di poco superiore alla media delle aziende familiari (7,0%). (AUB XIII Osservatorio, gennaio 2022)

Le aziende familiari di trasporti e logistica hanno registrato nel 2020 (*anno della pandemia*) una **caduta del fatturato del 5,5%**, di quasi tre punti inferiore alla media delle aziende familiari (78,3%). (AUB XIII Osservatorio, gennaio 2022)

Un mosaico di voci

Partendo dai numeri, lo speciale di Uomini e Trasporti muove alla ricerca di chiavi di lettura per inquadrare meglio il fenomeno della transizione generazionale, raccogliendo le voci sul campo di titolari di azienda, di padroncini, di imprenditori e di studiosi del tema. Da **Nicola Torello** (fondatore della Torello trasporti) a **Stefano Storti** (alla guida della Trasporti Pesanti), da **Domenico De Rosa** (Ceo di Smet) a **Massimo Artusi** (direttore commerciale Romana Diesel), da **Andrea Bertoja** (vicepresidente dell'omonima azienda di allestimenti) a **Sonia Primiceri** (alla guida della Trasporti F.lli Primiceri), passando agli esperti **Fabio Quarato** dell'Univesità Bocconi a **Nicola Carozza** responsabile Confartigiano Trasporti di La Spezia, e tanti altri ancora.

Vi segnaliamo, a questo proposito, l'articolo «**Generazioni al volante**», dove abbiamo raccolto la classifica per fatturato 2022, stilata ogni anno da *Il Giornale della Logistica*, delle famiglie imprenditoriali italiane nella logistica e nell'autotrasporto nazionali.



La rivista ufficiale
dell'autotrasporto

L'Albo presente a Ecomondo 2023

03 Novembre 2023



STAMPA

Centocinquantamila metri quadrati, oltre millecinquecento espositori, più di trecento buyers: sono questi alcuni dei numeri della 26esima edizione di Ecomondo, l'evento internazionale per la transizione ecologica e i nuovi modelli di economia circolare e rigenerativa, in scena dal 7 al 10 novembre al quartiere fieristico di Rimini.

E tra i protagonisti, come già accaduto in passato, ci sarà anche il mondo dell'autotrasporto, attraverso l'importante presenza di costruttori di veicoli commerciali, di allestitori e, soprattutto, dell'Albo degli Autotrasportatori e delle associazioni che rappresentano il settore.

La manifestazione, organizzata da Italian Exhibition Group, sarà infatti arricchita da una serie di eventi e dibattiti che, attraverso la viva voce dei player attivi nel comparto, riuscirà a offrire una panoramica sullo stato dell'arte del trasporto merci su gomma, sulle criticità e sulle sue sfide per il futuro prossimo.

È in quest'ottica che Anfia ha organizzato per mercoledì 8 novembre, nella Sala Cedro Hall Ovest dalle 9:30 alle 11:30, la tavola rotonda "La transizione green dell'autotrasporto merci" in cui si confronteranno Enrico Finocchi, presidente dell'Albo Nazionale degli Autotrasportatori, Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia, Natale Mariella, vicepresidente di Anita, Paolo Starace, presidente della sezione

Veicoli industriali di Unrae, Massimo Artusi, vice presidente Federauto Trucks, Sergio Lo Monte, segretario nazionale Confartigianato Trasporti.

Il convegno analizzerà il settore e soprattutto prenderà in considerazione l'entità della sfida per il raggiungimento della decarbonizzazione, un impegno epocale cui tutti i protagonisti del comparto sono chiamati. Il confronto analizzerà anche la "roadmap nazionale" che il mondo dell'autotrasporto, la filiera industriale automotive e quella della distribuzione hanno definito e presentato insieme al Governo per accelerare la transizione green dell'autotrasporto, puntando soprattutto sull'efficientamento dei servizi logistici.

Da segnalare anche il convegno "La ricerca di un nuovo modello economico", martedì 7 novembre alle 14:30, al quale parteciperà anche Alessandro Peron, segretario generale Fiap.

Transizione ecologica, le associazioni dell'autotrasporto chiedono investimenti per 700 milioni

Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae propongono una roadmap per rendere più efficiente il parco circolante, identificando il fabbisogno finanziario fino al 2026 da investire in veicoli a emissioni zero, infrastrutture e carburanti rinnovabili

9 Novembre 2023



Per favorire il processo di **transizione tecnologica dei veicoli industriali** è necessario stimolare e **rilanciare gli investimenti nel settore autotrasporto**. È questa, in sintesi, la proposta unitaria delle associazioni nazionali dell'autotrasporto e dell'automotive **Anfia, Anita, Federauto, Unatras ed Unrae**, lanciata nel corso della

tavola rotonda svoltasi ad **Ecomondo** sul tema «La transizione green dell'autotrasporto merci».

È forse la prima volta che tutte le associazioni che rappresentano l'autotrasporto e la filiera industriale/commerciale automotive concordano nel ritenere **necessario un piano di efficientamento del parco veicolare circolante** che incentivi le imprese alla graduale ed effettiva transizione del settore, in direzione di una **trasformazione sostenibile, innovativa e competitiva dei servizi di trasporto merci**.

Il **fabbisogno finanziario** per la transizione viene stimato dalle organizzazioni in **circa 700 milioni di euro**, che dovranno supportare gli investimenti **fino al 2026** in veicoli a emissioni zero, loro infrastrutture e carburanti rinnovabili.

La proposta, che sarà dettagliatamente presentata al ministero delle Infrastrutture e Trasporti, traccia una **roadmap** di breve periodo per **accelerare il rinnovo del parco circolante** con veicoli industriali a basse emissioni, con impatti positivi su ambiente e sicurezza della circolazione. Le associazioni propongono inoltre una **modifica sostanziale** al funzionamento del **Fondo autotrasporto**, che garantisca **procedure rapide di liquidazione** alle imprese del settore.

Collegato in streaming il viceministro **Edoardo Rixi**, nel suo intervento di chiusura lavori ha ribadito il ruolo strategico che l'autotrasporto svolge per l'economia del Paese confermando la disponibilità del ministero ad attivare un confronto con le associazioni per identificare i meccanismi di sostegno al settore atti ad agevolare il cammino verso la transizione ecologica che passa anche dal rinnovo del parco veicolare.

Autotrasporto ed automotive vogliono dare impulso alla transizione

8 Novembre 2023



Stimolare e rilanciare gli investimenti nel settore per accelerare il processo di transizione tecnologica dei veicoli industriali, questa la proposta annunciata coralmemente dalle associazioni nazionali dell'autotrasporto e dell'automotive **ANFIA, ANITA, FEDERAUTO, UNATRAS, UNRAE** nel corso della tavola rotonda sul tema «**La transizione green dell'autotrasporto merci**», che si è tenuta oggi **in occasione di Ecomondo**, l'evento europeo di riferimento per la transizione ecologica e i nuovi modelli di economia circolare e rigenerativa.

L'iniziativa rappresenta un momento di inedita unitarietà di intenti fra tutte le associazioni rappresentative dell'autotrasporto e della filiera industriale e commerciale automotive che si rivolgono compatte alle istituzioni per sensibilizzarle sulla necessità di **adottare un piano di efficientamento che incentivi le imprese a tragguradare la graduale ed effettiva**

transizione del settore in direzione di una trasformazione sostenibile, innovativa e competitiva dei servizi di trasporto merci.

La proposta, che sarà dettagliatamente presentata al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in tutte le sue declinazioni, parte dalle implicazioni nazionali della regolamentazione europea in via di definizione e sulla base dello state dell'arte del parco italiano, traccia una *roadmap* di breve periodo per accelerare il rinnovo del circolante con veicoli industriali a basse emissioni che abbia impatti positivi da un punto di vista ambientale e della sicurezza della circolazione.

Il fabbisogno finanziario è stimato in circa 700 milioni di euro, che dovranno supportare gli **investimenti fino al 2026 in veicoli a emissioni zero** e loro **infrastrutture** nonché stimolare la diffusione **dei carburanti rinnovabili**. Le associazioni, inoltre, propongono una modifica sostanziale di funzionamento del «**Fondo autotrasporto**», che garantisca procedure rapide di liquidazione alle imprese di autotrasporto.

L'evento di oggi è il primo segnale unitario e forte che le associazioni intendono inviare al Governo, per stimolare al più presto l'adozione di un lavoro congiunto e di impegni reciproci per affrontare da subito una transizione che appare ancora densa di contraddizioni: da una parte, le istituzioni dell'Unione europea che – in assenza di correttivi razionali in grado di accogliere il principio di neutralità tecnologica – tendono ad imporre regolamenti avulsi dalle dinamiche di mercato e tempistiche di *phase-out* tecnologico molto «sfidanti», se non addirittura irrealistiche; dall'altra una Legge di Bilancio nazionale che tende verso una sostanziale decontribuzione degli strumenti di sostegno agli investimenti delle imprese per quella transizione ecologica richiesta dagli stessi regolamenti europei.

Le associazioni accolgono con favore le parole del Vice Ministro Edoardo Rixi, che, nel suo intervento, ribadendo che l'autotrasporto è un settore strategico per il Paese, ha annunciato l'intento del MIT di voler attivare a breve un confronto specifico con le rappresentanze associative per identificare nuovi meccanismi di sostegno agli investimenti per la transizione ecologica ed il rinnovo delle flotte.



auto361
automotive news

Stimolare Investimenti per la Transizione Verde dell'Autotrasporto Merci in Italia



Nel contesto dell'importante tavola rotonda tenutasi oggi durante Ecomondo, l'evento europeo di riferimento per la transizione ecologica e l'economia circolare, le principali associazioni dell'autotrasporto e dell'industria [automobilistica](#) in Italia – **ANFIA, ANITA, FEDERAUTO, UNATRAS e UNRAE** – hanno avanzato una proposta congiunta per accelerare il processo di transizione tecnologica dei veicoli industriali, puntando a stimolare gli investimenti nel settore.

Promuovere una Trasformazione Sostenibile e Innovativa

Le associazioni hanno espresso un impegno senza precedenti nel promuovere una trasformazione sostenibile, innovativa e competitiva dei servizi di trasporto merci. Questo impegno mira a sensibilizzare le istituzioni sulla

necessità di adottare un piano di efficientamento che sostenga le imprese nell'abbandonare gradualmente i veicoli tradizionali a favore di veicoli a basse emissioni.

Una Roadmap per il Futuro

La proposta, che sarà presentata in dettaglio al [Ministero delle Infrastrutture](#) e Trasporti, si basa sulle implicazioni della regolamentazione europea in fase di definizione e sull'attuale stato del parco veicoli italiano. Essa traccia una roadmap a breve termine per accelerare il rinnovo della flotta di veicoli industriali, promuovendo l'adozione di veicoli a basse emissioni con benefici ambientali e per la sicurezza stradale.

Il Fabbisogno Finanziario e le Iniziative Prospettiche

Il fabbisogno finanziario stimato per questo processo di transizione è di circa 700 milioni di euro, destinati a sostenere gli investimenti in veicoli a emissioni zero e nelle relative infrastrutture fino al 2026, oltre a promuovere l'uso di carburanti rinnovabili. Inoltre, le associazioni propongono una riforma significativa del "Fondo Autotrasporto" per garantire un processo più rapido di liquidazione alle imprese di autotrasporto.

L'Appello per un Impegno Concreto

Questo evento rappresenta un forte segnale unitario delle associazioni al governo italiano, invitando all'adozione tempestiva di un approccio collaborativo e impegni reciproci per affrontare le sfide della transizione in corso. Si evidenzia che, da un lato, l'Unione Europea sta imponendo regolamentazioni talvolta irrealistiche, e, dall'altro, la Legge di Bilancio nazionale sembra orientarsi verso una significativa riduzione dei sostegni agli investimenti per la transizione ecologica.

Il Sostegno del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

Le associazioni accolgono con favore le parole del Vice Ministro Edoardo Rixi, che ha sottolineato l'importanza strategica dell'autotrasporto per l'Italia. Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha annunciato l'intenzione di avviare presto un dialogo specifico con le associazioni per identificare nuovi meccanismi di sostegno agli investimenti volti a favorire la transizione ecologica e il rinnovo delle flotte.

Conclusioni

L'iniziativa delle associazioni dell'autotrasporto e dell'industria automobilistica rappresenta un passo significativo verso una transizione verde nell'autotrasporto merci in Italia. Gli investimenti mirati e un impegno congiunto tra il settore privato e le istituzioni possono contribuire a creare un futuro sostenibile, innovativo e competitivo per il trasporto delle merci nel nostro paese. È ora di agire concretamente per plasmare un settore più ecologico e orientato al futuro.

Transizione energetica nell'autotrasporto: la roadmap delle associazioni di settore (che chiedono un piano da 700 milioni)

ANFIA, ANITA, UNATRAS, Federauto e UNRAE sono state protagoniste di una tavola rotonda lo scorso 8 novembre a Ecomondo. Un momento di confronto che è servito a presentare il progetto che darà vita a un documento condiviso che i rappresentanti della filiera presenteranno presto al MIT.

11/09/2023 di Redazione

Le associazioni di settore, che rappresentano l'intera filiera dell'autotrasporto in Italia, hanno iniziato a collaborare davvero in vista della difficile sfida della transizione energetica. **ANFIA, ANITA, UNATRAS, Federauto e UNRAE** sono state protagoniste di una tavola rotonda lo scorso 8 novembre a Ecomondo. Un momento di confronto che è servito a presentare il progetto che darà vita a un documento condiviso che i rappresentanti della filiera presenteranno presto al MIT.

Il parco circolante in Italia è particolarmente anziano e gli investimenti da portare a termine nell'ottica della transizione energetica sono importanti. Secondo le associazioni, infatti, **il fabbisogno finanziario è stimato in circa 700 milioni di euro, che dovranno supportare gli investimenti fino al 2026 in veicoli a emissioni zero e loro infrastrutture nonché stimolare la diffusione dei carburanti rinnovabili**. Le associazioni, inoltre, propongono una modifica sostanziale di funzionamento del "Fondo autotrasporto", che garantisca procedure rapide di liquidazione alle imprese di autotrasporto.

Come si affronta la transizione energetica nell'autotrasporto

Oggetto del contendere è lo scenario di medio-lungo periodo delineato dalle istituzioni europee, decise nel portare avanti [un percorso verso la decarbonizzazione basato sulla riduzione delle emissioni allo scarico](#) e non sul cosiddetto ciclo 'well-to-wheel' che, invece, prende in considerazione l'intera catena del valore dei carburanti, specialmente se declinati nella loro versione 'bio'. "Pensiamo sia molto complicato raggiungere questi obiettivi", ha detto il **Direttore Generale di ANFIA, Giancarlo Giorda**, che ha evocato il metodo del 'carbon correction factor' come "un nuovo modo di calcolare i benefici ambientali di biofuel, biogas, eccetera".



L'intento è quello di non disperdere una tecnologia "che ha dato grandi soddisfazioni, quella del motore termico", ha detto **Paolo Starace, presidente della sezione Veicoli Industriali di UNRAE**, il quale ha ricordato gli investimenti che stanno sostenendo i costruttori. Su di loro, poi, pende la spada di Damocle delle possibili multe molto salate se non dovessero rispettare i parametri stabiliti dalla UE. E a proposito di investimenti, hanno tirato tutti un sospiro di sollievo [alla notizia del depotenziamento degli standard Euro 7 determinati dal Parlamento europeo proprio oggi](#). Giorda, non a caso, aveva bollato come 'irricevibile' la proposta europea sui motori diesel di nuova generazione.

Critiche alle istituzioni europee

“L’Europa ha preso una strada tutta sua che mi sembra molto poco democratica”, ha rincarato la dose **Natale Mariella, vice presidente di ANITA**. “Oltre a quella ambientale esistono altre sostenibilità: da quella sociale a quella economica, e non possono essere ignorate”. Mariella ha chiesto alle istituzioni italiane non soltanto supporto economico, ma anche di avere una visione, delle certezze per poter pianificare gli investimenti.

Molto critico anche **Massimo Artusi, vice presidente di Federauto con delega a truck e van**. “L’elettrificazione non decarbonizza perché le fonti da cui viene ricavata l’energia non sono green. Mi auguro che la normativa europea cambi profondamente per poter raggiungere gli obiettivi nel modo giusto”, ha detto. “Noi siamo una filiera e come una filiera dobbiamo lavorare e operare”.

Parla il viceministro Rixi

E il Governo? Era presente all’incontro di Ecomondo, sebbene virtualmente, con un video messaggio inviato **dal numero due del MIT, Edoardo Rixi**. “Nella nostra visione è fondamentale la neutralità tecnologica”, ha detto. “Per quanto riguarda l’elettrico, stiamo lavorando con i concessionari autostradali per attrezzare le aree di servizio, ma biocarburanti ed e-fuel sono fattori concreti nel processo di decarbonizzazione”. E sul rinnovo del parco, Rixi ha promesso il prossimo anno di pensare a delle modalità per agevolare i trasportatori. Il viceministro è convinto che sia “fondamentale discutere di tutto questo con gli stakeholder del settore”. Per questo verrà presto attivato un confronto specifico con le rappresentanze associative per identificare nuovi meccanismi di sostegno agli investimenti per la transizione ecologica ed il rinnovo delle flotte.

ECOMONDO: ANFIA, BOOM IMMATRICOLAZIONI DI VEICOLI ECOLOGICI NEL 2023 -2-

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 12 nov - Il trasporto e' il settore a cui viene chiesto lo sforzo maggiore per il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione. In particolare, il trasporto merci su gomma gioca un ruolo cruciale nella transizione ecologica.

L'efficientamento dei servizi logistici e gli sfidanti target europei per la riduzione delle emissioni dei veicoli sono alla base della 'roadmap nazionale' che il mondo dell'autotrasporto, la filiera industriale automotive e quella della distribuzione hanno definito e presentato insieme al Governo per accelerare la transizione green dell'autotrasporto italiano. Se ne e' discusso in Fiera a Rimini, mercoledi' 8 novembre 2023, con una tavola rotonda organizzata da Anfia e Anita, Federauto, Unatras e Unrae.

Dopo l'introduzione e presentazione dello stato dell'arte del trasporto merci italiano a cura di Enrico Finocchi, presidente Albo dell'Autotrasporto, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e' seguita la tavola rotonda con Gianmarco Giorda, direttore generale Anfia; Natale Mariella, vice presidente Anita; Massimo Artusi, vice presidente Federauto Trucks con delega a Trucks & Van; Sergio Lo Monte, segretario nazionale Confartigianato Trasporti e delegato Unatras; Paolo Starace, presidente sezione Veicoli industriali Unrae.

Aebi Schmidt Italia ha presentato la sua piu' moderna attrezzatura completamente elettrica per lo spazzamento: la nuova eCleango 550. Ams Italia ha portato a Rimini il nuovo uploader BL-1 per campane da mille a 5 mila litri con attacco F90 o Kinshofer, con gru, progetto interamente di Ams, che grazie alla simmetria di presa annulla i tempi morti di riposizionamento sia sul lato destro che sinistro. Boschung ha esposto la spazzatrice Urban-Sweeper S2.0, la prima interamente elettrica progettata per ottenere le massime prestazioni. Bucher ha presentato tra le novita' la nuova spazzatrice CityCat VR50e, versione elettrica della gia' conosciuta CityCat 5006 da 4 m3 e l'innovativo spargisale One He, completamente elettrico. Cappellotto porta a SAL.VE la sua linea di veicoli industriali per la pulizia idrodinamica delle canalizzazioni e delle condotte, per l'aspirazione delle polveri e di materiali solidi, e per trasporto di rifiuti pericolosi.

Dulevo ha presentato la terza serie, ricca di novita' e aggiornamenti, della spazzatrice elettrica la sua D.Zero2.

Farid presenterà tutta la gamma di prodotto e, negli spazi esterni, saranno visibili le attrezzature funzionanti: l'Fmo Plus per il caricamento automatico di contenitori stazionari di grandi capacità, il sistema di raccolta Dule-Palvi, l'Slf per il caricamento automatico di bidoni carrellati, i compattatori T1 Plus, il costipatore Mk1 realizzato in alluminio per garantire maggiori portate ed allestito su telai elettrici da 3,5 ton. Fiorentini ha esposto la spazzatrice stradale AF 6000, progettata per aree urbane ed industriali, come cementerie, aziende edilizie, mercati alimentari, porti ed aeroporti. Karcher ha presentato le spazzatrici municipali che non rilasciano polveri e particolato nell'aria, MCM 600, MC 250 e MC 130.

Ladurner Equipment ha presentato la gamma di veicoli allestiti per l'igiene urbana interamente a trazione elettrica di categoria N1 e N2. Mentre, Moro Kaiser ha portato a Rimini non solo i lavastrade, ma anche attrezzature per spurgo pozzi neri e trasporto rifiuti speciali, trasporto materie pericolose (Adr), pulizia reti fognarie con sistema di riciclo, attrezzature per aspirazione di materiali polverosi. Nord Engineering integra con l'informatica i servizi di raccolta dei rifiuti: contenitori 'smart' dotati di sensori di riempimento e dispositivi di identificazione che consentono di monitorare e ottenere dati statistici.

Officine Pilla ha reso smart le sue vasche ribaltabili, all'insegna di Industria 4.0 con sensori e raccolta dati per tutte le fasi di utilizzo del veicolo. Ravo ha presentato al mercato italiano un'altra novità: la Matiheu MC210e, spazzatrice stradale 100% elettrica, da 2 metri cubi. Infine, Tenax International ha presentato, come novità all'interno della gamma 100% elettrica, l'innovativa spazzatrice Electra 5.0 di ultimissima generazione da 5 mc, la spazzatrice elettrica Electra 2.0 evos+, a basso voltaggio, e la lavastrade elettrica Electra 2.0 hydros, di nuova generazione e a basso voltaggio.

Federauto: Artusi, Parlamento europeo sia pragmatico sulla CO2 per i mezzi pesanti

(FERPRESS) – Roma, 16 NOV – «A pochi giorni dalla seduta decisiva del Parlamento europeo che dovrà decidere sugli standard e i tempi per la transizione green di camion e autobus, in vista del “Trilogo” finale, è determinante per la sostenibilità ambientale, economica e sociale della filiera che prevalgano le opzioni e gli emendamenti più pragmatici in difesa della neutralità tecnologica facendo giungere l’Assemblea plenaria ad un voto più ragionevole».

Lo ha dichiarato Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto con delega ai Truck&Van e componente del Board dell’associazione dei dealer europei AECDR, in merito ai lavori di preparazione dell’Assemblea plenaria del Parlamento europeo del prossimo 21 novembre.

«È vitale per il nostro settore», ha aggiunto Artusi, «che le proposte più equilibrate per una transizione graduale e davvero efficace per gli obiettivi di decarbonizzazione del sistema siano avanzate con convinzione in seduta plenaria – che costituisce l’istituzione che meglio rappresenta la volontà democratica degli elettori europei. Si tratta di formalizzare i pareri già approvati dalle Commissioni parlamentari Trasporti e Industria, che si erano già pronunciate in favore di soluzioni meno ideologiche e più realistiche, superando le pregiudiziali successivamente imposte dalla Commissione parlamentare ambiente».

«Proprio di fronte alla contraddittorietà degli orientamenti manifestata dalle diverse Commissioni del Parlamento europeo» – ha proseguito il vicepresidente di Federauto – «riteniamo fondamentale che l’Assemblea venga messa in condizione di rivedere sia i tempi e gli standard irrealistici della proposta messa in discussione, sia l’individuazione delle soluzioni tecnologiche in grado di consentire la decarbonizzazione del settore, anche attraverso l’impiego – con l’introduzione di un adeguato fattore di correzione del carbonio (CCF) – di alimentazioni diverse dalla trazione elettrica, a cominciare dai biocarburanti e dai carburanti rinnovabili, che sono già oggi ad impronta di carbonio pari a zero, e quindi, coniugano le esigenze di abbattimento della CO2 con le dinamiche del mercato». «Sarebbe questo un contributo fondamentale e immediato a salvaguardia dell’ambiente» – ha concluso Artusi – «soprattutto in attesa che la transizione verso l’elettrificazione riesca a depurare dal suo ciclo di vita tutti i climalteranti attualmente scaricati nell’atmosfera dall’estrazione delle materie prime e dalla loro lavorazione, dalle produzioni di

energia elettrica – a tutt’oggi prevalentemente di fonte fossile – e dallo smaltimento delle pesantissime batterie necessarie ad alimentarne i motori».

TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

Federauto Truck&Van: «Il Parlamento europeo sia pragmatico sulla CO2 per i mezzi pesanti»

16/11/2023

«A pochi giorni dalla seduta decisiva del Parlamento europeo che dovrà decidere sugli standard e i tempi per la transizione green di camion e autobus, in vista del "Trilogo" finale, è determinante per la sostenibilità ambientale, economica e sociale della filiera che prevalgano le opzioni e gli emendamenti più pragmatici in difesa della neutralità tecnologica facendo giungere l'Assemblea plenaria ad un voto più ragionevole». Lo ha dichiarato **Massimo Artusi**, vicepresidente di Federauto con delega ai Truck&Van e componente del Board dell'associazione dei dealer europei AECDR, in merito ai lavori di preparazione dell'Assemblea plenaria del Parlamento europeo del prossimo 21 novembre.

«È vitale per il nostro settore», ha aggiunto Artusi, «che le proposte più equilibrate per una transizione graduale e davvero efficace per gli obiettivi di decarbonizzazione del sistema siano avanzate con convinzione in seduta plenaria – che costituisce l'istituzione che meglio rappresenta la volontà democratica degli elettori europei. Si tratta di formalizzare i pareri già approvati dalle Commissioni parlamentari Trasporti e Industria, che si erano già pronunciate in favore di soluzioni meno ideologiche e più realistiche, superando le pregiudiziali successivamente imposte dalla Commissione parlamentare ambiente».



The image is a promotional poster for a 'Spuntino' event. At the top, the 'spuntino' logo is displayed in blue and orange, with a small 'IN EUROPA' logo to its right. Below the logo, the text reads 'GIOVEDÌ 2 NOVEMBRE ORE 12' in large, bold, black letters, followed by 'OSPITE IN DIRETTA' in smaller black letters. In the center, there is a circular portrait of Massimo Artusi, a man with short brown hair, wearing a dark suit and a light-colored shirt. Below the portrait, the text identifies him as 'MASSIMO ARTUSI Responsabile commerciale V.I. Romana Diesel'. The background of the poster is a blurred image of a truck's engine or mechanical parts.

[Rivedi lo Spuntino con Massimo Artusi](#)

«Proprio di fronte alla contraddittorietà degli orientamenti manifestata dalle diverse

Commissioni del Parlamento europeo» – ha proseguito il vicepresidente di Federauto – «riteniamo fondamentale che l'Assemblea venga messa in condizione di rivedere sia i tempi e gli standard irrealistici della proposta messa in discussione, sia l'individuazione delle soluzioni tecnologiche in grado di consentire la decarbonizzazione del settore, anche attraverso l'impiego – con l'introduzione di un adeguato fattore di correzione del carbonio (CCF) – di alimentazioni diverse dalla trazione elettrica, a cominciare dai biocarburanti e dai carburanti rinnovabili, che sono già oggi ad impronta di carbonio pari a zero, e quindi, coniugano le esigenze di abbattimento della CO2 con le dinamiche del mercato».

«Sarebbe questo un contributo fondamentale e immediato a salvaguardia dell'ambiente» – ha concluso Artusi – «soprattutto in attesa che la transizione verso l'elettrificazione riesca a depurare dal suo ciclo di vita tutti i climalteranti attualmente scaricati nell'atmosfera dall'estrazione delle materie prime e dalla loro lavorazione, dalle produzioni di energia elettrica – a tutt'oggi prevalentemente di fonte fossile – e dallo smaltimento delle pesantissime batterie necessarie ad alimentarne i motori».



Transizione ecologica camion: Artusi (Federauto Truck&Van) invita il Parlamento Ue a un approccio graduale

Manca poco alla seduta del **Parlamento europeo** che dovrà decidere sugli **standard e i tempi per la transizione green di camion e autobus**.

“In vista del **Trilogo finale**, è determinante per la **sostenibilità ambientale**, economica e sociale della filiera che prevalgano le opzioni e gli emendamenti più pragmatici in difesa della neutralità tecnologica facendo giungere l’Assemblea plenaria ad un voto più ragionevole”, ha dichiarato **Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto** con delega ai **Truck&Van** e componente del Board dell’associazione dei dealer europei AECDR, in merito ai lavori di preparazione dell’Assemblea plenaria del Parlamento europeo del prossimo 21 novembre.

Una “transizione graduale e davvero efficace”

Secondo Artusi, è indispensabile che **proposte più equilibrate** per una “**transizione graduale e davvero efficace**” per gli obiettivi di **decarbonizzazione** del sistema siano avanzate in seduta plenaria, l’istituzione che meglio rappresenta la volontà democratica degli elettori europei. “Si tratta di formalizzare i pareri già approvati dalle Commissioni parlamentari Trasporti e Industria,

che si erano già pronunciate in favore di soluzioni meno ideologiche e più realistiche, superando le pregiudiziali successivamente imposte dalla Commissione parlamentare ambiente”.

Tempi e standard irrealistici della proposta in discussione

“Proprio di fronte alla contraddittorietà degli orientamenti manifestata dalle diverse Commissioni del Parlamento europeo – ha proseguito **il vicepresidente di Federauto** – riteniamo fondamentale che l’Assemblea venga messa **in condizione di rivedere sia i tempi e gli standard irrealistici della proposta messa in discussione**, sia l’individuazione delle **soluzioni tecnologiche in grado di consentire la decarbonizzazione** del settore, anche attraverso l’impiego – con l’introduzione di un adeguato fattore di correzione del carbonio (CCF) – di **alimentazioni diverse dalla trazione elettrica**, a cominciare dai biocarburanti e dai carburanti rinnovabili, che sono già oggi ad impronta di carbonio pari a zero, e quindi, coniugano le esigenze di abbattimento della CO2 con le dinamiche del mercato».

Si tratta di un contributo fondamentale e immediato a salvaguardia dell’ambiente, ha concluso Artusi, soprattutto in attesa che **la transizione verso l’elettrificazione** riesca a depurare dal suo ciclo di vita tutti i **climalteranti** attualmente scaricati nell’atmosfera dall’estrazione delle materie prime e dalla loro lavorazione, dalle produzioni di energia elettrica – a tutt’oggi prevalentemente di fonte fossile – e dallo **smaltimento delle batterie necessarie ad alimentarne i motori**.

Artusi (Federauto): “Dopo il voto dell’Europarlamento, sia valorizzato il ruolo dei biocarburanti”

Massimo Artusi, vice presidente di Federauto con delega a Truck&Van e componente del Board dell’associazione dei dealer europei AECDR, ha dichiarato: “Il voto con cui il Parlamento europeo ha adottato la sua posizione su modalità, target e tempi della decarbonizzazione dei veicoli pesanti è per molti versi deludente, anche se introduce alcuni elementi migliorativi aprendo alla facoltà di ampliare ai biocarburanti e ai carburanti sintetici il ventaglio di alimentazioni possibili dal 2040”.

11/23/2023 di Redazione



Massimo Artusi, vice presidente di [Federauto](#) con delega a Truck&Van e componente del Board dell’associazione dei dealer europei AECDR, ha dichiarato: “Il voto con cui il Parlamento europeo ha adottato la sua posizione su modalità, target e tempi della [decarbonizzazione dei veicoli pesanti](#) è per molti versi deludente, anche se introduce alcuni elementi migliorativi aprendo alla facoltà

di ampliare ai biocarburanti e ai carburanti sintetici il ventaglio di alimentazioni possibili dal 2040, riconoscendoli finalmente per quello che

sono: carburanti rinnovabili in grado di fornire da subito un concreto contributo per i target di decarbonizzazione, ai sensi della Direttiva RED III”.

“Purtroppo”, ha continuato Artusi, “soprattutto a causa delle pressioni delle lobby electric-friendly più ideologizzate, **è stata perduta l’occasione di approvare il meccanismo del Carbon Correction Factor (CCF), che avrebbe accelerato e regolato il loro impiego (quello dei combustibili rinnovabili)** con modalità operative ed oggettive. Si tratta di una chiusura del tutto irragionevole, alla luce dei notevoli benefici in termini di riduzione dei climalteranti generabile da subito con l’uso di vettori energetici carbon neutral”.

“Per il resto”, ha detto ancora Artusi, “**il voto di ieri continua ad imporre di fatto l’obbligo di acquisto di veicoli a zero emissioni**”, con modalità astratte e prive di aderenza alle dinamiche e alle necessità del mercato reale. È per questo che dovrà aumentare ancora di più l’impegno per rendere i prossimi decisivi appuntamenti comunitari – a cominciare dal “Trilogo” che si terrà in gennaio e successivamente negli step di verifica previsti dopo le elezioni, con un nuovo assetto istituzionale dell’UE – in grado correggere i contenuti meno realistici del Regolamento”.

“Occorre, infatti, il massimo della consapevolezza”, ha concluso Artusi, “sulla necessità di promuovere una politica per la decarbonizzazione pragmatica, concreta, complessiva ed estranea alle pulsioni demagogiche che stanno adottando le lobby del full electric per imporre – spesso con argomentazioni fallaci – una logica mono-tecnologica che si dimostra sempre di più come poco razionale in termini sia ambientali che economico-funzionali”.

Artusi (Federauto): «Dopo voto europarlamento siano valorizzati i biocarburanti»

Il vice presidente di Federauto con delega a Truck&Van e componente del Board dell'associazione dei dealer europei AECDR commenta la decisione del Parlamento europeo definendola deludente anche se introduce alcuni elementi migliorativi

24 Novembre 2023



La decisione della plenaria del Parlamento europeo che ha ribadito gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 dettando modalità, target e tempi della decarbonizzazione dei veicoli pesanti non piace a Federauto, anzi, Massimo Artusi, vice presidente di Federauto con delega a Truck&Van e componente del Board dell'associazione dei dealer europei AECDR la definisce proprio deludente «anche se introduce alcuni elementi migliorativi aprendo alla facoltà di ampliare ai biocarburanti

e ai carburanti sintetici il ventaglio di alimentazioni possibili dal 2040, riconoscendoli finalmente per quello che sono: carburanti rinnovabili in grado di fornire da subito un concreto contributo per i target di decarbonizzazione, ai sensi della Direttiva RED III».

Secondo Artusi, le pressioni delle lobby *electric-friendly* più ideologizzate non hanno consentito l'approvazione del meccanismo del *Carbon Correction Factor* (CCF) che avrebbe accelerato e regolato il loro impiego (quello dei combustibili rinnovabili) con modalità operative ed oggettive. «Si tratta di una chiusura del tutto irragionevole, alla luce dei notevoli benefici in termini di riduzione dei climalteranti generabile da subito con l'uso di vettori energetici *carbon neutral*».

Per Artusi il voto dell'europarlamento «continua a imporre di fatto l'obbligo di acquisto di veicoli a zero emissioni, con modalità astratte e prive di aderenza alle dinamiche e alle necessità del mercato reale. È per questo che dovrà aumentare ancora di più l'impegno per rendere i prossimi decisivi appuntamenti comunitari – a cominciare dal “Trilogo” che si terrà in gennaio e successivamente negli step di verifica previsti dopo le elezioni, con un nuovo assetto istituzionale dell'UE – in grado correggere i contenuti meno realistici del Regolamento».

«Occorre, infatti, il massimo della consapevolezza – conclude Artusi – sulla necessità di promuovere una politica per la decarbonizzazione pragmatica, concreta, complessiva ed estranea alle pulsioni demagogiche che stanno adottando le lobby del *full electric* per imporre – spesso con argomentazioni fallaci – una logica mono-tecnologica che si dimostra sempre di più come poco razionale in termini sia ambientali che economico-funzionali».

TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

SUT all'Interporto di Torino: gli ospiti. Ancora aperta la registrazione gratuita

27/11/2023

"La regolazione dei flussi di trasporto internazionali nell'ottica della sostenibilità"

Si conclude il prossimo **giovedì 30 novembre** con un evento che si terrà all'**Interporto di Torino** l'edizione 2023 del Sustainable Tour, il ciclo di incontri sulla sostenibilità nell'autotrasporto e nella logistica promosso da eventT.

Alle **ore 10** inizierà un dibattito incentrato sulla regolazione dei flussi di trasporto internazionali nell'ottica della sostenibilità. La **partecipazione all'evento è gratuita** ed [è ancora possibile registrarsi \(ultimi posti!\)](#).

La tavola rotonda

Il dibattito partirà dal quadro attuale del trasporto in Europa, dove circa tre quarti delle merci movimentate viaggia su gomma. Inoltre, in Italia la quota di mercato del cargo ferroviario è ben al di sotto della media europea (19-20%), con la UE che impone di raggiungere la soglia del 30% entro il 2030. Anche per questo motivo, dare impulso all'intermodalità rappresenta oggi una sfida importante, nonché un'esigenza alla luce degli obiettivi complessivi di decarbonizzazione stabiliti dall'Europa. Dunque, se si vuole incrementare la competitività dei treni merci occorre passare dagli interporti, fulcro della logistica e luogo dove trovare i servizi necessari a un trasporto sempre più intermodale ed efficiente.

Gli ospiti

LA REGOLAZIONE DEI FLUSSI DI TRASPORTO INTERNAZIONALI NELL'OTTICA DELLA SOSTENIBILITÀ

INTERPORTO DI TORINO

30 NOVEMBRE - 10.00

Interverrà



On.le Edoardo Rixi

VICEMINISTRO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI



MASSIMO ARTUSI
Federauto



ANTONELLO FONTANILI
Uniontrasporti



MARCELLO MARIANI
Unione Interporti Riuniti



ENZO POMPILIO D'ALICANDRO
S.I.TO Interporto di Torino



VALERIO VANACORE
IVECO



ROBERTO VITALE
DB Schenker

REGISTRATI GRATUITAMENTE

IN COLLABORAZIONE CON

Misano
World Circuit
Marco Simoncini

ALIS
ITALIA
IN MOVIMENTO

UIR

- **Massimo Artusi** Vicepresidente Federauto
- **Antonello Fontanili** Direttore Uniontrasporti
- **Marcello Mariani** Segretario Generale UIR
- **Enzo Pompilio D'Alicandro** vicepresidente S.I.TO Interporto Torino
- **Valerio Vanacore** Responsabile Trazioni Alternative IVECO Mercato Italia
- **Roberto Vitale** Branch Manager – DB Schenker

È previsto l'intervento dell'**On.le Edoardo Rixi**, Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Per ulteriori dettagli sull'evento e sui partecipanti si può visitare il sito web ufficiale all'indirizzo www.eventforma.com/sut/torino



Radio/TV/Eventi

LA TRANSIZIONE GREEN DEL TRASPORTO MERCI ECOMONDO 8 novembre 2023

Evento promosso da **Federauto** e dalle Associazioni dell'Autotrasporto e della filiera Automotive, alla presenza del Governo, per la presentazione della "roadmap nazionale" volta a rilanciare un settore strategico per la sostenibilità e la competitività del Paese.

Automotive Business Summit, 15 novembre | Il Sole 24 Ore Eventi

mercoledì, 15 novembre 2023

Intervento presidente Federauto **Adolfo De Stefani Cosentino** nel Panel **"Il futuro della distribuzione tra concentrazione delle imprese, rivoluzione elettrica e brand cinesi"**.

Sportello Italia - 27 novembre 2023 ore 17:30

TEMA DEL GIORNO: La mobilità in Italia, rapporto Isfort al Cnel.

Aumenta il numero delle auto ma sempre più vecchie; arranca il trasporto pubblico.

In diretta: **Adolfo De Stefani Cosentino** - Presidente Federauto.

Conduce: Paola Bonanni

29 novembre – Evento "L'altra strada per la transizione"

Massimo Artusi, vicepresidente Federauto con delega Truck&Van, ha partecipato alla tavola rotonda "Trasporti: l'elettrico non basta" nell'ambito della conferenza nazionale per l'efficienza energetica organizzata dall'Associazione Amici della Terra e giunta alla quindicesima edizione.

30 novembre ore 10 - Interporto di Torino

Edizione 2023 del **Sustainable Tour**, il ciclo di incontri sulla sostenibilità nell'autotrasporto e nella logistica promosso da eventT.

"Regolazione dei flussi di trasporto internazionali nell'ottica della sostenibilità".

Intervento **Massimo Artusi** Vicepresidente Federauto con delega Truck&Van.