



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Gennaio 2024



FEDERAUTO
Federazione Italiana Concessionari Auto

Sommario Rassegna Stampa

Auto

Cartaceo.....	2
Web	19

Truck

Cartaceo.....	45
Web.....	54

Radio / Eventi

.....	65
-------	----



AUTO

Cartaceo



Vetture green nel 2023 ferme al 4,2% del mercato

IL FOCUS

ROMA Le vendite di auto elettriche sono aumentate del 35% nel 2023, ma la quota di mercato nello stesso anno è solo del 4,2%. Al 31 dicembre 2023, il parco auto circolante completamente elettrico si attesta in Italia a 220.188 unità. Il dato emerge dai numeri diffusi dall'Anfia sulle immatrico-

lazioni per alimentazione. Il 2023 che si è appena chiuso è stato per il mercato automobilistico italiano «un anno molto faticoso», ha spiegato Federauto, «soprattutto con la rincorsa all'elettrico che rimane su una quota asfittica, passata al 4,2% dal 3,7% dell'anno 2022, e che pone l'Italia fortemente indietro rispetto al resto

dell'Europa. Il risultato di dicembre», spiega l'associazione per bocca del presidente Adolfo De Stefani Cosentino, «è stato influenzato dall'annunciata revisione dell'Ecobonus e disponibilità di nuove risorse per la fascia 61-135 g/km di CO2 a partire dal 2024 che, di fatto, ha determinato un effetto rinvio degli acquisti al nuovo anno. Inoltre, il fenomeno delle auto-immatricola-

zioni è stato significativo anche a dicembre, evidenziando le preoccupanti difficoltà nelle vendite reali di auto elettriche e plug-in, anche a causa dei listini che restano sostenuti». Secondo i dati del ministero delle infrastrutture, nel complesso, il 2023 si è chiuso con 1.566.448 immatricolazioni di auto, il 18,96% in più del 2022. Nel mese di dicembre sono state vendute 111.136 auto con una crescita del 5,9% sullo stesso mese dell'anno precedente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Auto da immatricolare



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

IL MERCATO NAZIONALE NEL 2023

Bonus auto, va sciolto il nodo della Ue

A Urso il compito di trovare il modo per premiare il made in Italy. Immatricolazioni su del 19%

Pierluigi Bonora

■ Gli incentivi rimodulati per il settore auto partiranno in febbraio, dopo che Adolfo Urso (nella foto), ministro delle Imprese e del made in Italy, avrà illustrato il piano ai diretti interessati. Proprio ieri, infatti, è partita la convocazione del «Tavolo Automotive» per il prossimo 1 febbraio. Pilastri dell'iniziativa sulla quale il governo ha puntato 1 miliardo di euro sono lo svecchiamento del parco auto, con il sostegno ai redditi più bassi, e il rilancio della produzione di veicoli in Italia. A questo proposito, visto che la Ue non consente la concessione di incentivi sulla base territoriale, il ministero dovrà trovare il modo per aggirare l'ostacolo, puntando sulle caratteristiche del veicolo e altri particolari.

Urso ha previsto anche il raddoppio degli incentivi per Taxi e Ncc e l'avvio, in forma sperimentale, della formula del «Leasing sociale», accogliendo così la proposta dell'Automobile club d'Italia. Calendarizzate anche le riunioni dei gruppi di lavoro previsti dal «Tavolo Stellantis» dedicati a mercato, competitività, componentistica, lavoro, ricerca e sviluppo. Tra lunedì 22 e mercoledì prossimi si terranno i primi cinque incontri.

«L'auspicio - osserva Adolfo De

Stefani Cosentino, presidente di Federauto (concessionari) è che questo «Tavolo Automotive» possa offrire risposte adeguate allo svecchiamento del parco circolante e allo schema dell'Ecobonus. Purtroppo, invece, nel corso del 2023 abbiamo aspettato, invano, la modifica dell'attuale schema: sono infatti avanzati oltre 300 milioni sul comparto auto green e ben 13,7 sui 15 milioni stanziati per i furgoni elettrici. Inoltre, annunciare misure incentivanti con ventilate possibili partenze solo nei mesi successivi altera il normale andamento del mercato e arreca incertezza».

Sono definitivi, intanto, i dati sulle immatricolazioni di auto nel 2023 in Italia: oltre 1,566 milioni, con una crescita del 19%, ma un calo del 18,3% sul 2019. «Nel quadriennio 2020-2023 - avverte Gian Primo Quagliano (Centro studi Promotor) - si sono perse più di 1,9 milioni di vetture. Ma questo non ha impedito al circolante di aumentare da 39,545 a 40,839 milioni di unità, per un tasso di motorizzazione privata salito a 69 macchine per 100 abitanti, un livello record nel mondo. Tra le ragioni, quella del ricorso all'usato, anche di terza e quarta mano, vista l'im-

pennata continua dei listini: +34,3% dal 2019».

Le alimentazioni. Nel 2023 le auto elettriche segnano un +34,5%, ma con la quota sempre ancorata al 4,2% dal 3,7% del 2022; deboli le plug-in con +2,7% e una quota al 4,4% dal 5,1% precedente. Le ibride senza spina archiviano una crescita 26,2% per una quota del 36,1%. Benzina e Diesel segnano +22,2% e +5,5% chiudendo al 28,5% e al 15,5% di quota. Per il Gpl +20% e penetrazione del 9,1%. Metano, invece, in caduta libera: conta per lo 0,1% nell'anno.

«Il nostro rimane un mercato poco attratto dalle auto elettriche - commenta Salvatore Saladino (Dataforce Italia) -; resto convinto che non sia l'infrastruttura il problema più grande, semplicemente credo che oggi l'elettrico non sia ancora superiore all'endotermico nel bilancio complessivo di utilizzabilità e fruibilità. Sono altrettanto certo che arriverà il tempo nel quale le vetture elettriche saranno superiori a quelle tradizionali sotto tutti gli aspetti, ma oggi non è così».

Il gruppo Stellantis, nel complesso, ha totalizzato lo scorso anno 505.498 unità (+9%), con una quota di mercato del 32,3%.

CONCORRENZA

Le regole comunitarie non consentono incentivi su base solo territoriale

SCENARIO

Elettrico ancorato al 4,2% di penetrazione. Per Stellantis vendite +9% e quota al 32,3%



Riunione convocata per il primo febbraio dal ministro Adolfo Urso

Tavolo automotive al Mimit, al via il nuovo piano degli incentivi

Il Ministero delle Imprese e del Made in Italy ha convocato per il 1° febbraio 2024 un incontro plenario del Tavolo Automotive: la riunione avrà luogo a Palazzo Piacentini, sede del Mimit, e sarà presieduta dal ministro Adolfo Urso. Nel corso dell'incontro, verrà illustrato il nuovo Piano degli incentivi per il settore automotive di prossima attivazione.

A PAGINA 4



IL BILANCIO

AUTOMOTIVE Riunione il 1° febbraio. Calendarizzati una serie di incontri

Convocato il tavolo al Mimit

Anfia: «Per il rinnovo del parco circolante servono 1,8 milioni di immatricolazioni all'anno»

Federauto: «Il 2023 è stato un anno faticoso: il settore attende risposte adeguate dal prossimo vertice»

Il Ministero delle Imprese e del Made in Italy ha convocato per il 1° febbraio 2024 un incontro plenario del Tavolo Automotive: la riunione avrà luogo a Palazzo Piacentini, sede del Mimit, e sarà presieduta dal ministro Adolfo Urso. Nel corso dell'incontro, a cui parteciperanno i principali rappresentanti delle imprese del settore, oltre alle organizzazioni della filiera, verrà illustrato il nuovo Piano degli incentivi per il settore automotive di prossima attivazione.

Pilastrini del Piano sono lo svecchiamento del parco auto, col sostegno ai redditi più bassi, e il rilancio della produzione di veicoli in Italia; sono inoltre previsti il raddoppio degli incentivi per Taxi e Ncc e l'avvio in forma sperimentale della formula del leasing sociale. Nel frattempo sono state calendarizzate le riunioni dei gruppi di lavoro previsti dal Tavolo Stellantis dedicati al mercato, alla competitività, alla componentistica, al lavoro e alla ricerca e sviluppo. Tra lunedì

22 e mercoledì 24 gennaio 2024 si terranno le prime cinque riunioni.

Inoltre, nel corso del mese di febbraio, sono programmate ulteriori due convocazioni per ogni singolo gruppo di lavoro, per un totale di 15 incontri nel periodo.

IL SETTORE A dicembre 2023, il mercato italiano dell'auto totalizza 111.136 immatricolazioni (+5,9%) contro le 104.965 unità registrate a dicembre 2022. Nell'intero 2023 i volumi complessivi si attestano a 1.566.448 unità, con una crescita del 19% rispetto a gennaio-dicembre 2022. «Nell'ultimo mese dell'anno appena concluso, il mercato auto italiano si mantiene positivo, ma - anche a causa di due giorni lavorativi in meno a dicembre 2023 rispetto a dicembre 2022 (18 giorni contro 20) - rallenta la crescita (+5,9%)». È quanto afferma Roberto Vavassori, presidente di Anfia. Il 2023 totalizza così poco più di 1.560.000 immatricolazioni complessive, ovvero il 19% in più rispetto

al 2022 (-18,3% su gennaio-dicembre 2019). Secondo Anfia, per garantire un fisiologico rinnovo del parco circolante - caratterizzato, a fine 2022, da un'età media di 12 anni e 6 mesi e da una quota di oltre il 50% di vetture ante Euro 5 - è necessario raggiungere almeno 1,8 milioni di auto immatricolate ogni anno. Nella direzione del ricambio del parco vanno anche le misure del Tavolo Sviluppo Automotive, con l'obiettivo di raggiungere quanto prima e in maniera sostenibile il target di 1 milione di autoveicoli leggeri prodotti nel nostro Paese.

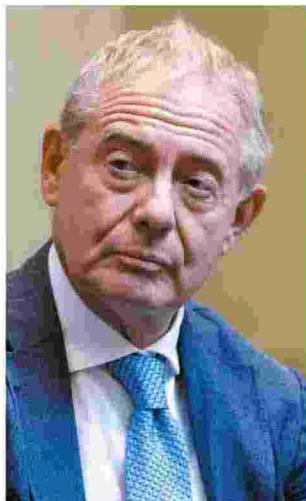
«Sul fronte delle vendite, siamo a favore di una rimodulazione dello schema di incentivazione che renda più attrattive, anche dal punto di vista del contributo economico all'acquisto - ha aggiunto Vavassori - le misure a sostegno delle vendite di auto ricaricabili (BEV e PHEV), in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione fissati dall'Unione Europea e in modo tale da recuperare il ritardo

dell'Italia sulla quota di mercato delle vetture elettriche - appena il 4% contro il 15% circa degli altri maggiori mercati europei. Fondamentale, inoltre, l'apertura degli incentivi a tutte le persone giuridiche, ad eccezione dei concessionari».

Per Federauto il 2023 che si è appena chiuso è stato per il mercato automobilistico italiano «un anno molto faticoso, soprattutto con la rincorsa all'elettrico che rimane su una quota asfittica, passata al 4,2% dal 3,7% dell'anno 2022, e che pone l'Italia fortemente indietro rispetto al resto dell'Europa. Il risultato di dicembre - ha spiegato Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto - è stato influenzato dall'annunciata revisione dell'Ecobonus e disponibilità di nuove risorse per la fascia 61-135 g/km di CO2 a partire dal 2024 che, di fatto, ha determinato un effetto rinvio degli acquisti al nuovo anno. Inoltre, il fenomeno delle auto-immatricolazioni è sta-



to significativo anche a dicembre, evidenziando le preoccupanti difficoltà nelle vendite reali di auto elettriche e plug-in, anche a causa dei listini che restano sostenuti e di una cultura verso l'impatto zero dei veicoli che manca di quel salto qualitativo indispensabile per l'affermazione di una mobilità veramente green. Inutile ripetere che nell'ambito della transizione ecologica gli operatori, così come le famiglie e le imprese, hanno bisogno di continuità e di un quadro normativo chiaro nella sua applicazione. Purtroppo, invece, nel corso del 2023 abbiamo aspettato, invano, la modifica dell'attuale schema dell'E-cobonus - sono avanzati oltre 300 milioni sul comparto auto green e ben 13,7 sui 15 mln stanziati per i commerciali elettrici - e ora si attende la pubblicazione di un nuovo Dpcm che, stando alle dichiarazioni del Ministro Urso, dovrebbe rimodulare le risorse per essere più aderente alle necessità del Paese e spingere il rinnovo del parco circolante ma sul quale, almeno fino ad oggi, non c'è stato un confronto aperto con tutti gli attori del settore e soprattutto con coloro che ogni giorno si relazionano con la clientela per la vendita dei veicoli». «Come ribadito in più occasioni - conclude De Stefani - annunciare misure incentivanti con ventilate possibili partenze solo nei mesi successivi altera il normale andamento del mercato e arreca incertezza tra i clienti e gli operatori, suscitando dubbi e frizioni commerciali. L'auspicio è che il Tavolo Automotive sul nuovo Piano incentivi convocato per il mese di febbraio possa offrire risposte adeguate allo svecchiamento del parco auto circolante e allo schema dell'E-cobonus».



Il ministro Adolfo Urso



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



Incentivi auto, Roma spinge l'elettrico

Le ipotesi

Sul tavolo del governo risorse per 930 milioni. Allo studio un bonus da oltre 13mila euro

Incentivi fino a 13.750 euro per l'acquisto di un'auto elettrica, mezzo che in Italia copre una quota di mercato ferma al 4,2%.

Non si tratta di numeri ufficiali, ma di ipotesi contenute nella bozza di lavoro per il rinnovo degli incentivi 2024 sui quali il Governo punta a utilizzare risorse per 930 milioni di euro. Le agevolazioni nel caso di vetture full electric partono da 6mila euro e arrivano a 13.750, se si rottama un Euro2 e si ha un Isee sotto i 30mila euro, mentre l'aiuto per l'acquisto di un veicolo ibrido va

da 4 a 10mila euro, e quello per un'auto a basse emissioni da 1.500 a 3mila euro. Allo studio anche extra bonus del 25% sempre per Isee inferiori a 30mila euro. L'intervento riguarderà anche veicoli commerciali, taxi e noleggi a lungo termine, per il leasing dovrebbero essere stanziati 50 milioni.

Tra gli obiettivi della bozza, oltre a sostenere le famiglie meno abbienti, anche quello di stimolare l'acquisto di auto prodotte in Italia e di cambiare il parco auto circolante che, con oltre 11 milioni di vetture Euro 3 o inferiori, è uno dei più vecchi d'Europa. In attesa del decreto attuativo, restano in vigore gli incentivi auto 2023.

A dicembre, secondo i dati del Ministero dei Trasporti, il mercato ha registrato 111.136 imma-

tricolazioni, con una crescita contenuta al +5,9% su dicembre 2022, portando a chiudere l'intero 2023 con un totale di 1.566.448 unità, pari a un aumento del +19% sull'anno 2022, il differenziale sul 2019 è del -18,3%. «Chiude un anno molto faticoso, soprattutto con la rincorsa all'elettrico che rimane su una quota asfittica e che pone l'Italia fortemente indietro rispetto al resto dell'Europa - ha affermato Adolfo De Stefani Costantino, presidente di Federauto - Il risultato di dicembre è stato influenzato dall'annunciata revisione dell'Ecobonus che ha determinato un effetto rinvio degli acquisti al nuovo anno. Comunicare misure incentivanti con ventilate possibili partenze solo nei mesi successivi altera il normale andamento del merca-

to e arreca incertezza tra i clienti e gli operatori, suscitando dubbi e frizioni commerciali». Le auto elettriche segnano a dicembre +49,5% ma nei dodici mesi, la quota è solo al 4,2% dal 3,7% del 2022.

La performance sull'anno delle plug-in è debole, +2,7%, con una quota scesa al 4,4% dal 5,1% del 2022. Le ibride elettriche crescono a doppia cifra +26,2%, raggiungendo una quota di mercato del 36,1%. Benzina e diesel segnano rispettivamente nell'intero 2023, +22,2% e +5,5%, chiudendo al 28,5% e al 15,5% di quota. Il Gpl lo scorso anno ha raggiunto il +20% delle preferenze con una quota di mercato del 9,1%. Nel corso del 2023 è proseguita la discesa del metano che è arrivato a malapena allo 0,1% di rappresentatività nell'anno. **L.Bor.**



Un'auto elettrica in carica al parcheggio della Canottieri a Lecco

30.000

LA SOGLIA

Le agevolazioni saranno maggiori per chi ha un Isee sotto i 30mila euro

111.136

IDATI DI DICEMBRE

Le nuove vetture immatricolate fanno segnare un +5,9% sul 2022



108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Incentivi auto, Roma spinge l'elettrico

Le ipotesi

Sul tavolo del governo risorse per 930 milioni. Allo studio un bonus da oltre 13mila euro

Incentivi fino a 13.750 euro per l'acquisto di un'auto elettrica, mezzo che in Italia copre una quota di mercato ferma al 4,2%.

Non si tratta di numeri ufficiali, ma di ipotesi contenute nell'abbozzo di lavoro per il rinnovo degli incentivi 2024 sui quali il Governo punta a utilizzare risorse per 930 milioni di euro. Le agevolazioni nel caso di vetture full electric partono da 6mila euro e arrivano a 13.750, se si rotolano un Euro2 e si ha un Isee sotto i 30mila euro, mentre l'aiuto per l'acquisto di un veicolo ibrido va da 4 a 10mila euro, e quello per un'auto a basse emissioni da 1.500 a 3mila euro. Allo studio anche extra bonus del 25% sempre per Isee inferiori a 30mila euro. L'intervento riguarderà anche veicoli commerciali, taxi e noleggi a lungo termine, per il leasing dovrebbero essere stanziati 50 milioni.

Tra gli obiettivi della bozza, oltre a sostenere le famiglie meno abbienti, anche quello di stimolare l'acquisto di auto prodotte in Italia e di cambiare il parco auto circolante che, con

oltre 11 milioni di vetture Euro 3 o inferiori, è uno dei più vecchi d'Europa. In attesa del decreto attuativo, restano in vigore gli incentivi auto 2023.

A dicembre, secondo i dati del Ministero dei Trasporti, il mercato ha registrato 111.136 immatricolazioni, con una crescita contenuta al +5,9% su dicembre 2022, portando a chiudere l'intero 2023 con un totale di 1.566.448 unità, pari a un aumento del +19% sull'anno 2022, il differenziale sul 2019 è del -18,3%. «Chiude un anno molto faticoso, soprattutto con la rin-

30.000

LA SOGLIA

Le agevolazioni saranno maggiori per chi ha un Isee sotto i 30mila euro

111.136

IDATI DI DICEMBRE

Le nuove vetture immatricolate fanno segnare un +5,9% sul 2022



Un'auto elettrica in carica al parcheggio della Canottieri a Lecco

corsa all'elettrico che rimane su una quota asfittica e che pone l'Italia fortemente indietro rispetto al resto dell'Europa - ha affermato Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di **Federauto** - Il risultato di dicembre è stato influenzato dall'annunciata revisione dell'Ecobonus che ha determinato un effetto rinvio degli acquisti al nuovo anno. Comunicare misure incentivanti con ventilate possibili partenze solo nei mesi successivi altera il normale andamento del mercato e arreca incertezza tra i clienti e gli operatori, suscitando dubbi e frizioni commerciali». Le auto elettriche segnano a dicembre +49,5% ma nei dodici mesi, la quota è solo al 4,2% dal 3,7% del 2022.

La performance sull'anno delle plug-in è debole, +2,7%, con una quota scesa al 4,4% dal 5,1% del 2022. Le ibride elettriche crescono a doppia cifra +26,2%, raggiungendo una quota di mercato del 36,1%. Benzina e diesel segnano rispettivamente nell'intero 2023, +22,2% e +5,5%, chiudendo al 28,5% e al 15,5% di quota. Il Gpl lo scorso anno ha raggiunto il +20% delle preferenze con una quota di mercato del 9,1%. Nel corso del 2023 è proseguita la discesa del metano che è arrivato a malapena allo 0,1% di rappresentatività nell'anno. **L.Bor.**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

Auto, ecco i nuovi incentivi Il Governo spinge l'elettrico

Le ipotesi. Sul tavolo dell'esecutivo risorse per 930 milioni di euro. Allo studio un bonus da 13.740 euro nel caso di vetture "full-electric"

COMO

LEA BORELLI

Incentivi fino a 13.750 euro per l'acquisto di un'auto elettrica, mezzo che in Italia copre una quota di mercato ferma al 4,2%.

Non si tratta di numeri ufficiali, ma di ipotesi contenute nella bozza di lavoro per il rinnovo degli incentivi 2024 sui quali il Governo punta a utilizzare risorse per 930 milioni di euro. Le agevolazioni nel caso di vetture full electric partono da 6 mila euro e arrivano a 13.750, se si rottama un Euro2 e si ha un Isee sotto i 30 mila euro, mentre l'aiuto per l'acquisto di un veicolo ibrido va da 4 a 10 mila euro, e quello per un'auto a basse emissioni da 1.500 a 3 mila euro. Allo studio anche extra bonus del 25% sempre per Isee inferiori a 30 mila euro. L'intervento riguarderà anche veicoli commerciali, taxi e noleggi a lungo termine, per il leasing dovrebbero essere stanziati 50 milioni.

Si tratta di ipotesi che verranno approfondite sul tavolo automotive convocato per il primo febbraio dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy che vedrà la partecipazione dei principali rappresentanti delle imprese del settore. Tra gli obiettivi della bozza, oltre a sostenere le famiglie meno abbienti, anche quello di stimolare l'acquisto di auto prodotte in Italia e di cambiare il parco auto circolante che, con oltre 11 milioni di vetture Euro 3 o inferiori, è uno dei più vecchi d'Europa. In attesa del decreto attuativo, restano in vigore gli incentivi auto 2023.

A dicembre, secondo i dati del Ministero dei Trasporti, il mercato ha registrato 111.136 immatricolazioni, con una crescita contenuta al +5,9% su dicembre 2022, portando a chiudere l'intero 2023



Crescono gli incentivi per chi sceglie una motorizzazione "full-electric" ARCHIVIO

30.000

LA SOGLIA

Le agevolazioni saranno maggiori per chi ha un Isee sotto i 30 mila euro

111.136

IDATI DI DICEMBRE

Le nuove vetture immatricolate fanno segnare un +5,9% sul 2022

con un totale di 1.566.448 unità, pari a un aumento del +19% sull'anno 2022, il differenziale sul 2019 è del -18,3%.

«Chiude un anno molto faticoso, soprattutto con la rincorsa all'elettrico che rimane su una quota asfittica e che pone l'Italia fortemente indietro rispetto al resto dell'Europa - ha affermato Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto - Il risultato di dicembre è stato influenzato dall'annunciata revisione dell'Eco-bonus che ha determinato un effetto rinvio degli acquisti al nuovo anno. Comunicare misure incentivanti con ventilate possibili partenze solo nei mesi successivi altera il normale andamento del mercato e arreca incertezza tra i clienti e gli operatori, suscitando dubbi

e frizioni commerciali». Le auto elettriche segnano a dicembre +49,5% ma nei dodici mesi, nonostante l'incremento del +34,5%, la quota è solo al 4,2% dal 3,7% del 2022.

La performance sull'anno delle plug-in è debole, +2,7%, con una quota scesa al 4,4% dal 5,1% del 2022. Le ibride elettriche crescono (+26,2%), raggiungendo una quota di mercato del 36,1%. Benzina e diesel segnano, nell'intero 2023, +22,2% e +5,5%, chiudendo al 28,5% e al 15,5% di quota. Il Gpl lo scorso anno ha raggiunto il +20% delle preferenze con una quota di mercato del 9,1%. Nel corso del 2023 è proseguita la discesa del metano che è arrivato a malapena allo 0,1%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il tranello di Urso

+1 milione di auto prodotte (ma con i veicoli commerciali)

Se dovessimo considerare solo le autovetture, oggi ferme a meno di 500 mila, significherebbe raddoppiare la produzione. Una cosa impossibile.

Ma che il Ministro del Made in Italy pensa di poter fare con il nuovo piano incentivi

Annarita Digiorgio

Un miliardo di euro per incentivare l'acquisto di auto prodotte in Italia. Ovviamente ad annunciarlo è stato il ministro del Made in Italy Adolfo Urso. Urso per gli amici, dato che anche questa misura ricorda i piani quinquennali sovietici. E infatti il suo obiettivo è chiaro "produrre un milione di auto all'anno in Italia". Ora a parte che, come gli ha fatto notare il segretario della Uilm Rocco Palombella, non è che sia un obiettivo così irraggiungibile: "Già quest'anno la produzione complessiva di Stellantis dovrebbe attestarsi fra 700 e 800 mila veicoli". Il tranello di Urso consiste nell'annunciare un milione di auto, ma inserendo anche i veicoli commerciali. Mentre se dovessimo considerare solo le autovetture, oggi ferme a meno di 500 mila, significherebbe raddoppiare la produzione. Una cosa impossibile. Ma che Urso pensa di poter fare con il nuovo piano incentivi, che ha spiattellato nelle sue consuete roboanti interviste quotidiane: "saranno incentivi modulati per veicoli prodotti in Italia perché vogliamo invertire la tendenza e fare in modo che servano per aumentare la produzione nazionale". Un sussidio incompatibile con la legislazione europea sugli aiuti di stato, e quindi impugnabile. Un po' come era stato per l'annuncio estivo di Urso di bandire l'algoritmo di Ryanair, presto redarguito dalla commissione europea e quindi ritirato.

Così sarà per l'annuncio sugli incentivi alle auto prodotte in Italia. Lo sanno tutti che non si può fare, ma il ministro annuncia. Tra l'altro creando un danno agli stessi produttori e commercianti: "È molto forte e preoccupante il rischio che i nuovi incentivi non siano operativi in tempi brevi, situazione che porterebbe a un ulteriore rallentamento o alla paralisi del mercato" ha detto ieri Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di **Federauto** (concessionari). Tesi condivisa dall'associazione di produttori Unrae: "Annunciare misure incentivanti con ventilate possibili partenze solo nei mesi successivi altera il normale andamento del mercato e genera incertezza". Insomma il solito Urso, annunci roboanti corredati da grandi interviste (che neanche il premier Meloni), destinati a restare una marea di chiacchiere.

Anche perché in questo caso davvero non sarebbe possibile in nessun modo incentivare solo le auto italiane senza incorrere in infrazione. Non solo perché non lo permette l'Unione Europea, ma per quale motivo i concessionari che non vendono Stellantis dovrebbero soccombere? Non sono forse lavoratori anche loro?

E infatti fatta notare la cosa al ministro, già cambia rotta. E sugli incentivi si specifica che "senza discriminare fra Paesi UE, possano favorire, o quantomeno non penalizzare, le produzioni nazionali". Ci manca solo che adesso finanziamo Stellantis per le auto prodotte in Francia. Dopo che ha inviato 15 mila lettere di invito all'esodo, dopo settemila esuberanti, e dopo aver messo in vendita su

un sito immobiliare un immobile storico a Mirafiori.

Del resto l'80% degli incentivi del 2023 sono andate ad auto prodotte all'estero, anche da parte di Stellantis. Nel 2023 in Italia sono state immatricolate 1.560.000 auto, ovvero il 19 per cento in più rispetto al 2022, ma meno il 18,3 per cento su l 2019 (pre-covid).

Ma di queste solo 450 mila auto erano prodotte in Italia.

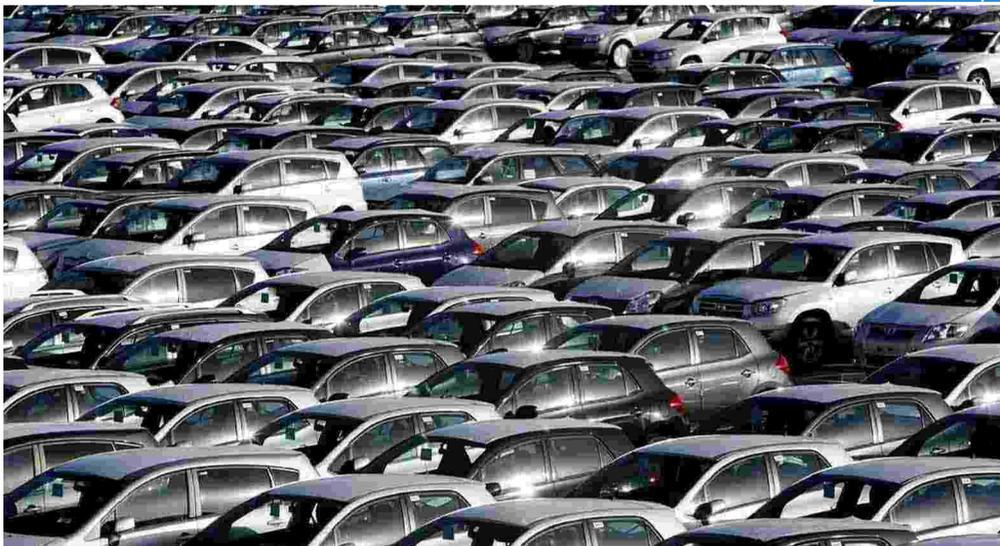
Secondo Anfia per garantire un fisiologico rinnovo del parco circolante - caratterizzato, a fine 2022, da un'età media di 12 anni e 6 mesi e da una quota di oltre il 50% di vetture ante-Euro 5 - è necessario raggiungere almeno 1,8 milioni di auto immatricolate ogni anno". Col milione di Urso insomma non ci facciamo nulla. Figurarsi con gli incentivi. Che c'erano già: Giorgetti nel 2021 ha aperto il piano da 8 miliardi, compreso 650 milioni di incentivi l'anno per tre anni. Solo nel 2023 sono avanzati oltre 300 milioni sul comparto auto green e ben 13,7 sui 15 mln stanziati per i commerciali elettrici. Ma come nota il segretario della Uilm Rocco Palombella "per ammissione dello stesso Ministero, degli 8,3 miliardi assegnati al settore automotive dal precedente Governo

ne restano circa 6 a disposizione; a questi si aggiungono molte altre risorse che indirettamente possono concorrere a supportare le trasformazioni industriali e che quindi possono andare anche ad industrie automotive. Le risorse quindi ci sono, ma vanno spese presto e bene". In totale ci sono 6,3 miliardi del fondo automotive

(entro il 2030), 13 miliardi della transizione 5.0 entro il 2026, 2,5 miliardi dei contratti di sviluppo entro 2026, inoltre ci sono risorse europee per le batterie (3 miliardi).

Per questo ora Urso vuole rimodulare il piano, con tre obiettivi: 1) cambiare il parco auto circolante in Italia, che è uno dei più vecchi d'Europa (oltre 11 milioni di vetture Euro 3 o inferiori); 2) sostenere e supportare le famiglie meno abbienti (extra bonus del 25% per Isee 30 mila euro); 3) rimodulare gli strumenti incentivanti per stimolare l'acquisto di auto effettivamente prodotte in Italia. Tra l'altro da un lato si dice che bisogna combattere l'egemonia delle auto green cinesi, dall'altro si finanziano. Sarà per questo che il piano Urso incentiva anche, se pur in maniera ridotta, le auto a benzina.

Il piano già annunciato dal ministro in lungo e largo, verrà presentato al tavolo con le parti il primo febbraio. E se difficilmente riuscirà a sostenere la produzione italiana, sicuramente con l'effetto annuncio scatenato rallenterà le vendite fino all'effettiva partenza. Del resto era luglio quando Urso annunciò l'accordo con Stellantis. Siamo all'anno nuovo, e abbiamo visto solo l'annuncio su immobiliare.it.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

UN SETTORE CHE NAVIGA TRA ALTI E BASSI

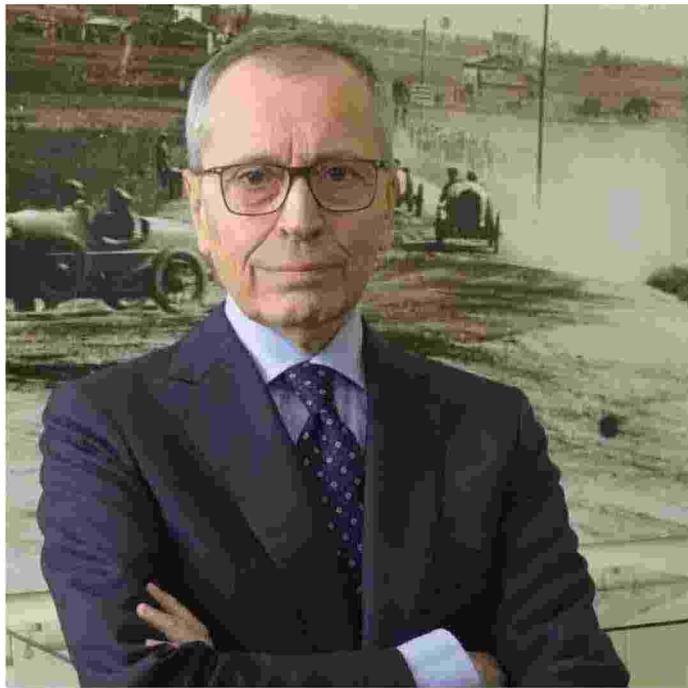
Mercato dell'auto: immatricolazioni cresciute del 25%

Il presidente di **Federauto** De Stefani sottolinea però le incognite del 2024 dovute al costo del denaro

RAVENNA

ANDREA TARRONI

Un aumento di quasi il 25% delle immatricolazioni, con un'ascesa un po' superiore all'andamento nazionale. Con gli alluvionati che, nella maggioranza dei casi, si sono rivolti all'usato. Il mercato dell'auto, dopo un 2022 deludente, torna a marciare ma «i numeri, per quanto positivi, sono più relativi ad un ritorno alle consegne che alle vendite. Avevamo un ritardo, maturato dalla mancanza di materie prime, che quest'anno abbiamo riassorbito. Il 2024, invece, è pieno di incognite». Sono i dati Aci, aggiornati a tutto novembre, a testimoniare un aumento delle vendite e il presidente di **Federauto**, nonché ad della concessionaria sua omonima, Adolfo Cosentino De Stefani, li interpreta contestualizzandoli: «Il nostro ambito rispecchia quello dell'Italia del Nord - spiega l'imprenditore ravennate -, quindi effettivamente un po' più roseo rispetto alla situazione del Belpaese. L'aumento delle immatricolazioni che si registra in questo 2023, però, ha consistentemente ridotto il portafoglio ordini. E a livello italiano è sempre più chiaro come, dopo essere rimbalzati dal record negativo di 1,3 milio-



Adolfo Cosentino DeStefani FOTO FIORENTINI

ni di mezzi venduti al livello attuale di 1,6 milioni, non saremo mai più il mercato da due milioni di mezzi su cui per lungo tempo ci eravamo consolidati». I numeri 2023, per i quali però manca una mensilità nei consuntivi composti da Aci, tratteggiano in effetti proprio questo scenario per il Ravennate. A tutto novembre, sono stati 9.090 i veicoli immatricolati nell'annualità

che ora va chiudendosi. Un 24,7% in più rispetto ai soli 7.289 del 2022. Un andamento che ritocca verso l'alto anche la crescita riscontrata a livello regionale: in Emilia Romagna le nuove immatricolazioni sono passate dalle 101.459 effettuate nei primi 11 mesi del 2022 contro le 125.961 dello stesso periodo di quest'anno, con un incremento del 24,15%. A Ra-

venna, pertanto, non si riscontra un effetto particolarmente consistente della necessità di ricambio mezzi dato dall'alluvione: «Molti si sono buttati sull'usato, non abbiamo comunque visto un innalzamento del mercato particolarmente pronunciato, in relazione ai danni creati dagli eventi del maggio scorso, nonostante questi siano stati davvero significativi», rileva ancora De Stefani. I passaggi di proprietà nel Ravennate, in effetti, sono cresciuti quasi del doppio rispetto a quanto non siano incrementati a livello regionale. I dati dell'Acì rilevano come nella provincia bizantina siano stati ben 19.889, contro i 16.418 dei primi 11 mesi dell'anno passato. Un significativo +21.14%, incremento ben più consistente del +12.79% che si registra a livello emiliano romagnolo: «La motivazione è ben chiara ed è il fattore di maggiore preoccupazione per il 2024 - riprende Adolfo Cosentino De Stefani -. Con l'inflazione, non esiste più la possibilità di acquistare mezzi avendo un budget inferiore ai 15mila euro. Con il potere d'acquisto che flette e con i tassi di interesse che sono sempre più alti, non possiamo che aspettarci un 2024 complicato». Qualche speranza è legata, ora, agli incentivi regionali per aiutare chi ha perso l'auto per via dell'alluvione: «Speriamo in una modalità di accesso semplice e sburocratizzata». Nel frattempo, il mercato dell'elettrico va a rilento: «Siamo ancora ad un 4% di incidenza sugli acquisti, nel Ravennate poco di più. La strada della transizione, con questi ritmi, è ancora lunghissima e soffriamo un enorme ritardo rispetto al resto d'Europa - conclude il proprietario delle sei concessionarie in provincia -. Oggettivamente però siamo indietro nell'infrastrutturazione e i costi di accesso, per quella fetta di mercato, sono ancora troppo alti e questo crea molta diffidenza».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



Vetture green nel 2023 ferme al 4,2% del mercato



Auto da immatricolare

IL FOCUS

ROMA Le vendite di auto elettriche sono aumentate del 35% nel 2023, ma la quota di mercato nello stesso anno è solo del 4,2%. Al 31 dicembre 2023, il parco auto circolante completamente elettrico si attesta in Italia a 220.188 unità. Il dato emerge dai numeri diffusi dall'Anfia sulle immatricolazioni per alimentazione. Il 2023 che si è appena chiuso è stato per il mercato automobilistico italiano «un anno molto faticoso», ha spiegato Federauto, «soprattutto con la rincorsa all'elettrico che rimane su una quota asfittica, passata al 4,2% dal 3,7% dell'anno 2022, e che pone l'Italia fortemente indietro rispetto al resto dell'Europa. Il risultato di dicembre», spiega l'associazione per bocca del presidente Adolfo De Stefani Cosentino, «è stato influenzato dall'annunciata revisione dell'Ecobonus e disponibilità di nuove risorse per la fascia 61-135 g/km di CO2 a partire dal 2024 che, di fatto, ha determinato un effetto rinvio degli acquisti al nuovo anno. Inoltre, il fenomeno delle auto-immatricolazioni è stato significativo anche a dicembre, evidenziando le preoccupanti difficoltà nelle vendite reali di auto elettriche e plug-in, anche a causa dei listini che restano sostenuti». Secondo i dati del ministero delle infrastrutture, nel complesso, il 2023 si è chiuso con 1.566.448 immatricolazioni di auto, il 18,96% in più del 2022. Nel mese di dicembre sono state vendute 111.136 auto con una crescita del 5,9% sullo stesso mese dell'anno precedente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



AUTO ELETTRICA Il piano degli incentivi Dubbi del sindacato

La transizione non decolla: le vetture full electric sono salite nel 2023 appena al 4,2% dal 3,7 del 2022. Cala la quota di mercato Stellantis: dal 36 al 33%. Il governo convoca un tavolo per il piano incentivi, obiettivo: cambiare il vecchio parco auto, stimolare l'acquisto di auto prodotte in Italia. **POLLICE A PAGINA 5**

ADRIANA POLLICE

Incentivi per il rinnovo del parco auto: il ministero delle Imprese e del Made in Italy ha convocato un incontro plenario per il primo febbraio. Al tavolo i principali rappresentanti delle imprese del settore e le organizzazioni della filiera. Tra i punti all'ordine del giorno sostegno ai redditi più bassi, rilancio della produzione di veicoli in Italia, raddoppio degli incentivi per Taxi e Ncc e l'avvio in forma sperimentale della formula del leasing sociale. Si arriverà all'appuntamento dopo una serie di riunioni dei gruppi di lavoro del «tavolo Stellantis». L'Ansa ha anticipato ieri la bozza del piano, a budget ci sarebbero 930 milioni: 570 milioni di nuovi fondi per l'automotive, il resto dai residui dei vecchi incentivi. Il testo indica gli obiettivi: cambiare il parco auto, che è uno dei più vecchi d'Europa (oltre 11 milioni di euro 3 o inferiori); sostenere le famiglie (extra bonus del 25% per Isee inferiore a 30 mila euro; strumenti incentivanti per stimolare l'acquisto di auto effettivamente prodotte in Italia.

Gli incentivi partono da 6mila e arrivano a 13.750 euro se si rottama un'auto euro 2 e si ha un Isee sotto i 30mila euro. L'aiuto per l'acquisto di una vettura ibrida va da 4 a 10mila euro, quello per un'auto a basse emissioni dai 1.500 ai 3mila euro. Il contributo maggiore è per la rottamazione di auto da euro 0 a euro 2 con una maggiorazione dello sconto per gli acquirenti con un Isee sotto i 30mila euro, con aiuti più consistenti per l'elettrico. Stesso meccanismo per le ibride. Per le vetture non elettriche ma che rientrano in emissioni 61-135 grammi gli sconti sono

invece di 1.500, 2mila e 3mila euro in base all'auto rottamata e senza differenziazione per reddito. Viene previsto anche un palletto al costo della vettura che non può superare i 35mila euro per le elettriche, i 45mila euro per le ibride e i 35mila euro per le altre. Sono inoltre esclusi dagli sconti i concessionari. Il raddoppio del bonus interesserà anche i vecchi titolari di licenze di taxi o Ncc. Incentivi articolati sono poi previsti per veicoli commerciali nuovi da parte di piccole imprese. Viene poi delineata nella bozza la sperimentazione di un programma di Noleggio a lungo termine (spesso definito *social leasing*) che permetterà di stipulare a canone calmierato un contratto di almeno tre anni di veicoli a basse emissioni.

Michele De Palma e Samuele Lodi, segretario generale Fiom e segretario nazionale Fiom responsabile settore mobilità, a inizio dicembre avevano già chiarito la posizione della Cgil: «I finanziamenti pubblici devono essere vincolati a garantire la produzione in tutti gli stabilimenti, la ricerca e sviluppo e l'occupazione, anche a supporto dell'intera filiera della componentistica. Se non ci saranno le condizioni, ci troveremo all'opposizione di qualsiasi scelta che non risponde alle nostre richieste. Stellantis ha aperto alla possibilità di arrivare a produrre in Italia un milione di veicoli. Ma per la Fiom l'obiettivo è un milione di autovetture e non meno di 300mila veicoli commerciali leggeri, da verificare nel concreto visto che i lavoratori di quasi tutti gli stabilimenti sono in cassa integrazione. Le risorse pubbliche devono essere destinate anche per attrarre nuovi produttori. Dal 2014 abbiamo perso più 11.500 lavoratori. Quindi rimane aperta la domanda: Stellantis investe o chiude?». La scorsa set-

CALA LA QUOTA DI MERCATO STELLANTIS DAL 36 DEL 2022 AL 33% Auto elettrica, il governo avvia il tavolo sugli incentivi. I dubbi del sindacato

timana Fim Cisl, Fiom Cgil e Uilm di Torino hanno attaccato: «Basta con il tabù del produttore automobilistico unico, deve arrivare un altro costruttore. Nessun pregiudizio sui cinesi purché rispettino le regole europee e italiane». Il 2023 si è chiuso con 1.566.448 immatricolazioni, il 18,96% in più del 2022. Sono state immatricolate 66.276 vetture full electric, in aumento del 35,1% rispetto al 2022, con una quota di mercato nei 12 mesi che si attesta al 4,2% (dal 3,7% del 2022). Al 31 dicembre 2023, il parco auto circolante completamente elettrico si attesta in Italia a 220.188 unità.

Secondo Dataforce, Stellantis ha venduto in Italia nel 2023 591.156 auto, il 10,5% in più dell'anno precedente. La quota di mercato annua scende a 33,5% rispetto al 36,3% del 2022 (ma è prima in Italia grazie ai veicoli commerciali). Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto (concessionari auto) ammette: «Chiude un anno molto faticoso, soprattutto con la rincorsa all'elettrico che rimane su una quota asfittica».

Le vetture full electric sono salite nel 2023 al 4,2% dal 3,7 dell'anno prima



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

Vetture green nel 2023 ferme al 4,2% del mercato

IL FOCUS

ROMA Le vendite di auto elettriche sono aumentate del 35% nel 2023, ma la quota di mercato nello stesso anno è solo del 4,2%. Al 31 dicembre 2023, il parco auto circolante completamente elettrico si attesta in Italia a 220.188 unità. Il dato emerge dai numeri diffusi dall'Anfia sulle immatrico-

lazioni per alimentazione. Il 2023 che si è appena chiuso è stato per il mercato automobilistico italiano «un anno molto faticoso», ha spiegato Federauto, «soprattutto con la rincorsa all'elettrico che rimane su una quota asfittica, passata al 4,2% dal 3,7% dell'anno 2022, e che pone l'Italia fortemente indietro rispetto al resto dell'Europa. Il risultato di dicembre», spiega l'associa-

zione per bocca del presidente Adolfo De Stefani Cosentino, «è stato influenzato dall'annunciata revisione dell'Ecobonus e disponibilità di nuove risorse per la fascia 61-135 g/km di CO2 a partire dal 2024 che, di fatto, ha determinato un effetto rinvio degli acquisti al nuovo anno. Inoltre, il fenomeno delle auto-immatricolazioni è stato significativo anche a dicembre, eviden-

ziando le preoccupanti difficoltà nelle vendite reali di auto elettriche e plug-in, anche a causa dei listini che restano sostenuti». Secondo i dati del ministero delle infrastrutture, nel complesso, il 2023 si è chiuso con 1.566.448 immatricolazioni di auto, il 18,96% in più del 2022. Nel mese di dicembre sono state vendute 111.136 auto con una crescita del 5,9% sullo stesso mese dell'anno precedente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Auto da immatricolare

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

Auto, il mercato cresce del 19% Non decolla il segmento elettrico

Il bilancio

Immatricolazioni in recupero ma sempre sotto i livelli del pre Covid

Secondo i dati pubblicati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a dicembre il mercato autoveicoli ha registrato 111.136 immatricolazioni, con una crescita contenuta al +5,9% su dicembre 2022, portando a chiudere l'intero 2023 con un totale di 1.566.448 unità, pari ad un aumento del +19% sull'anno 2022 (il differenziale sul 2019 è del -18,3%). «Chiude un anno molto faticoso, soprattutto con la rincorsa all'elettrico che rimane su una quota asfittica, passata al 4,2% dal 3,7% dell'anno 2022, e che pone l'Italia fortemente indietro rispetto al resto dell'Europa».

Il risultato di dicembre è stato influenzato dall'annunciata revisione dell'Ecobonus e disponibilità di nuove risorse per la fascia 61-135 g/km di CO2 a partire dal 2024 che, di fatto, ha determinato un effetto rinvio degli acquisti al nuovo anno. Inoltre, il fenomeno delle autoimmatricolazioni è stato significativo anche a dicembre, evi-

denziando le preoccupanti difficoltà nelle vendite reali di auto elettriche e plug-in, anche a causa dei listini che restano sostenuti e di una cultura verso l'impatto zero dei veicoli che manca di quel salto qualitativo indispensabile per l'affermazione di una mobilità veramente green», dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di **Federauto**, la Federazione dei concessionari auto.

«Inutile ripetere che nell'ambito della transizione ecologica gli operatori, così come le famiglie e le imprese, hanno bisogno di continuità e di un quadro nor-

■ Risultati di dicembre condizionati dall'annuncio dell'Ecobonus

■ La quota delle e-car aumenta di poco passando dal 3,7 al 4,2%

mativo chiaro nella sua applicazione. Purtroppo, invece, nel corso del 2023 abbiamo aspettato, invano, la modifica dell'attuale schema dell'Ecobonus - sono avanzati oltre 300 milioni sul comparto auto green e ben 13,7 sui 15 milioni stanziati per i commerciali elettrici - e ora si attende la pubblicazione di un nuovo Dpcm che, stando alle dichiarazioni del Ministro Urso, dovrebbe rimodulare le risorse per essere più aderente alle necessità del Paese e spingere il rinnovo del parco circolante ma sul quale, almeno fino ad oggi, non c'è stato un confronto aperto con tutti gli attori del settore e soprattutto con coloro che ogni giorno si relazionano con la clientela per la vendita dei veicoli. Come ribadito in più occasioni - conclude De Stefani - annunciare misure incentivanti con ventilate possibili partenze solo nei mesi successivi altera il normale andamento del mercato e arreca incertezza tra i clienti e gli operatori, suscitando dubbi e frizioni commerciali. L'auspicio è che il Tavolo Automotive sul nuovo Piano incentivi convocato per il mese di febbraio possa offrire risposte adeguate allo svecchiamento del parco auto circolante e allo schema dell'Ecobonus». **L. Bor.**



De Stefani (Federauto): "Senza revisione fiscale non andremo da nessuna parte"

Intervista ad Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto. Molti gli argomenti approfonditi, compreso quello degli incentivi e della fiscalità dell'auto: "Purtroppo, senza una revisione fiscale simile agli altri Paesi europei e con l'incentivazione così come è prevista non andremo da nessuna parte", ha dichiarato De Stefani. E sul contratto di Agenzia: "Se sulla carta potrebbe essere un'idea geniale per aumentare la redditività dei costruttori, non è di facile attuazione". (L'intervista, pagina 8)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

1/2024 **Intervento News**

Arrivano segnali positivi dal Paralelo
Il mercato delle azioni è in forte crescita, con un rialzo del 4,11% in gennaio. I titoli europei sono i più performanti, seguiti da quelli asiatici. Il settore tecnologico continua a guidare la classifica.

Crisi (Ukraine): "Incentivi, il cliente è già in attesa. Abbiamo posto l'urgente"
L'industria automobilistica è in attesa di nuovi incentivi per sostenere le vendite. Le aziende stanno lavorando per ottimizzare i costi e migliorare l'efficienza.

De Stefani (Federauto): "Senza revisione fiscale non andremo da nessuna parte"
Il presidente di Federauto ha sottolineato l'importanza di una riforma fiscale equa per il settore. Senza una revisione, le aziende non potranno sopravvivere.

Ferraris (S&P Global Ratings): "Verrà meno il traino del mercato cinese"
L'agenzia di rating ha previsto una riduzione del peso del mercato cinese nel portafoglio globale. Le aziende dovranno diversificare i mercati.

Europa, dicembre: una serie positiva
Il PIL europeo ha chiuso il 2023 con un aumento del 1,8% rispetto al mese precedente. Le previsioni per il 2024 sono positive.

Stefani Chiavotto: "Con i vecchi modelli di business, saremo disintermediati"
Il presidente di Stefani Chiavotto ha avvertito che i modelli di business tradizionali non sono più sostenibili. Le aziende devono innovare e digitalizzare.

Risultati economici del Dealer: è buon
Ma serve un modello "super efficiente" per sopravvivere. I concessionari devono migliorare la gestione e ridurre i costi.

SEBANE MESSENI - COCCONE CON IL COCCONE
ORA | FIBONACCI | SAPPORI
+25% | -25% | +10%
-14% | +3% | +2,5%

Esperire Informati è il miglior modo di fare business

PRIMO PIANO

De Stefani (Federauto): "Senza una revisione fiscale non andremo da nessuna parte"

Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, ha espresso il suo forte dissenso nei confronti della proposta di riforma fiscale. Secondo il leader dell'associazione, la mancanza di una revisione fiscale equa e l'assenza di incentivi adeguati metteranno a rischio l'intero settore automobilistico italiano. De Stefani ha sottolineato che, senza una riforma che porti a un reale alleggerimento del carico fiscale, le aziende non potranno sopravvivere e, di conseguenza, non sarà possibile raggiungere gli obiettivi di crescita previsti per il futuro.

Il presidente di Federauto ha anche criticato l'attuale sistema di incentivi, ritenendolo insufficiente e non in grado di stimolare le vendite. Ha chiesto invece un maggiore sostegno governativo, in particolare attraverso la creazione di nuovi incentivi mirati e l'ottimizzazione di quelli esistenti. De Stefani ha infine sottolineato l'importanza di una riforma che sia equa e che non penalizzi le aziende del settore, ma che anzi favorisca la competitività e la crescita.

108951

De Stefani (Federauto): “Senza una revisione fiscale e con questa incentivazione non andremo lontano”

Un 2023 caratterizzato dal processo di transizione tecnologica, ma ancor più dalle obiettive difficoltà socioeconomiche, abbiamo chiesto cosa ne pensano i Dealer ad Adolfo De Stefani Cosentino, il Presidente Federauto, supertifoso, tra l'altro, del Bologna.

De Stefani, calcisticamente parlando, possono condividere il suo sogno anche i Dealer? Come chiude questo 2023 quali prospettive per il 2024?

“Il Bologna mi fa tornare ragazzino ai tempi del Presidente Dall’Ara; vado allo stadio da decenni, ma adesso con maggiore entusiasmo e passione. Entusiasmo e passione: credo che i Dealer italiani nel proprio lavoro abbiano messo tanto, nonostante alcune Case costruttrici, stiano pensando troppo ai loro bilanci dimenticando l'importanza della rete distributiva. I Dealer italiani sono riusciti a ‘fare bilancio’ anche quest’anno; certamente il 2024 si prospetta con parecchi nuvoloni all’orizzonte, ma per noi i tempi tranquilli non tempestosi, non ci sono più e ritengo che, usando una parola molto di moda siamo più che resilienti, siamo abituati ad affrontare le difficoltà”.

È realistico pensare a un cambiamento di orizzonte, anche per effetto dell'imminente verifica elettorale europea, per quanto riguarda il “Fit for 55”?

“Direi che tutti i desideri e gli obiettivi che ci si è prefissati per l'azzeramento delle emissioni, si scontrino con la realtà dei numeri e dei fatti, ma non credo che si possa tornare indietro in quanto i programmi industriali delle Case non possono essere cambiati o ridotti con degli stop and go; ritengo invece che sarebbe logico passare a una neutralità tecnologica e non, solo elettrico e niente più!”.

In tutti i casi come si comporteranno i clienti, si manterranno prudenti nel passaggio all'elettrico?

“Già, il cliente! Pare che ormai se lo siano dimenticato tutti! Pare che l'auto sia tornata alla prima metà del secolo ventesimo: l'autovettura era solo per i ricchi: nella seconda metà del secolo scorso il Maggiolino, la 2 Cavalli, la Cinquecento, la Seicento hanno potuto acquistarle anche la classe operaia e la classe media. L'elettrificazione, l'inflazione, le guerre, hanno portato incrementi di prezzo tali da eliminare le vetture con un listino inferiore ai 14.000 euro. Inoltre, si legge dappertutto, che l'elettrico tra poco costerà poco e avrà un'autonomia di marcia molto superiore; tutto questo porta il cliente a dire: aspetto!”

Una adeguata politica di incentivazione potrebbe invertire il trend dell'elettrico, dove siamo ultimi in Europa?

“Purtroppo, questo lo considero una delle più grandi sconfitte del mio programma; senza una revisione fiscale simile agli altri Paesi europei e con l'incentivazione così come è prevista non andremo da nessuna parte”.

Il contratto di Agenzia pare non sia più la soluzione che le Case pensavano di proporre, pare che l'applicazione del modello sia più complessa nella pratica, cosa ne pensate?

“Il mio papà diceva che tra il dire e il fare c'è di mezzo il mare! Se, sulla carta potrebbe essere un'idea geniale per aumentare la redditività dei costruttori, non è di facile attuazione e inoltre, mi risulta che nei Paesi in cui alcuni marchi lo hanno attuato, le quote di mercato non ne hanno giovato; ritengo che l'unico marchio che lo vuole provare, senza farsi troppo male, sia il gruppo BMW che ha avuto un'ottima relazione con i propri Dealer per trovare una soluzione di reciproca soddisfazione e lo provano per ora solo con il marchio Mini”.

In ogni caso parrebbe che alcune aree di business come l'usato e i finanziamenti saranno anche in futuro stabilmente nelle mani dei Dealer, è così?

“Dovrebbe essere così, il condizionale è d'obbligo perché alcuni costruttori pensano di poter interferire anche in quest'area; se così fosse sarebbe molto grave”.

Presidente, lei ha annunciato che con le imminenti elezioni associative (febbraio/marzo 2024) non è ricandidabile, è vero? Possibile che un appassionato del genere come lei si voglia ritirare a vita privata?

“Ogni frutto ha la sua stagione!; la passione c'è ancora, ma alla mia età (76 anni) è giunto il momento di passare la mano. Federauto ha bisogno di forze fresche, dinamiche e per me ho già preparato il mio futuro; in azienda i miei nipoti mi hanno già sostituito, voglio dedicarmi al volontariato ed all'attività immobiliare, settore che è sempre stato molto importante per la mia famiglia. Dai sondaggi fatti dai componenti del Consiglio gene-



Adolfo De Stefani Cosentino,
Presidente
Federauto

rale che dovrà eleggere il prossimo presidente è scaturito con unanime consenso che il prossimo presidente dovrebbe continuare sul solco dell'attuale presidenza. Questo mi ha dato grande soddisfazione, anche se ritengo che avrei potuto ottenere maggiori risultati”.

Il suo contributo in questi due mandati, lo lasci dire a noi, è stato grande, ha ricomposto vecchie fratture interne, gestito con energia sia il Covid sia le grandi questioni di questi anni, in primis con il contratto di Agenzia, dove i Dealer hanno portato a casa risultati negoziali rilevanti, ci dica lei come ha vissuto questi anni e quali risultati ritiene rilevanti?

“L'ho ripetuto più volte, la mia unica intuizione è stata quella di capire che un uomo solo al comando, non avrebbe ottenuto nulla; a questa intuizione va aggiunta la fortuna di aver trovato molti colleghi che si sono dati da fare. Certamente i maggiori risultati sono stati: aver fatto comprendere ai colleghi come Federauto possa essere utile alla categoria, specialmente se tutti si sentono parte di questa famiglia, inoltre credo che la legge 108 che ha riconosciuto la disparità di ‘forze’ tra il costruttore e il distributore sia stata una grande vittoria. Devo però aggiungere che ritengo di aver fallito per non essere riuscito, nonostante gli sforzi, a eliminare la stortura legata all'acquisto da parte dei Dealer di vetture con Iva detratta al 40%. Altro obiettivo mancato, ma che spero possa essere presto raggiunto, è la revisione delle fiscalità dell'auto. Come vede c'è tanto lavoro per il prossimo Presidente”.

I Dealer sono e saranno sempre meno, e ciò rischia di ridurre la capacità di rappresentanza dell'Associazione, è vero?

“Se è certo che i Dealer saranno sempre meno, è vero però che saranno aziende con fatturati e organici sempre maggiori; la capacità di rappresentanza potrebbe aumentare se Federauto saprà riorganizzarsi, magari come la ZDK (la Federauto tedesca). Questo è un compito che passo al prossimo Presidente, anche se alcuni colleghi, su mio incarico, hanno già studiato questo problema”.

Che messaggio vuole lasciare al suo successore?

“Il primo è di farsi aiutare dai colleghi, cerchi di fare squadra e, soprattutto, non si faccia intimidire da pressioni esterne a Federauto”.

Adolfo De Stefani Cosentino, lo consideriamo un amico di InterAutoNews, ci ha sempre aperto la porta, ci ha sostenuti nel nostro change management, a lui il nostro sincero ringraziamento e apprezzamento per lo stile anche personale.



AUTO Web

Federauto: immatricolazioni dicembre a +19%



Di Federica Bartoli

Secondo i dati pubblicati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a dicembre il mercato autovetture ha registrato 111.136 immatricolazioni, con una crescita contenuta al 5,9% su dicembre 2022, portando a chiudere l'intero 2023 con un totale di 1.566.448 unità, pari ad un aumento del 19% sull'anno 2022 (il differenziale sul 2019 è del -18,3%).

«Chiude un anno molto faticoso, soprattutto con la rincorsa all'elettrico che rimane su una quota asfittica, passata al 4,2% dal 3,7% dell'anno 2022, e che pone l'Italia fortemente indietro rispetto al resto dell'Europa. Il risultato di dicembre è stato influenzato dall'annunciata revisione dell'Ecobonus e disponibilità di nuove risorse per la fascia 61-135 g/km di CO2 a partire dal 2024 che, di fatto, ha determinato un effetto rinvio degli acquisti al nuovo anno. Inoltre, il fenomeno delle auto-immatricolazioni è stato significativo anche a dicembre, evidenziando le preoccupanti difficoltà nelle vendite reali di auto elettriche e plug-in, anche a

causa dei listini che restano sostenuti e di una cultura verso l'impatto zero dei veicoli che manca di quel salto qualitativo indispensabile per l'affermazione di una mobilità veramente green», dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la federazione dei concessionari auto.

A dicembre il canale dei privati ha avuto una crescita del 13,4% e una rappresentatività del 57,3% mentre nei dodici mesi 2023 il volume dei privati si attesta a 879.403 unità e quota al 56,1% (-2,7 p.p. sul 2022). Le società nel mese ottengono un incremento del 28,4% (quota 17,3%) e chiudono l'anno in progresso del 31,8% (quota 15%). Il noleggio complessivamente registra a dicembre -17,2% (quota 25,4%) e una performance annua del +24,1% (quota al 28,9%).

Dal punto di vista delle alimentazioni, le auto elettriche segnano a dicembre +49,5% ma nei dodici mesi, nonostante l'incremento del 34,5%, la quota è solo al 4,2% dal 3,7% del 2022. Le plug-in ottengono un risultato negativo a dicembre (-18%) e anche sull'anno la performance è debole con +2,7% e una quota scesa al 4,4% dal 5,1% del 2022. Le ibride elettriche crescono nel mese del +7% (quota 35%) e nel cumulato annuo archiviano una crescita a doppia cifra del 26,2%, raggiungendo una quota di mercato del 36,1%.

Benzina e diesel segnano a dicembre rispettivamente +24,5% (quota 30,4%) e -20,4% (quota 15,3%); nell'intero 2023 le variazioni sono pari a +22,2% e +5,5% chiudendo al 28,5% e al 15,5% di quota (-2,2 p.p.). Il Gpl è stabile a dicembre (+0,7%) e nel 2023 raggiunge il +20% delle preferenze con una quota di mercato del 9,1%. Nel corso del 2023 è proseguita la discesa inarrestabile del metano che è arrivato a malapena allo 0,1% di rappresentatività nell'anno.

Negli ultimi tre giorni di dicembre è stato immatricolato il 38,1% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni Federauto sui dati Dataforce, hanno rappresentato circa il 12% dei volumi di vendita mensili (10,2% nel 2023), con un incremento del +42% rispetto a dicembre 2022 (+42,6% sul 2022).

Immatricolazioni auto: il 2023 si chiude con un +19%, ma l'Italia è ferma sull'elettrico



Secondo i dati pubblicati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a dicembre **il mercato autovetture ha registrato 111.136 immatricolazioni, con una crescita contenuta al +5,9% su dicembre 2022**, portando a chiudere l'intero 2023 con un totale di 1.566.448 unità, pari ad un aumento del +19% sull'anno 2022 (il differenziale sul 2019 è del -18,3%).

«Chiude un anno molto faticoso, soprattutto con la rincorsa all'elettrico che rimane su una quota asfittica, passata al 4,2% dal 3,7% dell'anno 2022, e che pone l'Italia fortemente indietro rispetto al resto dell'Europa. Il risultato di dicembre è stato influenzato dall'annunciata revisione dell'Ecobonus e disponibilità di nuove risorse per la fascia 61-135 g/km di CO₂ a partire dal 2024 che, di fatto, ha determinato un effetto rinvio degli acquisti al nuovo anno. Inoltre, il fenomeno delle auto-immatricolazioni è stato significativo anche a dicembre, evidenziando le preoccupanti difficoltà nelle vendite reali di auto elettriche e plug-in, anche a causa dei listini che restano sostenuti e di una cultura verso l'impatto zero dei veicoli che manca di quel salto qualitativo indispensabile per l'affermazione di una mobilità veramente green», **ha dichiarato Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.**

«Inutile ripetere che nell'ambito della transizione ecologica gli operatori, così come le famiglie e le imprese, hanno bisogno di continuità e di un quadro normativo chiaro nella sua applicazione. Purtroppo, invece, nel corso del 2023 abbiamo aspettato, invano, la modifica

dell'attuale schema dell'Ecobonus – sono avanzati oltre 300 milioni sul comparto auto green e ben 13,7 sui 15 mln stanziati per i commerciali elettrici – e ora si attende la pubblicazione di un nuovo DPCM che, stando alle dichiarazioni del Ministro Urso, dovrebbe rimodulare le risorse per essere più aderente alle necessità del Paese e spingere il rinnovo del parco circolante ma sul quale, almeno fino ad oggi, non c'è stato un confronto aperto con tutti gli attori del settore e soprattutto con coloro che ogni giorno si relazionano con la clientela per la vendita dei veicoli. Come ribadito in più occasioni – conclude De Stefani – annunciare misure incentivanti con ventilate possibili partenze solo nei mesi successivi altera il normale andamento del mercato e arreca incertezza tra i clienti e gli operatori, suscitando dubbi e frizioni commerciali. L'auspicio è che il Tavolo Automotive sul nuovo Piano incentivi convocato per il mese di febbraio possa offrire risposte adeguate allo svecchiamento del parco auto circolante e allo schema dell'Ecobonus».

A dicembre il **canale dei privati ha avuto una crescita del +13,4% e una rappresentatività del 57,3%** mentre nei dodici mesi 2023 il volume dei privati si attesta a 879.403 unità e quota al 56,1% (-2,7 p.p. sul 2022). Le società nel mese ottengono un incremento del +28,4% (quota 17,3%) e chiudono l'anno in progresso del +31,8% (quota 15%). Il noleggio complessivamente registra a dicembre -17,2% (quota 25,4%) e una performance annua del +24,1% (quota al 28,9%).

Dal punto di vista delle alimentazioni, le auto elettriche segnano a dicembre +49,5% ma nei dodici mesi, nonostante l'incremento del +34,5%, la quota è solo al 4,2% dal 3,7% del 2022. Le plug-in ottengono un risultato negativo a dicembre (-18%) e anche sull'anno la performance è debole con +2,7% e una quota scesa al 4,4% dal 5,1% del 2022. Le ibride elettriche crescono nel mese del +7% (quota 35%) e nel cumulato annuo archiviano una crescita a doppia cifra del +26,2%, raggiungendo una quota di mercato del 36,1%. Benzina e diesel segnano a dicembre rispettivamente +24,5% (quota 30,4%) e -20,4% (quota 15,3%); nell'intero 2023 le variazioni sono pari a +22,2% e +5,5% chiudendo al 28,5% e al 15,5% di quota (-2,2 p.p.). Il Gpl è stabile a dicembre (+0,7%) e nel 2023 raggiunge il +20% delle preferenze con una quota di mercato del 9,1%. Nel corso del 2023 è proseguita la discesa inarrestabile del metano che è arrivato a malapena allo 0,1% di rappresentatività nell'anno.

IL GIORNALE D'ITALIA

Il Quotidiano Indipendente

Mercato auto, a dicembre 111.136 immatricolazioni (+5,9%); il '23 chiude in crescita a 1.566.448 (+19%)

Le auto elettriche segnano a dicembre +49,5% ma nei dodici mesi, nonostante l'incremento del +34,5%, la quota è solo al 4,2% dal 3,7% del 2022



Secondo i dati pubblicati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a dicembre il mercato autovetture ha registrato 111.136 immatricolazioni, con una crescita contenuta al +5,9% su dicembre 2022, portando a chiudere l'intero 2023 con un totale di 1.566.448 unità, pari ad un aumento del +19% sull'anno 2022 (il differenziale sul 2019 è del -18,3%).

"Chiude un anno molto faticoso, soprattutto con la rincorsa all'elettrico che rimane su una quota asfittica, passata al 4,2% dal 3,7% dell'anno 2022, e che pone l'Italia fortemente indietro rispetto al resto dell'Europa. Il risultato di dicembre è stato influenzato dall'annunciata revisione dell'Ecobonus e disponibilità di nuove risorse per la fascia 61-135 g/km di CO2 a partire dal 2024 che, di fatto, ha determinato un effetto rinvio degli acquisti al nuovo anno. Inoltre, il fenomeno delle auto-immatricolazioni è stato significativo anche a dicembre, evidenziando le preoccupanti difficoltà nelle vendite reali di auto elettriche e plug-in, anche a causa dei listini che restano sostenuti e di una cultura verso l'impatto zero dei veicoli che manca di quel salto qualitativo indispensabile per l'affermazione di una mobilità veramente green", dichiara Adolfo

De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

"Inutile ripetere che nell'ambito della transizione ecologica gli operatori, così come le famiglie e le imprese, hanno bisogno di continuità e di un quadro normativo chiaro nella sua applicazione. Purtroppo, invece, nel corso del 2023 abbiamo aspettato, invano, la modifica dell'attuale schema dell'Ecobonus – sono avanzati oltre 300 milioni sul comparto auto green e ben 13,7 sui 15 mln stanziati per i commerciali elettrici – e ora si attende la pubblicazione di un nuovo DPCM che, stando alle dichiarazioni del Ministro Urso, dovrebbe rimodulare le risorse per essere più aderente alle necessità del Paese e spingere il rinnovo del parco circolante ma sul quale, almeno fino ad oggi, non c'è stato un confronto aperto con tutti gli attori del settore e soprattutto con coloro che ogni giorno si relazionano con la clientela per la vendita dei veicoli. Come ribadito in più occasioni – **conclude De Stefani** – annunciare misure incentivanti con ventilate possibili partenze solo nei mesi successivi altera il normale andamento del mercato e arreca incertezza tra i clienti e gli operatori, suscitando dubbi e frizioni commerciali. L'auspicio è che il Tavolo Automotive sul nuovo Piano incentivi convocato per il mese di febbraio possa offrire risposte adeguate allo svecchiamento del parco auto circolante e allo schema dell'Ecobonus".

A dicembre il canale dei **privati** ha avuto una **crescita del +13,4%** e una **rappresentatività del 57,3%** mentre nei dodici mesi 2023 il volume dei privati si attesta a **879.403 unità e quota al 56,1%** (-2,7 p.p. sul 2022). Le **società** nel mese ottengono un incremento del **+28,4%** (quota 17,3%) e **chiudono l'anno in progresso del +31,8%** (quota 15%). Il **noleggio** complessivamente registra a dicembre **-17,2%** (quota 25,4%) e una **performance annua del +24,1%** (quota al 28,9%).

Dal punto di vista delle **alimentazioni**, le **auto elettriche** segnano a dicembre **+49,5%** ma nei dodici mesi, nonostante l'incremento del **+34,5%**, la quota è solo al **4,2% dal 3,7% del 2022**. Le **plug-in** ottengono un risultato negativo a dicembre (**-18%**) e anche sull'anno la performance è debole con **+2,7%** e una quota scesa al **4,4% dal 5,1% del 2022**. Le **ibride elettriche** crescono nel mese del **+7%** (quota 35%) e nel cumulato annuo archiviano una crescita a doppia cifra del **+26,2%**, raggiungendo una quota di mercato del **36,1%**. **Benzina e diesel** segnano a dicembre **rispettivamente +24,5%** (quota 30,4%) e **-20,4%** (quota 15,3%); **nell'intero 2023 le variazioni sono pari a +22,2% e +5,5% chiudendo al**

28,5% e al 15,5% di quota (-2,2 p.p.). Il Gpl è stabile a dicembre (+0,7%) e nel 2023 raggiunge il +20% delle preferenze con una quota di mercato del 9,1%. Nel corso del 2023 è proseguita la discesa inarrestabile del metano che è arrivato a malapena allo 0,1% di rappresentatività nell'anno.

Negli ultimi tre giorni di dicembre è stato immatricolato il 38,1% del totale mercato, mentre le autoimmatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni Federauto sui dati Dataforce, hanno rappresentato circa il 12% dei volumi di vendita mensili (10,2% nel 2023), con un incremento del +42% rispetto a dicembre 2022 (+42,6% sul 2022).

Federauto: mercato auto dicembre +5,9%

Secondo i dati pubblicati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a dicembre il mercato autovetture ha registrato 111.136 immatricolazioni, con una crescita contenuta al +5,9% su dicembre 2022, portando a chiudere l'intero 2023 con un totale di 1.566.448 unità, pari ad un aumento del +19% sull'anno 2022 (il differenziale sul 2019 è del -18,3%).

«Chiude un anno molto faticoso, soprattutto con la rincorsa all'elettrico che rimane su una quota asfittica, passata al 4,2% dal 3,7% dell'anno 2022, e che pone l'Italia fortemente indietro rispetto al resto dell'Europa. Il risultato di dicembre è stato influenzato dall'annunciata revisione dell'Ecobonus e disponibilità di nuove risorse per la fascia 61-135 g/km di CO2 a partire dal 2024 che, di fatto, ha determinato un effetto rinvio degli acquisti al nuovo anno. Inoltre, il fenomeno delle auto-immatricolazioni è stato significativo anche a dicembre, evidenziando le preoccupanti difficoltà nelle vendite reali di auto elettriche e plug-in, anche a causa dei listini che restano sostenuti e di una cultura verso l'impatto zero dei veicoli che manca di quel salto qualitativo indispensabile per l'affermazione di una mobilità veramente green», dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

«Inutile ripetere che nell'ambito della transizione ecologica gli operatori, così come le famiglie e le imprese, hanno bisogno di continuità e di un quadro normativo chiaro nella sua applicazione. Purtroppo, invece, nel corso del 2023 abbiamo aspettato, invano, la modifica dell'attuale schema dell'Ecobonus – sono avanzati oltre 300 milioni sul comparto auto green e ben 13,7 sui 15 mln stanziati per i commerciali elettrici – e ora si attende la pubblicazione di un nuovo DPCM che, stando alle dichiarazioni del Ministro Urso, dovrebbe rimodulare le risorse per essere più aderente alle necessità del Paese e spingere il rinnovo del parco circolante ma sul quale, almeno fino ad oggi, non c'è stato un confronto aperto con tutti gli attori del settore e soprattutto con coloro che ogni giorno si relazionano con la clientela per la vendita dei veicoli.

Come ribadito in più occasioni – conclude De Stefani – annunciare misure incentivanti con ventilate possibili partenze solo nei mesi successivi altera il normale andamento del mercato e arreca incertezza tra i clienti e gli operatori, suscitando dubbi e frizioni commerciali. L’auspicio è che il Tavolo Automotive sul nuovo Piano incentivi convocato per il mese di febbraio possa offrire risposte adeguate allo svecchiamento del parco auto circolante e allo schema dell’Ecobonus».

A dicembre il canale dei privati ha avuto una crescita del +13,4% e una rappresentatività del 57,3% mentre nei dodici mesi 2023 il volume dei privati si attesta a 879.403 unità e quota al 56,1% (-2,7 p.p. sul 2022). Le società nel mese ottengono un incremento del +28,4% (quota 17,3%) e chiudono l’anno in progresso del +31,8% (quota 15%). Il noleggio complessivamente registra a dicembre -17,2% (quota 25,4%) e una performance annua del +24,1% (quota al 28,9%).

Dal punto di vista delle alimentazioni, le auto elettriche segnano a dicembre +49,5% ma nei dodici mesi, nonostante l’incremento del +34,5%, la quota è solo al 4,2% dal 3,7% del 2022. Le plug-in ottengono un risultato negativo a dicembre (-18%) e anche sull’anno la performance è debole con +2,7% e una quota scesa al 4,4% dal 5,1% del 2022. Le ibride elettriche crescono nel mese del +7% (quota 35%) e nel cumulato annuo archiviano una crescita a doppia cifra del +26,2%, raggiungendo una quota di mercato del 36,1%. Benzina e diesel segnano a dicembre rispettivamente +24,5% (quota 30,4%) e -20,4% (quota 15,3%); nell’intero 2023 le variazioni sono pari a +22,2% e +5,5% chiudendo al 28,5% e al 15,5% di quota (-2,2 p.p.). Il Gpl è stabile a dicembre (+0,7%) e nel 2023 raggiunge il +20% delle preferenze con una quota di mercato del 9,1%. Nel corso del 2023 è proseguita la discesa inarrestabile del metano che è arrivato a malapena allo 0,1% di rappresentatività nell’anno.

Negli ultimi tre giorni di dicembre è stato immatricolato il 38,1% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l’uso noleggio), secondo le elaborazioni Federauto sui dati Dataforce, hanno rappresentato circa il 12% dei volumi di vendita mensili (10,2% nel 2023), con un incremento del +42% rispetto a dicembre 2022 (+42,6% sul 2022).

“L’annuncio degli incentivi distrugge il mercato”: urlo di dolore dei concessionari

Intervista: parla Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, l’associazione dei dealer italiani. La rottamazione partirà a febbraio, per gennaio saremo tutti fermi



di VINCENZO BORGOMEIO

“Mi dica lei se oggi avrebbe voglia di comprare un’auto nuova con la consapevolezza che fra un mese la pagherebbe molto meno”. Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, l’associazione di concessionari italiani è preoccupato per la folle situazione che si è creata.

Sono stati annunciati incentivi enormi, fino a quasi 14 mila euro. Ma quando arriveranno davvero?

“Credo che il governo li vorrà annunciare al tavolo dell’automobile convocato per i primi di febbraio”.

Un tempo lunghissimo.

“Appunto”.

E nel frattempo?

“Siamo completamente fermi. Entrano nelle concessionarie solo clienti che cercano una supercar o una macchina di fascia alta. Tutti gli altri se ne tengono alla larga ovviamente. Il mercato rischia la paralisi. E poi ci sono altre cose che non funzionano”.

Tipo?

“Il governo ha già annunciato che saranno aiuti a disposizione solo di chi produce in Italia. Ma è una cosa praticamente irrealizzabile. Non solo: più che gli incentivi servirebbe una vera riforma fiscale. E visto che la rottamazione appena passata non ha funzionato, lasciando grandi risorse economiche, si potrebbero usare questi soldi per una vera (e sana) riforma fiscale del mercato italiano”.

Che altro suggerisce?

“La prima cosa è che non si possono annunciare gli incentivi e poi non essere tempestivi nell'erogazione degli aiuti. Così si ferma il mercato. La rottamazione si fa e poi si dice...”.

Va bene, ma che perdita potrebbe esserci per il mercato dell'auto con il mese di gennaio bloccato?

“Difficile fare previsioni. Ma le dico che già a dicembre, il 12 per cento del mercato è stato composto da km0. E, questo fa capire che, di fatto, a dicembre le vendite non sono salite come sembra. In più, in quel 12 per cento di km 0 ci sono molte auto elettriche, immatricolate dai concessionari proprio per raggiungere i premi di fine anno. Quindi, di fatto, si sta deteriorando il mercato italiano dell'auto. E i concessionari sono quelli che ne pagano le conseguenze più gravi. Comunque, per rispondere alla sua domanda, posso dire che questa situazione porterà a un crollo enorme del mercato di gennaio”.

Ma c'è qualcosa di positivo?

“Solo il fatto che questo crollo potrebbe essere compensato o – per meglio dire – attenuato dal fatto che molti clienti vogliono le auto immatricolate nell'anno nuovo. Quindi a gennaio saranno conteggiate un po' di auto vendute in realtà a dicembre. Ma non basterà, il calo delle vendite, come dicevo, sarà enorme”.

Mercato auto, il 2023 chiude senza feste

Il 2023 fa segnare un +19,0% con 1.566.448 auto nuove immatricolate, una crescita consistente con circa 250.000 unità in più rispetto al 2022, ma ancora indietro di oltre 350.000 vetture (-18,3%) rispetto al 2019



di VINCENZO BORGOMEIO

Con 111.136 autovetture immatricolate (a fronte delle 104.965 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente), il mercato dell'auto in Italia fa registrare un aumento del del 5,88%. L'anno chiude così senza feste, senza fuochi d'artificio perché il 2023 fa segnare un +19,0% con 1.566.448 auto nuove immatricolate, una crescita consistente con circa 250.000 unità in più rispetto al 1.316.773 del 2022, ma ancora indietro di oltre 350.000 vetture (-18,3%) rispetto al 2019.

Disastro, o quasi, dal punto di vista ambientale: a dicembre le auto elettriche hanno raggiunto quota 6,0% e le ibride plug-in il 4,0%, ma l'intero anno ha chiuso con le BEV ferme a un misero 4,2% e le PHEV al 4,4%, lontane anni luce dalle quote più elevate non solo dei Major Markets d'Europa ma anche di Paesi con Pil pro capite a parità di potere di acquisto inferiore rispetto all'Italia. E questo

ritardo si paga. Si paga caro in termini di emissioni medie di CO2 che, contrariamente al trend di riduzione imposto dalle norme europee, sono addirittura cresciute nell'intero 2023 a 119,5 g/Km (+0,7%).

Così le auto a benzina archiviano il 2023 in crescita al 28,3% di quota (+0,8 punti) ed un mese di dicembre con 1/4 delle immatricolazioni in più (+4,7 punti percentuali). Un record. Il diesel invece scende costantemente. Ora è al 17,8% di quota nell'intero 2023 (-2,1 p.p.), con un dicembre in calo di quasi 5 punti al 15,6%. Le ibride guadagnano 2,1 punti e archiviano l'anno al 36,2% di share (35,2% in dicembre), con un 10,0% per le "full" hybrid e 26,2% per le "mild" hybrid. Le auto BEV, come anticipato, chiudono l'anno 2023 al 4,2% di share, mezzo punto in più del 2022 (6% nel solo dicembre), le PHEV retrocedono al 4,4% rispetto ad un anno fa (-0,7 p.p., 4,0% in dicembre).

Ma ora stanno per arrivare super incentivi. Il mercato metterà quindi di sicuro il booster: "Nel corso del mese il Ministro Adolfo Urso ha annunciato la predisposizione di un DPCM di modifica delle regole degli incentivi per il 2024. Ma – fa osservare **il Presidente dell'UNRAE Michele Crisci** – "alla luce dei tempi burocratici di approvazione e ratifica da parte delle istituzioni coinvolte e della necessità di aggiornare la Piattaforma Invitalia, è molto forte e preoccupante il rischio che i nuovi incentivi non siano operativi in tempi brevi, situazione che porterebbe a un ulteriore rallentamento o alla paralisi del mercato".

Il tema delle auto a batteria però scotta: "Il nostro rimane un mercato poco attratto dalle auto elettriche (nel 2023 hanno chiuso al 4,22% di quota, la più bassa di tutta Europa) – commenta infatti Salvatore Saladino, Country Manager di Dataforce Italia – "mi viene da dire 'resistente' alla crescita delle auto elettriche, con la maggior parte degli esperti di mercato che imputano all'infrastruttura la maggior colpa di questo ritardo. Eppure, io resto convinto che non sia l'infrastruttura il problema più grande, il problema è nel racconto che di questa storia si continua a fare e chi lo amplifica". "Semplicemente – conclude Saladino – credo che oggi l'elettrico non sia ancora superiore all'endotermico nel bilancio complessivo di utilizzabilità e fruibilità. Sono altrettanto certo che arriverà il tempo nel quale le vetture elettriche saranno superiori a quelle ICE sotto tutti gli aspetti, ma oggi non è così ed esaurita l'onda degli 'early adopters' qualsiasi persona di buon senso non è disposta a pagare anche il 50% in più per un prodotto che, se davvero volesse diventare oggi prodotto di massa, dovrebbe costare il 30% in meno. Vai a vedere che l'Italia, fanalino di coda in Europa su questo tema, sia invece la più intelligente, quella che alla fine, grazie al silenzio dei consumatori che non comprano, farà capire che il percorso di transizione non si può fare con slogan politici e soprattutto a spese della gente, della qualità e sostenibilità delle loro vite".

"Il 2024 può e deve essere l'anno del cambio di passo per il mercato auto italiano, ma in questo momento c'è grande apprensione tra gli attori della filiera e tanta confusione tra i cittadini", spiega **il segretario generale di Motus-E**,

Francesco Naso, osservando che “purtroppo all’annuncio della rimodulazione degli incentivi auto non è seguita una tempestiva formalizzazione della disponibilità delle risorse, il che rischia da un lato di creare il caos tra gli operatori, che non hanno ancora informazioni sulla nuova piattaforma per l’ecobonus, e dall’altro di paralizzare il mercato, perché i potenziali acquirenti sono naturalmente portati ad attendere le nuove agevolazioni prima di decidere come muoversi”.

In ogni caso in fatto di numeri, come sottolinea **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**, “Nell’ultimo mese dell’anno appena concluso, il mercato auto italiano si mantiene positivo, ma – anche a causa di due giorni lavorativi in meno a dicembre 2023 rispetto a dicembre 2022 (18 giorni contro 20) – rallenta la crescita (+5,9%)”.

E i concessionari? Soffrono, per loro il 2023 è stato un anno molto difficile.

“Chiude un anno molto faticoso – spiega infatti **Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto** – soprattutto con la rincorsa all’elettrico che rimane su una quota asfittica, passata al 4,2% dal 3,7% dell’anno 2022, e che pone l’Italia fortemente indietro rispetto al resto dell’Europa. Il risultato di dicembre è stato influenzato dall’annunciata revisione dell’Ecobonus e disponibilità di nuove risorse per la fascia 61-135 g/km di CO2 a partire dal 2024 che, di fatto, ha determinato un effetto rinvio degli acquisti al nuovo anno”.

Venendo alle previsioni, **Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor**, ha dichiarato che “la ripresa dall’agosto 2022 si sta esaurendo e che il mercato dell’auto sta entrando in una sostanziale e non breve stagnazione con la prospettiva per il 2024 di un volume di immatricolazioni allineato a quello del 2023 e, cioè, di un volume di immatricolazioni di 1.573.000 unità, livello, questo, che il Centro Studi Promotor ha determinato grazie anche alla partecipazione dei concessionari alla sua inchiesta congiunturale mensile. Da questa inchiesta risulta, tra l’altro, che in dicembre i concessionari hanno previsto a larghissima maggioranza che nel prossimo futuro le vendite di auto si manterranno sui livelli del 2023”.

QUATTORRUOTE

Mercato italiano

Pesa l'attesa per i nuovi incentivi, si rischiano paralisi e caos



Il mercato dell'auto italiano rischia la paralisi in attesa del nuovo schema degli incentivi, più volte annunciato dal ministro delle Imprese Adolfo Urso: ne è convinta l'Unrae, intervenuta a commentare **[l'andamento delle immatricolazioni di dicembre e dell'intero 2023](#)**. "Alla luce dei tempi burocratici di approvazione e ratifica da parte delle istituzioni coinvolte e della necessità di aggiornare la Piattaforma Invitalia", scrive il presidente dell'associazione delle Case estere, Michele Crisci, "è molto forte e preoccupante il rischio che i nuovi incentivi non siano operativi in tempi brevi. Una situazione che porterebbe a un ulteriore rallentamento o alla paralisi del mercato".

Unrae: i bonus non bastano. L'Unrae sottolinea come il nuovo piano vada ad accogliere le richieste dell'associazione, a partire dall'estensione delle agevolazioni a tutte le imprese. Tuttavia, Crisci pone l'accento sui ritardi nell'elettrificazione e ritiene che agire solo sui bonus non sia sufficiente: "I decreti attuativi della Delega Fiscale rappresentano un'occasione immediata per prevedere una revisione del regime delle auto aziendali in uso promiscuo, agendo su detraibilità Iva e deducibilità dei costi in funzione delle emissioni di CO2 e riducendo il periodo di ammortamento a tre anni. Ciò favorirebbe il rilancio di un settore utile anche a un accelerato ringiovanimento del parco, considerato il veloce ricambio dei veicoli aziendali".

Anfia: favorevoli alla rimodulazione degli incentivi. Anche Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, interviene sul tema degli incentivi: "Siamo a favore di una rimodulazione dello schema di incentivazione che renda più attrattive, anche dal punto di vista del contributo economico all'acquisto, le misure a sostegno delle vendite di auto ricaricabili (Bev e Phev), in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione fissati dall'Unione Europea e in modo tale da recuperare il ritardo dell'Italia sulla quota di mercato delle vetture elettriche (appena il 4% contro il 15% circa degli

altri maggiori mercati). Fondamentale, inoltre, l'apertura degli incentivi a tutte le persone giuridiche, a eccezione dei concessionari".

Federauto: ancora tante autoimmatricolazioni per Bev e plug-in. Analoghe considerazioni arrivano dall'associazione dei concessionari: "Il risultato di dicembre è stato influenzato dall'annunciata revisione dell'Ecobonus e dalla disponibilità di nuove risorse per la fascia 61-135 g/km di CO2 a partire dal 2024 che, di fatto, ha determinato un effetto rinvio degli acquisti al nuovo anno", spiega il presidente di Federauto Adolfo De Stefani Cosentino. "Il fenomeno delle autoimmatricolazioni è stato significativo anche a dicembre, evidenziando le preoccupanti difficoltà nelle vendite reali di auto elettriche e plug-in, anche a causa dei listini che restano sostenuti e di una cultura che manca di quel salto qualitativo indispensabile per l'affermazione di una mobilità veramente green. Come ribadito in più occasioni", concludono i concessionari, "annunciare misure incentivanti con ventilate possibili partenze solo nei mesi successivi altera il normale andamento del mercato e infonde incertezza tra i clienti e gli operatori, suscitando dubbi e frizioni commerciali".

Motus-E: rischio caos e paralisi. Dello stesso avviso l'associazione Motus-E, che l'allarme sul rischio di "caos e paralisi: in questo momento c'è grande apprensione tra gli attori della filiera e tanta confusione tra i cittadini", spiega il segretario generale Francesco Naso. "Purtroppo, all'annuncio della rimodulazione degli incentivi auto non è seguita una tempestiva formalizzazione della disponibilità delle risorse: da un lato, si rischia di creare il caos tra gli operatori, che non hanno ancora informazioni sulla nuova piattaforma per l'ecobonus; dall'altro si paralizza il mercato, perché i potenziali acquirenti sono naturalmente portati ad attendere le nuove agevolazioni prima di decidere come muoversi. Come già osservato nel recente passato", conclude Motus-E, "i benefici di un incentivo rischiano di essere spazzati via se non si passa subito dall'annuncio all'effettiva attuazione. Siamo fiduciosi che il governo abbia la piena contezza della situazione e che possa intervenire in tempi rapidi per evitare una pericolosissima paralisi".

Dataforce: elettriche poco attrattive. Dataforce, dal canto suo, solleva un altro tema: "Il nostro rimane un mercato poco attratto dalle auto elettriche", commenta il country manager Salvatore Saladino. "Nel 2023, le Bev hanno chiuso al 4,22% di quota, la più bassa di tutta Europa. L'Italia è 'resistente' alla crescita delle auto elettriche, con la maggior parte degli esperti di mercato che imputano all'infrastruttura la maggior colpa di questo ritardo. Eppure, io resto convinto che non sia l'infrastruttura il problema più grande; il problema è nel racconto che di questa storia si continua a fare. Semplicemente, credo che oggi l'elettrico non sia ancora superiore all'endotermico nel bilancio complessivo di utilizzabilità e fruibilità. Arriverà il tempo nel quale le vetture elettriche saranno superiori a quelle Ice sotto tutti gli aspetti, ma oggi non è così ed esaurita l'onda degli 'early adopters' qualsiasi persona di buonsenso non è disposta a pagare anche il 50% in più per un prodotto che, se davvero volesse diventare oggi prodotto di massa, dovrebbe costare il 30% in meno. Vai a vedere che l'Italia, fanalino di coda in Europa su questo tema, sia invece il Paese più intelligente, quello che alla fine, grazie al silenzio dei consumatori che non comprano, farà capire che il percorso di transizione non si può fare con slogan politici e soprattutto a spese della gente, della qualità e sostenibilità delle loro vite".

Promotor: la ripresa si sta esaurendo. Infine Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, ritiene che la ripresa iniziata nell'agosto del 2022 si stia esaurendo e che il mercato dell'auto stia entrando in una "sostanziale e non breve stagnazione", con la prospettiva per il 2024 di un volume di immatricolazioni allineato a quello del 2023 (circa 1.573.000 unità): una previsione allineata a quella dei concessionari.

AUTO: FEDERAUTO, 2023 ANNO FATICOSO CON ELETTRICO CHE ARRANCA

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 02 gen - Il settore auto 'chiude un anno molto faticoso, soprattutto con la rincorsa all'elettrico che rimane su una quota asfittica, passata al 4,2% nel 2023 dal 3,7% del 2022, che pone l'Italia fortemente indietro rispetto al resto dell'Europa". Così, Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, commenta i dati delle immatricolazioni 2023 e di dicembre.

In particolare, "il dato di dicembre e' stato influenzato dall'annunciata revisione dell'Ecobonus e disponibilita' di nuove risorse per la fascia 61-135 g/km di CO2 a partire dal 2024 che, di fatto, ha determinato un effetto rinvio degli acquisti al nuovo anno". Inoltre, 'il fenomeno delle auto-immatricolazioni e' stato significativo anche a dicembre, evidenziando le preoccupanti difficolta' nelle vendite reali di auto elettriche e plug-in, anche a causa dei listini che restano sostenuti e di una cultura verso l'impatto zero dei veicoli che manca di quel salto qualitativo indispensabile per l'affermazione di una mobilita' veramente green', aggiunge De Stefani. Adesso l'auspicio 'e' che il tavolo automotive sul nuovo Piano incentivi convocato per il mese di febbraio possa offrire risposte adeguate allo svecchiamento del parco auto circolante e allo schema dell'Ecobonus'.

Mercato auto 2024: l'anomalia italiana e le previsioni di stagnazione



Il consuntivo dei dati di vendita del 2023 fa prefigurare una stagnazione in arrivo anche per il settore automotive. In attesa del nuovo piano incentivi 2024 analizziamo le anomalie del mercato italiano.

Secondo i dati pubblicati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a dicembre 2023 il **mercato italiano autovetture** ha registrato 111.136 immatricolazioni, con una crescita contenuta al +5,9% rispetto allo stesso mese del 2022.

L'anno 2023 del mercato auto italiano si è chiuso con 1.566.448 immatricolazioni con una **crescita del 18,96% sul 2022**, ma con un calo del -18,3% sul 2019, cioè sull'anno precedente la pandemia e tutti gli altri eventi negativi che l'hanno accompagnata e seguita.

Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la federazione dei concessionari auto, ha dichiarato: "Chiude un anno molto faticoso, soprattutto con la **rincorsa all'elettrico** che rimane su una quota asfittica, passata al 4,2% dal 3,7% dell'anno 2022, e che pone l'Italia fortemente indietro rispetto al resto dell'Europa. Il risultato di dicembre è stato influenzato dall'**annunciata revisione dell'Ecobonus** e disponibilità di nuove risorse per la fascia 61-135 g/km di CO2 a partire dal 2024 che, di fatto, ha determinato un effetto rinvio degli acquisti al nuovo anno. Il **fenomeno delle auto-immatricolazioni** è stato però significativo anche a dicembre, evidenziando le preoccupanti difficoltà nelle vendite reali di auto elettriche e plug-in, anche a causa dei listini che restano sostenuti e di una

cultura verso l'impatto zero dei veicoli che manca del salto qualitativo indispensabile per l'affermazione di una mobilità veramente green".

MERCATO AUTO 2024: PREVISIONI E ANOMALIA ITALIA

- [Consuntivo mercato auto 2023](#)
- [Meno immatricolazioni, più auto circolanti: l'anomalia italiana](#)
- [Previsioni mercato auto Italia 2024](#)

CONSUNTIVO MERCATO AUTO 2023

Il canale privati del mercato auto ha registrato in Italia una crescita del +13,4% a dicembre 2023 e una rappresentatività del 57,3% mentre nei dodici mesi 2023 il volume si attesta a 879.403 unità con una quota al 56,1% (-2,7% rispetto al 2022). **Le aziende ottengono un incremento del +28,4%** (quota 17,3%) e chiudono l'anno in progresso del +31,8% (quota 15%). Il noleggio complessivamente registra a dicembre -17,2% (quota 25,4%) e una performance annua del +24,1% (quota al 28,9%).

Dal punto di vista delle alimentazioni, **le auto elettriche hanno segnato a dicembre +49,5%** ma nei dodici mesi del 2023, nonostante l'incremento del +34,5%, la quota è solo al 4,2%. Le plug-in ottengono un risultato negativo a dicembre (-18%) e anche sull'anno la performance è debole con +2,7% e una quota scesa al 4,4% (nel 2022 era 5,1%). Le ibride hanno segnato a dicembre +7% (quota 35%) e nel cumulato annuo archiviano una crescita a doppia cifra del +26,2%, raggiungendo una quota di mercato del 36,1%. Benzina e diesel segnano a dicembre rispettivamente +24,5% (quota 30,4%) e -20,4% (quota 15,3%); nell'intero 2023 le variazioni sono pari a +22,2% e +5,5% chiudendo al 28,5% e al 15,5% di quota. **Il Gpl nel 2023 ha raggiunto il +20% delle preferenze** con una quota di mercato del 9,1%. Discesa inarrestabile per il metano che arrivato a malapena allo 0,1% di rappresentatività nell'anno.

MENO IMMATRICOLAZIONI, PIÙ AUTO CIRCOLANTI: L'ANOMALIA ITALIANA

In valore assoluto, rispetto al livello annuo di immatricolazioni del 2019, nel quadriennio 2020-2023 sono state immatricolate in Italia 1.944.794 autovetture in meno.

La **forte contrazione delle immatricolazioni** nell'ultimo quadriennio non è stata però accompagnata da un calo delle auto in circolazione, come invece sarebbe lecito supporre.

In Italia è successo esattamente il contrario: le auto circolanti sono passate da 39.545.232 del 2019 a 40.839.063 del 2023 con la conseguenza che il **tasso di motorizzazione privata** del Paese è salito a 69 autovetture per ogni 100 abitanti, un livello **record in ambito mondiale**.

Le ragioni di questa anomalia risiedono nel fatto che - rispetto al passato - **le nuove auto non hanno sostituito le circolanti**, ma sono andate ad incrementare quelle possedute dai singoli proprietari: una situazione che trova particolare valore per le auto elettriche, ritenute non ancora in grado di far fronte a tutte le esigenze di mobilità.

Un'altra ragione che ha determinato l'aumento del parco circolante va ricercata anche nella carenza di auto economiche, dovuta al **forte aumento dei prezzi** (+34,3% dal 2019 al 2022), che ha spinto molti acquirenti ad orientarsi verso l'usato, creando opportunità di vendita anche per vetture che prima della crisi sarebbero state probabilmente rottamate.

PREVISIONI MERCATO AUTO ITALIA 2024

Sulla base dei consuntivi delle immatricolazioni, secondo Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, la ripresa delle vendite auto in Italia si sta esaurendo e il mercato sta entrando in una **sostanziale stagnazione** con la prospettiva per il 2024 di un volume di immatricolazioni allineato a quello del 2023 con una stima a 1.573.000 unità (+0,4%).

Nell'ambito della transizione ecologica c'è necessità di un **quadro normativo aggiornato** e il nuovo Dpcm, stando alle dichiarazioni del Ministro Urso, dovrebbe rimodulare le risorse per essere più aderente alle necessità del Paese. L'auspicio è che il **Tavolo Automotive** sul **nuovo piano incentivi** convocato per il mese di febbraio possa offrire risposte adeguate allo svecchiamento del parco auto circolante e allo schema dell'**Ecobonus 2024**.

Bonus auto, va sciolto il nodo della Ue

A Urso il compito di trovare il modo per premiare il made in Italy. Immatricolazioni su del 19%



Gli incentivi rimodulati per il settore auto partiranno in febbraio, dopo che Adolfo Urso (nella foto), ministro delle Imprese e del made in Italy, avrà illustrato il piano ai diretti interessati. Proprio ieri, infatti, è partita la convocazione del «Tavolo Automotive» per il prossimo 1 febbraio. Pilastri dell'iniziativa sulla quale il governo ha puntato 1 miliardo di euro sono lo svecchiamento del parco auto, con il sostegno ai redditi più bassi, e il rilancio della produzione di veicoli in Italia. A questo proposito, visto che la Ue non consente la concessione di incentivi sulla base territoriale, il ministero dovrà trovare il modo per aggirare l'ostacolo, puntando sulle caratteristiche del veicolo e altri particolari.

Urso ha previsto anche il raddoppio degli incentivi per Taxi e Ncc e l'avvio, in forma sperimentale, della formula del «Leasing sociale|», accogliendo così la proposta dell'Automobile club d'Italia.

Calendarizzate anche le riunioni dei gruppi di lavoro previsti dal «Tavolo Stellantis» dedicati a mercato, competitività, componentistica, lavoro, ricerca e sviluppo. Tra lunedì 22 e mercoledì prossimi si terranno i primi cinque incontri.

«L'auspicio - osserva Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto (concessionari) è che questo Tavolo Automotive possa offrire risposte adeguate allo svecchiamento del parco circolante e allo schema dell'Ecobonus. Purtroppo, invece, nel corso del 2023 abbiamo aspettato, invano, la modifica dell'attuale schema: sono infatti avanzati oltre 300 milioni sul comparto auto green e ben 13,7 sui 15 milioni stanziati per i furgoni elettrici. Inoltre, annunciare misure incentivanti con ventilate possibili partenze solo nei mesi successivi altera il normale andamento del mercato e arreca incertezza».

Sono definitivi, intanto, i dati sulle immatricolazioni di auto nel 2023 in Italia: oltre 1,566 milioni, con una crescita del 19%, ma un calo del 18,3% sul 2019. «Nel quadriennio 2020-2023 - avverte Gian Primo Quagliano (Centro studi Promotor) - si sono perse più di 1,9 milioni di vetture. Ma questo non ha impedito al circolante di aumentare da 39,545 a 40,839 milioni di unità, per un tasso di motorizzazione privata salito a 69 macchine per 100 abitanti, un livello record nel mondo. Tra le ragioni, quella del ricorso all'usato, anche di terza e quarta mano, vista l'impennata continua dei listini: +34,3% dal 2019».

Le alimentazioni. Nel 2023 le auto elettriche segnano un +34,5%, ma con la quota sempre ancorata al 4,2% dal 3,7% del 2022; deboli le plug-in con +2,7% e una quota al 4,4% dal 5,1% precedente. Le ibride senza spina archiviano una crescita 26,2% per una quota del 36,1%. Benzina e Diesel segnano +22,2% e +5,5% chiudendo al 28,5% e al 15,5% di quota. Per il Gpl +20% e penetrazione del 9,1%. Metano, invece, in caduta libera: conta per lo 0,1% nell'anno.

«Il nostro rimane un mercato poco attratto dalle auto elettriche - commenta Salvatore Saladino (Dataforce Italia) -; resto convinto che non sia l'infrastruttura il problema più grande, semplicemente credo che oggi l'elettrico non sia ancora superiore all'endotermico nel bilancio complessivo di utilizzabilità e fruibilità. Sono altrettanto certo che arriverà il tempo nel quale le vetture elettriche saranno superiori a quelle tradizionali sotto tutti gli aspetti, ma oggi non è così».

Il gruppo Stellantis, nel complesso, ha totalizzato lo scorso anno 505.498 unità (+9%), con una quota di mercato del 32,3%.

la Repubblica

Auto, a dicembre 111.136 immatricolazioni (+5,88%)



(Teleborsa) - Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato che a dicembre 2023 sono state immatricolate 111.136 autovetture a fronte delle 104.965 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un aumento del 5,88%. L'intero 2023 si è chiuso con 1.566.448 immatricolazioni con una crescita del 18,96% sul 2022, ma con un calo di ben il 18,3% sul 2019, cioè sull'anno precedente la pandemia e tutti gli altri eventi negativi che l'hanno accompagnata e seguita.

Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, ha dichiarato che "la ripresa dall'agosto 2022 si sta esaurendo e che il mercato dell'auto sta entrando in una sostanziale e non breve stagnazione con la prospettiva per il 2024 di un volume di immatricolazioni allineato a quello del 2023 e, cioè, di un volume di immatricolazioni di 1.573.000 unità, livello, questo,

che il Centro Studi Promotor ha determinato grazie anche alla partecipazione dei concessionari alla sua inchiesta congiunturale mensile. Da questa inchiesta risulta, tra l'altro, che in dicembre i concessionari hanno previsto a larghissima maggioranza che nel prossimo futuro le vendite di auto si manterranno sui livelli del 2023".

"Nell'ultimo mese dell'anno appena concluso, il mercato auto italiano si mantiene positivo, ma – anche a causa di due giorni lavorativi in meno a dicembre 2023 rispetto a dicembre 2022 (18 giorni contro 20) - rallenta la crescita (+5,9%) – ha affermato Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA –. Il 2023 totalizza così poco più di 1.560.000 immatricolazioni complessive, ovvero il 19% in più rispetto al 2022 (-18,3% su gennaio-dicembre 2019). Secondo ANFIA, per garantire un fisiologico rinnovo del parco circolante – caratterizzato, a fine 2022, da un'età media di 12 anni e 6 mesi e da una quota di oltre il 50% di vetture ante-Euro 5 – è necessario raggiungere almeno 1,8 milioni di auto immatricolate ogni anno".

"Chiude un anno molto faticoso, soprattutto con la rincorsa all'elettrico che rimane su una quota asfittica, passata al 4,2% dal 3,7% dell'anno 2022, e che pone l'Italia fortemente indietro rispetto al resto dell'Europa. Il risultato di dicembre è stato influenzato dall'annunciata revisione dell'Ecobonus e disponibilità di nuove risorse per la fascia 61-135 g/km di CO2 a partire dal 2024 che, di fatto, ha determinato un effetto rinvio degli acquisti al nuovo anno. Inoltre, il fenomeno delle auto-immatricolazioni è stato significativo anche a dicembre, evidenziando le preoccupanti difficoltà nelle vendite reali di auto elettriche e plug-in, anche a causa dei listini che restano sostenuti e di una cultura verso l'impatto zero dei veicoli che manca di quel salto qualitativo indispensabile per l'affermazione di una mobilità veramente green", ha dichiarato Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

Unrae ha ricordato che nel corso del mese il Ministro Adolfo Urso ha annunciato la predisposizione di un DPCM di modifica delle regole degli incentivi per il 2024. Ma, fa osservare il Presidente dell'UNRAE Michele Crisci: "Alla luce dei tempi burocratici di approvazione e ratifica da parte delle istituzioni coinvolte e della necessità di aggiornare la Piattaforma Invitalia, è molto forte e preoccupante il rischio che i nuovi incentivi non siano operativi in tempi brevi, situazione che porterebbe a un ulteriore rallentamento o alla paralisi del mercato".



TRUCK
Cartaceo

focus
green

TECNOLOGIE
SPECIALE SINTETICI

Sinteticamente

I carburanti sintetici vogliono essere l'elisir di lunga vita per i motori termici. Ma a che punto siamo con i cosiddetti eFuel?

DI ANDREA TRAPANI

© CAC | Uso editoriale: FOCUS ALLIANCE PRESS

Molto probabilmente in futuro avremo un gran numero di veicoli elettrici, ma i motori termici non sono destinati a scomparire. Anzi, navi e aerei, insieme a numerosi altri mezzi del settore dei trasporti pesanti, continueranno invece a esistere e ad utilizzare il carburante tradizionale. In questo contesto potranno entrare in gioco i carburanti sintetici, un'importante via non inquinante in un mondo in cui l'elettromobilità sta lentamente prendendo piede ma dove, nonostante i termini perentori, nel 2030 oltre la metà dei veicoli circolanti in tutta Europa saranno ancora dotati di motori diesel o a benzina.

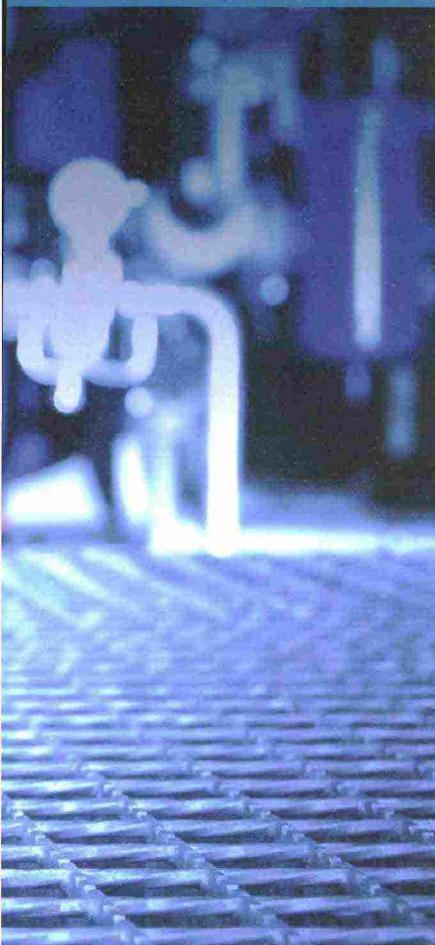
La realtà è chiara, ne consegue che anche i veicoli esistenti dovranno fare la loro parte per ridurre le emissioni di CO₂ per non rendere vano tutto il percorso intrapreso da costruttori e istituzioni. Lungi dall'essere la *killer application* del settore automobilistico, l'utilizzo futuro degli eFuel è diventato comunque uno dei temi principali del 2023 anche se non ha conquistato l'attenzione del dibattito pubblico.

Torniamo al mese di marzo per fare un po' di ordine e per comprendere

quale sia la situazione attuale. La famosa intesa raggiunta, lo scorso marzo, tra la Commissione europea e la Germania ha avuto come fine quello di consentire – anche dopo il 2035 – la commercializzazione dei veicoli con motori termici a patto che utilizzino solo ed esclusivamente eFuel. Per alcuni questa scelta è stata una sorta di 'cavallo di Troia' per salvare l'economia tedesca, per altri la versione tecnologica dell'*elisir di lunga vita* per non disperdere il valore dei mezzi con motore termico.



© MAZDA | USO EDITORIALE eFUEL ALLIANCE PRESS



COSA SONO I CARBURANTI SINTETICI

Il nome completo dei carburanti sintetici è *electrofuel* e l'etimologia ricorda come la loro produzione preveda un processo di elettrolisi dell'acqua al fine di ottenere idrogeno. Quest'ultimo viene poi miscelato con la CO₂ catturata dall'aria, consentendo così di realizzare un combustibile liquido adatto ad essere bruciato all'interno dei motori a scoppio. Il vantaggio di questa soluzione è che permette di avere un prodotto facilmente distribuibile alla clientela finale attraverso le infrastrutture già esistenti. A ciò si aggiungono alcuni studi che hanno evidenziato come gli eFuel

La lotta alla riduzione delle emissioni di anidride carbonica vede nei carburanti sintetici un valido alleato, anche perché sarà necessario offrire alternative all'elettrico.

consentano di eliminare le emissioni di particolato, un inquinante che colpisce soprattutto i grandi centri urbani congestionati dal traffico. Attenzione però: il loro utilizzo produce comunque CO₂ che, dal punto di vista della neutralità climatica, dovrebbe essere compensato dalle quantità che devono essere catturate e usate per la loro produzione. Potenzialmente una forma di economia circolare che diventerebbe virtuosa, ma la strada per realizzarla non è affatto facile.

UN PERCORSO AD OSTACOLI PER UNA PRODUZIONE AL 100% RINNOVABILE

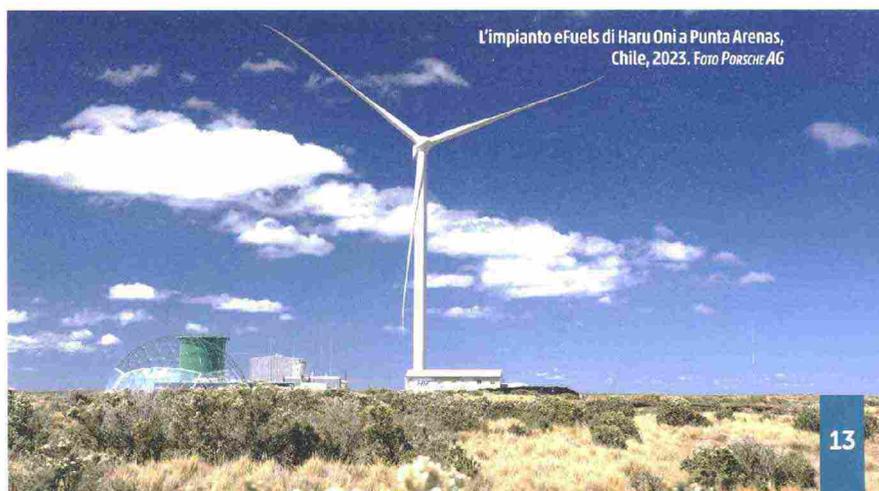
Il processo per produrre eFuel, infatti, richiede ingenti quantità di acqua ed energia elettrica per generare idrogeno tramite elettrolisi dell'acqua, e per rendere davvero sostenibile questo processo occorre che sia basato su fonti al 100% rinnovabili. Una posizione esplicitata da numerosi attori dell'autotrasporto: "Le regole devono valere per tutti e le Direttive europee devono rispettare in modo coerente questo principio di legge, specie in materia di tutela ambientale", ha ricordato **Massimo Artusi**, vicepresidente di Federauto con delega al comparto Trucks&Van e membro del board dell'Associazione dei Dealer Europei AECADR, a margine della proposta della DG Clima della Commissione europea volta a definire i target di emissione di CO₂ dei carburanti sintetici per auto e furgoni "a un irraggiungibile 100% forzando, ignorando o prevaricando le regole dell'art. 25 della Direttiva RED II (EU 2018/2001 - Renewable Energy Directive) che è lo strumento ad essi

dedicato". "È, infatti, una sorprendente forzatura istituzionale e regolamentare", ha aggiunto Artusi, "invocare la Direttiva RED II, che valuta le emissioni sull'intero ciclo di vita del prodotto (Life Cycle Assessment) per le applicazioni sui motori termici, poi ignorarla completamente per quelle sui motori a batteria e infine forzare la mano sui eFuel addirittura inasprendo 'a consumo' la stessa Red II". Un paradosso che andrà risolto quanto prima.

I COSTI DI PRODUZIONE E IL PREZZO FINALE

Non ci sono solo i problemi di legislazione nel futuro di questi carburanti, visto che il principale ostacolo da abbattere rimane la spesa per la sua produzione industriale. Basti pensare che, per ottenerne un litro, sono necessari circa due litri di acqua tanto che il suo costo finale, secondo alcuni studi tecnici, potrebbe toccare perfino i 10 euro al litro.

Sono numeri che fanno presa ma ricordiamoci che si parla di una tecnologia in fase embrionale; quel che oggi è un costo enorme potrebbe scendere in maniera repentina nei prossimi anni. Un ostacolo che potrebbe essere risolto, secondo i sostenitori di questa tecnologia, grazie ad economie di scala come è successo per ogni altra innovazione in questo settore. Certo è che si rischia un rialzo dei prezzi alla pompa, tanto che anche importanti organizzazioni impegnate a livello ambientale, come T&E (Transport & Environment), hanno previsto che nel 2030 la benzina sintetica potrebbe costare sui 2,8 euro al litro. Un grande



L'impianto eFuels di Haru Oni a Punta Arenas, Chile, 2023. Foto Porsche AG

**TECNOLOGIE
SPECIALE SINTETICI**

taglio rispetto ai costi previsti, ma comunque una cifra che renderebbe l'eFuel assai più costoso dei carburanti attuali (quasi il 50% in più, ndr).

CHI PRODUCE EFUEL NEL MONDO

Il settore continua a stimolare l'attenzione dei grandi *player* e non mancano le esperienze in questo senso. Tra le più significative, ad esempio, impossibile non citare Aramco che sta attualmente lavorando a due impianti dimostrativi per esplorare la possibilità concreta di produrre carburanti sintetici in grande quantità: in Arabia Saudita sta collaborando con ENOWA (Neom Energy and Water Company) per dimostrare la fattibilità della produzione di eFuel per veicoli leggeri, mentre a Bilbao, assieme a Repsol, sta esplorando la possibilità di produrre diesel sintetico a basse emissioni di carbonio e carburante per autoveicoli e aeromobili. A dicembre 2022 Porsche e i partner internazionali della società operativa cilena Highly Innovative Fuels (HIF), tra cui Enel Green Power, hanno avviato la produzione industriale di carburante sintetico: l'impianto pilota Haru Oni di Punta Arenas (Cile) offre le condizioni ideali per la produzione visto che il vento soffia per circa 270 giorni all'anno e le turbine eoliche possono funzionare a pieno carico. La realtà è che siamo ancora nella fase iniziale di questa tecnologia e giusto per dare alcuni numeri – seguendo i dati diffusi da eFuel Alliance, la principale organizzazione



Un momento dei test sugli eFuels.
FOTO STELLANTIS

28 MILIONI DI VEICOLI STELLANTIS GIÀ PRONTI PER IL NUOVO CARBURANTE

Lo scorso settembre Stellantis, dopo mesi di test effettuati presso i propri centri di ricerca in tutta Europa, ha reso noto che ben 24 famiglie di propri motori, montati su veicoli venduti in Europa a partire dal 2014, pari a ben 28 milioni di mezzi in circolazione, sono già pronte per l'utilizzo di eFuel senza necessità di alcuna modifica al gruppo propulsore. L'eFuel a basse emissioni di carbonio – come abbiamo visto – è un combustibile sintetico di tipo 'drop-in', ottenuto facendo reagire la CO₂, catturata direttamente dall'atmosfera o da un impianto industriale, con l'idrogeno rinnovabile. Ned Curic, Chief Engineering and Technology Officer di Stellantis, ha illustrato le potenzialità dietro a questo annuncio: "Stiamo esplorando tutte le soluzioni per rafforzare la nostra ambiziosa strategia di diventare un'azienda capace di raggiungere il traguardo di zero emissioni entro il 2038. Gli eFuel sostitutivi 'drop-in' possono avere un impatto massiccio e pressoché immediato sulla riduzione delle emissioni di CO₂ della flotta di veicoli esistente, offrendo ai nostri clienti un'opzione facile ed economicamente vantaggiosa per ridurre la loro impronta di carbonio, semplice come la scelta di una pompa di carburante diversa alla stazione di servizio, senza dover apportare modifiche ai propri veicoli".

Gli studi condotti da Stellantis sugli eFuel sostitutivi (forniti da Aramco, ndr) hanno compreso, tra gli altri, test su emissioni allo scarico, capacità di avviamento, potenza del motore, affidabilità, interazioni con l'olio lubrificante, il serbatoio e i filtri, e prestazioni del carburante a temperature estreme, fredde e calde. Secondo i dati raccolti dal costruttore l'utilizzo di eFuel a basse emissioni di carbonio, rispetto ai carburanti convenzionali, è potenzialmente in grado di ridurre le emissioni di anidride carbonica dei veicoli a combustione interna esistenti di almeno il 70% nell'intero loro ciclo di vita. È stata stimata, infatti, una riduzione che toccherebbe punte di 400 milioni di tonnellate di CO₂ in Europa tra il 2025 e il 2050. La rivoluzione ambientale è dietro l'angolo.



del settore – ad oggi viene prodotta in appena 18 stabilimenti distribuiti in tutto il mondo. Di sicuro non mancano gli attori interessati allo sviluppo, non a caso l'eFuel Alliance già oggi riesce a riunire sotto un unico cappello, tra gli altri, case costruttrici di livello internazionale come Mazda ed IVECO e colossi energetici come Eni, Exxon Mobil e Neste. Insomma, il futuro è ancora tutto da scrivere e gli eFuel potrebbero diventare quella forma di connubio per garantire una forte sostenibilità ambientale anche ai motori termici delle prossime generazioni. #

ECOMONDO

L'edizione 2023 di Ecomondo

si conferma l'edizione **più grande** di sempre. Il salone internazionale dell'economia circolare di Italian Exhibition Group fa il salto di qualità e si conferma appuntamento cardine per la **green economy**

DI VALERIA DI ROSA
E ANDREA TRAPANI

LA TRANSIZIONE ENERGETICA HA IL SUO ECOSISTEMA

EVENTI

L'obiettivo è stato raggiunto. Ecomondo 2023 si è confermato l'ecosistema ideale per aziende e protagonisti della transizione energetica. Lo dimostrano anche i numeri di questa edizione che, per la prima volta, si è svolta senza KEY Energy Transition Expo e ha occupato tutti i metri quadri della fiera: +15% di presenze rispetto al 2022, 150 mila metri quadrati dedicati a oltre 1.500 brand espositori, in crescita del 10% sullo scorso anno, 600 mila visualizzazioni dei profili degli espositori attraverso la piattaforma b2b GreentechInsights, +10% di copertura mediatica sugli oltre 500 milioni di contatti del 2022 per uno degli

impatti più alti di sempre sull'opinione pubblica italiana e internazionale. Il successo di questa edizione è stato sancito anche dalla crescente partecipazione internazionale, sia lato visitatori, prevalentemente provenienti dall'area euromediterranea con in testa Spagna, Germania, Grecia, Serbia, Egitto e Tunisia, e poi dall'Africa subsahariana, sia lato operatori esteri internazionali, con 630 aziende ospitate grazie alla collaborazione di Agenzia ICE e Ministero degli Affari Esteri e della cooperazione internazionale con la rete globale di regional advisor di IEG e anche della Regione Emilia-Romagna, in particolare per il settore

della Blue Economy, provenienti da Nord Africa e Africa subsahariana, Area balcanica, America Latina, Nord America, India e Medio Oriente, che complessivamente hanno generato 2.700 business matching. Come ha ricordato **Maurizio Renzo Ermeti**, nel suo saluto introduttivo, "La storia di Ecomondo nasce dalla doppia intuizione di due persone eccezionali: Edo Ronchi, che nel 1997 come ministro dell'Ambiente presentò il decreto che porta il suo nome e che ha cambiato il paradigma con cui si era sempre affrontato il tema rifiuti in Italia.

www.trasportale.it **TRASPORTARE OGGI**

43

ECOMONDO
EVENTI

E Lorenzo Cagnoni, il nostro compianto presidente, che nello stesso anno ha inaugurato la fiera 'Ricicla', oggi Ecomondo. In sua memoria IEG ha voluto istituire un premio per le imprese a più alto tasso di innovazione presenti in fiera: il Premio 'Lorenzo Cagnoni' per gli innovatori green". Destinato a scale-up e start-up che si sono distinte nello sviluppo di soluzioni tecnologiche all'avanguardia per favorire la transizione verso l'economia circolare, il premio è stato vinto da HBI che ha sviluppato, brevettato e realizzato una tecnologia poligenerativa per il trattamento dei fanghi da depurazione in ottica di economia circolare. Ecomondo tornerà a Rimini dal 5 all'8 novembre 2024.

ECOMONDO BANDIERA NAZIONALE

Così il ministro dell'Ambiente e della sicurezza energetica **Gilberto Pichetto Fratin** ha definito la manifestazione di Italian Exhibition Group, durante la cerimonia inaugurale che ha visto la partecipazione, oltre che del ministro, anche di Stefano Bonaccini, Presidente Regione Emilia-Romagna, Anna Montini, Assessora alla Transizione Ecologica del Comune di Rimini e di Maurizio Renzo Ermeti, Presidente Italian Exhibition Group. "Il cambiamento climatico è una grande sfida che il nostro Paese affronta con l'obiettivo di abbattere le emissioni del 55% entro il 2030. Impresa ardua per quello che sta succedendo a livello mondiale, ma da intraprendere per le nuove generazioni. Sono obiettivi che dobbiamo raggiungere attraverso un nuovo modello di consumo e di produzione, che investe tanti settori e che vede il governo e le categorie produttive impegnate per trovare il punto di equilibrio tra

Grande partecipazione per gli Stati Generali della Green Economy

A Rimini gli Stati Generali della Green Economy si sono conclusi registrando numeri importanti in presenze e interazioni social: due giorni con oltre 1500 partecipanti e 100 relatori, più di un migliaio di contatti con l'hashtag #statigreen2023, con domande e commenti che hanno generato una copertura di oltre 500 mila utenti. In un quadro in cui permangono significative difficoltà e ritardi per la green economy italiana, "l'ampia partecipazione al dibattito evidenzia il potenziale di crescita dell'economia verde, che continua a mostrare segnali promettenti sia nel campo della decarbonizzazione dell'economia sia per la circolarità", ha detto **Edo Ronchi**, Presidente della Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile al termine della due giorni. "Alla vigilia della Coop 28 che registrerà ritardi rispetto agli accordi di Parigi, proiettando l'aumento della temperatura globale verso 2,4 gradi anziché 1,5, rileviamo dati importanti sia in Cina nell'ambito degli investimenti per la decarbonizzazione sia negli Stati Uniti con l'Inflation Reduction Act che modifica sia la traiettoria statunitense sia quella globale ed è un'importante conferma delle politiche avanzate per il clima e la competitività dell'economia europea". L'edizione 2023 è stata l'occasione per l'istituzione dell'**Osservatorio sulla transizione ecologica dell'economia e delle imprese italiane**, che sosterrà i potenziali di sviluppo e di innovazioni tecnologiche significative, già in fase di industrializzazione o di produzione, sulla transizione ecologica dell'economia e delle imprese italiane.



l'economicità dell'intervento e l'equilibrio con la società. La nostra sfida è la decarbonizzazione. A partire dall'automotive, su cui dobbiamo lavorare per ottenere la neutralità delle emissioni, alle costruzioni, su cui intervenire con agevolazioni e crediti di imposta, ma anche con un percorso Paese per avere fabbricati più efficienti, fino al terzo filone, l'agricoltura moderna. Un'ulteriore sfida è la plastica, che vede l'Emilia-Romagna come regione all'avanguardia. L'Italia è in testa in Europa per il riciclo e ha dimostrato la sua capacità di fare del rifiuto una nuova materia prima. La sfida del futuro sarà proprio quella di recuperare dai rifiuti i minerali critici. Un esempio su tutti: il 70%

*dell'acciaio italiano è prodotto partendo dai rottami. Ecco perché questa fiera è importante, per accompagnare la transizione attraverso la trasformazione che può essere raggiunta con la tecnologia" ha detto Pichetto Fratin. Un'importanza sottolineata anche da **Anna Montini**, Assessora alla Transizione Ecologica del Comune di Rimini: "Ecomondo non solo accoglie le imprese consolidate, ma apre anche alle start-up, che incarnano un modello di innovazione imprescindibile per il nostro progresso. Quest'anno, inoltre, la manifestazione si arricchisce di un'area legata alla Blue economy, settore particolarmente strategico per Rimini. Candidata a diventare Capitale della*

**A Rimini l'evento interassociativo**

L'unione fa la forza. L'iniziativa ha, infatti, rappresentato un momento di inedita unitarietà di intenti fra tutte le associazioni che si rivolgono compatte alle istituzioni per sensibilizzarle sulla necessità di adottare un piano di efficientamento che incentivi le imprese a guardare la graduale ed effettiva transizione del settore in direzione di una trasformazione sostenibile, innovativa e competitiva dei servizi



Numerosi i momenti di confronto e le conferenze che hanno animato la kermesse riminese. L'edizione 2023 ha visto anche l'assegnazione di alcuni premi alle aziende più virtuose nel settore dell'economia circolare. Se il premio "Lorenzo Cagnoni" per gli innovatori green è andato a HBI, i vincitori del Premio Sviluppo Sostenibile 2023 sono stati AMIU Genova, Società Metropolitana Acque di Torino e il Comune di Legnano.

Cultura per il 2026, la nostra città si distingue per gli investimenti in rigenerazione urbana, per il rinnovamento del sistema fognario e per la qualificazione del profilo costiero del lungomare. Tutte trasformazioni ispirate ai temi e alla cultura ambientale che Ecomondo irradia sul territorio". Lo ha spiegato bene **Stefano Bonaccini**, Presidente Regione Emilia-Romagna: "L'Emilia-Romagna ha superato il 73% di raccolta differenziata, ma dobbiamo investire ancora di più contro il consumo di suolo. Con il ministro Pichetto Fratin c'è una grande collaborazione: sono stato nominato commissario per la realizzazione del rigassificatore e garantisco che entro due anni sarà pronto. Questa è la transizione, il futuro è l'energia rinnovabile: ecco perché a Ravenna verrà realizzato il più grande parco eolico in Italia".

LA TRANSIZIONE ENERGETICA DEI COSTRUTTORI

La transizione energetica, dunque, ha animato sia convegni e dibattiti che si sono susseguiti sui palchi della Fiera di Rimini, sia l'area espositiva dove

aziende e costruttori hanno portato e presentato le loro soluzioni per un mercato sostenibile. A partire dagli Stati Generali della Green Economy che hanno presentato il primo Rapporto dell'Osservatorio sulla transizione ecologica dell'economia e delle imprese italiane dedicato allo sviluppo dell'innovazione tecnologica in Italia (vedi box). In vetrina anche i più recenti veicoli per l'ecologia nel salone biennale SAL.VE realizzato con ANFIA: novità di mercato e modelli più recenti di spazzatrici stradali, allestimenti per veicoli industriali e speciali per la raccolta dei rifiuti solidi e liquidi, veicoli per gli spurghi, hanno trovato la loro vetrina a Ecomondo. Tra i protagonisti, non potevano mancare rappresentanti del nostro settore, quello del trasporto merci. La transizione green del trasporto merci è stata al centro della tavola rotonda organizzata da ANFIA, ANITA, FEDERAUTO, UNATRAS, UNRAE, durante la quale le associazioni rappresentative dell'autotrasporto, della filiera industriale e commerciale automotive si sono rivolte alle istituzioni per sensibilizzarle sulla necessità di adottare un piano di

efficientamento che incentivi le imprese a portare a compimento la graduale ed effettiva transizione del settore in direzione di una trasformazione sostenibile, innovativa e competitiva dei servizi di trasporto merci. Nei padiglioni della fiera, inoltre, sei degli otto Costruttori di veicoli pesanti hanno presentato le loro soluzioni di trasporto sostenibile: DAF, IVECO, Mercedes-Benz Trucks, Renault Trucks, Scania e Volvo Trucks.

Lo Spuntino con IVECO

A Ecomondo si è tenuta una puntata speciale di "lo Spuntino", il nuovo format di Trasportare Oggi in diretta sul proprio canale Instagram. "La sostenibilità si fa strada con IVECO", il tema della puntata condotta dal direttore Luca Barassi. Ospiti Sara Lazaro, Fabrizio Bianco e Andrea Porchietto.

Inquadra il QR Code per vedere la puntata completa!



di trasporto merci. "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 durante la giornata inaugurale di Ecomondo. La proposta, che sarà dettagliatamente presentata al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, 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. Il fabbisogno è stimato in circa 700 milioni di euro, che dovranno supportare gli investimenti fino al 2026 in veicoli a emissioni zero nonché stimolare la diffusione dei carburanti rinnovabili. Le associazioni, infine, hanno proposto una modifica sostanziale del "Fondo autotrasporto" affinché garantisca procedure rapide di liquidazione alle imprese.



ECOMONDO
EVENTI**DAF**

Nello stand DAF presenti in esposizione un XD 340 FAN in versione diesel e un XD FT e-TRUCK 100% elettrico. Come ha spiegato ai nostri microfoni **Paolo Starace**, AD di DAF Veicoli Industriali S.p.A. "DAF ha completato tutta la gamma elettrica, dal segmento dei leggeri ai pesanti, sia trattori che carri. Abbiamo un'autonomia nominale fino a 500 km e questo ci consente di soddisfare una pluralità di esigenze di trasporto". I veicoli, inoltre, sono dotati di sistemi di assistenza alla guida, sistemi di visione digitale al posto degli specchietti retrovisori,



ampi finestrini laterali per una visuale priva di ostacoli su persone e oggetti che si trovano al di fuori del veicolo dal lato del secondo conducente. Ecomondo, quindi, diventa, per il Costruttore di Eindhoven, occasione per presentare le proprie novità, che rispondono sia a esigenze di carattere ambientale, sia di sicurezza stradale.

IVECO

Nello stand IVECO erano presenti alcune delle principali soluzioni sostenibili del Costruttore italiano sia a trazione elettrica sia a gas naturale, sia per la gamma leggera sia per quella pesante. Presenti dunque due eDaily, uno furgone e uno cabinato, e un trattore IVECO Heavy Duty BEV. Non solo. IVECO ha portato a Ecomondo l'offerta CNG con un Daily CNG e un IVECO S-Way CNG. Sullo stand IVECO era inoltre presente un'area dedicata a GATE (Green & Advanced Transport Ecosystem),

società fondata da Iveco Group che si fonda sull'innovativa formula di noleggio a lungo termine pay-per-use. La caratteristica più innovativa è la formula pay-per-use, che permette il passaggio da un noleggio con canone mensile fisso a un'offerta su misura incentrata sull'utilizzo effettivo del veicolo da parte dell'utente, con servizi premium e conguagli successivi basati sui consumi effettivi. "Con l'offerta di GATE - ci ha spiegato **Gennaro Formato**, Responsabile Formazione IVECO Mercato Italia - abbiamo la possibilità di offrire ai nostri clienti un veicolo che più lo usi, più eventualmente paghi".

DAIMLER TRUCK ITALIA

Daimler Truck Italia ha partecipato a Ecomondo 2023 con l'intera gamma elettrica per un trasporto a zero emissioni e un'anteprima italiana: il Nuovo Mercedes-Benz eActros 300 City Tractor. L'obiettivo del Costruttore è

**Consegne per Daimler Truck e Renault Trucks**

Tra i momenti più importanti della kermesse riminese, c'è quello del rapporto tra le case costruttrici e i loro clienti. Non a caso, negli spazi della Fiera, si sono svolte alcune consegne che hanno visto protagonisti importanti costruttori. Ad esempio, **Renault Trucks Italia** ha consegnato un Master

E-Tech (allestito con cella refrigerante Lamberet) alla società Horigel di Palermo e un D Wide E-Tech (con allestimento gancio scarrabile Busi Group) alla Edil Design di Perugia: un momento unico per presentare al pubblico le possibilità che vengono offerte già adesso a chi cerca un veicolo



commerciale elettrico per le esigenze di lavoro in ambito urbano. Due clienti che si sono mostrati entusiasti per l'acquisto, un ottimo preludio per la futura elettrificazione almeno nel congestionato traffico cittadino. Anche **Daimler Truck Italia** ha scelto Rimini per consegnare il primo Mercedes-Benz eActros 300 City Tractor 100% elettrico: FERCAM, già partner commerciale di Daimler Truck Italia, ha rinnovato la propria collaborazione acquistando i veicoli industriali

della Stella per il rinnovamento della propria flotta a zero emissioni. Nello specifico, il veicolo - prodotto in serie a partire dal 2023 nella versione trattore con massa totale a terra fino a 40 tonnellate - è pensato specificatamente per il trasporto a corto e a medio raggio. L'e-truck si basa sulla stessa tecnologia dell'eActros 300 carro e dispone di tre pacchi batteria ciascuno con una capacità installata di 112 kWh, che consentono un'autonomia fino a 220 km.

quello di distinguersi come azienda innovatrice e trend setter nel settore del trasporto sostenibile a zero emissioni. Il Nuovo Mercedes-Benz eActros 300 City Tractor, prodotto in serie nella versione trattore con massa totale a terra fino a 40 tonnellate per il trasporto a corto e a medio raggio, si basa sulla stessa tecnologia dell'eActros 300 carro e dispone di tre pacchi batteria ciascuno con una capacità installata di 112 kWh, che consentono un'autonomia fino a 220 km. Presso lo stand

Renault Trucks è stata tra i partecipanti alla manifestazione. In uno stand all'interno del padiglione C7, la Losanga ha esposto le sue soluzioni di trasporto a zero emissioni e presentato in anteprima per il mercato Italia l'ultimo veicolo inserito nella gamma Renault Trucks, il Traffic in versione E-Tech. "Per un corriere che va, per esempio, in centro città - ci ha spiegato **Marco Bonaveglia**, Direttore Commerciale di Renault Trucks Italia - ma che ha bisogno di fare anche un po' di



sviluppo sono la base della tecnologia che viene applicata ai nostri prodotti. E con questa tecnologia i nostri clienti riescono a soddisfare non solo le loro esigenze ma anche quelle della loro committenza - ha detto **Marco Brivio**, AD di Scania Finance Italy. - Quando si parla di economia circolare si parla dell'insieme di più attori che portano un valore aggiunto all'autotrasporto".



di Daimler Truck Italia erano presenti, però, anche veicoli dedicati al mondo del recycling e delle municipalità, come il FUSO eCanter e il Mercedes-Benz eEonic. "Il Fuso eCanter - ha detto **Domenico Andreoli**, Head of Marketing & PR Daimler Truck Italia - è un veicolo molto versatile e pronto per qualsiasi tipo di allestimento anche se ci sono delle missioni, come quelle della raccolta dei rifiuti solidi urbani, che sono le missioni a cui questo veicolo può veramente far bene all'ambiente. Mercedes-Benz eEonic, invece, è un veicolo pensato proprio per le missioni di raccolta dei rifiuti urbani, 100% elettrico, che con le sue caratteristiche si sposta perfettamente alla programmazione e al lavoro per cui è stato pensato".

superstrada è un veicolo perfettamente adatto, sia per capacità, sia per velocità e autonomia". Durante Ecomondo, inoltre, il Costruttore ha annunciato il lancio mondiale della gamma T e C elettrica, che avverrà a Solutrans, la fiera dedicata ai veicoli industriali e commerciali che si terrà all'Eurexpo di Lione dal 21 al 25 novembre.

SCANIA

La gamma Super, soluzioni ibride ed elettriche, infrastrutture di ricarica pubblica: sono queste alcune delle soluzioni che Scania ha portato a Ecomondo e ha esposto presso il suo stand, tutte frutto del miglioramento continuo dei prodotti e dei servizi: dai mezzi compatibili anche con carburanti da fonti rinnovabili, ai pacchi batterie green assemblati da Scania e destinati ai veicoli elettrici, dall'hardware di ricarica, ai nuovi servizi legati alla digitalizzazione del veicolo e alla ricarica. "Ricerca e

VOLVO TRUCKS

Per la prima volta insieme, Volvo Trucks, Volvo Construction Equipment e Volvo Penta hanno presentato a Ecomondo le loro soluzioni sostenibili. Nello specifico, Volvo Trucks ha portato a Rimini tre tipologie di veicoli alimentati con carburanti alternativi: Elettrico, Biogas



e HVO. "Quest'anno presentiamo quelle che sono le nostre proposte per la decarbonizzazione: un camion completamente elettrico, un camion LNG, alimentato a biogas, e un camion diesel, alimentato ad HVO. Tre soluzioni che vanno utilizzate in funzione delle necessità di trasporto e delle missioni dei veicoli" ha spiegato **Giovanni Dattoli**, AD di Volvo Trucks Italia.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



TRUCK

Web

Artusi (Federauto Truck&Van): «Nel 2024 risposte realistiche e concrete da Europa e governo»

«Soprattutto dalle istituzioni europee, ma anche dal governo italiano, ci aspettiamo risposte realistiche, concrete e tempestive, con misure in grado di far raggiungere la sostenibilità ambientale, economica e sociale a un settore vitale come quello dell'autotrasporto». Lo ha dichiarato Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto con delega a Truck&Van.

01/16/2024 di Redazione



«L'anno appena cominciato è denso di sfide che segneranno il futuro del settore dei veicoli commerciali, ma tali sfide sono condizionate, in un modo o nell'altro, dalle decisioni che la politica – europea e nazionale – assumerà per favorire la transizione green. Soprattutto dalle istituzioni europee, ma anche dal governo italiano, ci aspettiamo risposte non più ideologiche e teoriche, ma realistiche, concrete e tempestive, con misure in

grado di far raggiungere la sostenibilità ambientale, economica e sociale a un settore vitale come quello dell'autotrasporto». Lo ha dichiarato **Massimo Artusi, vicepresidente di [Federauto con delega a Truck&Van](#) e componente del Board dell'associazione dei dealer europei AECDR.**

«In questo senso, le prossime settimane saranno determinanti», ha continuato Artusi. «Da una parte, il Trilogo europeo sui Target CO₂ per gli heavy duty, che sarà avviato a partire dal 18 gennaio, permetterà di **riaprire il dibattito sull'introduzione del Carbon Correction Factor (CCF)**, la cui adozione – solo timidamente sostenuta dal Consiglio e respinta dal

Parlamento – consentirebbe di valorizzare l’impiego dei biocarburanti carbon neutral, soluzione che è indicata come strategica per la decarbonizzazione sia dalla Direttiva RED III che dal Piano Nazionale Energia e Clima (PNIEC), utilizzandoli fin da ora con evidenti benefici per l’ambiente e per il clima. Dall’altra, vi è **l’annunciato rilancio dell’“Ecobonus” da parte del nostro governo**, teso ad incentivare il ricambio del parco dei veicoli commerciali leggeri anche con carburanti tradizionali su veicoli di ultima generazione, dall’altra c’è l’impegno dell’intera filiera dell’autotrasporto e dell’automotive che si sta attivando unitariamente per ottenere a breve un Piano incentivi dotato di uno stanziamento più ampio di quello accordato finora, da erogare con criteri di selettività, rapidità e semplicità, per accelerare il ricambio del parco veicoli delle imprese in Conto Terzi, che sono tra i più vetusti d’Europa».

«Stona, perciò, in questo ambito», ha aggiunto il vicepresidente di Federauto, «**il ritardo che ancora una volta sta subendo l’iter del Fondo Investimenti strutturale da 25 milioni per il 2023**, anch’esso destinato proprio al [rinnovo del parco camion](#). Da tempo approvato con un apposito decreto interministeriale, ha dovuto attendere per mesi il decreto del MIT che al momento deve ancora passare l’esame della Corte dei Conti ed essere pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, ritardando ulteriormente l’effettiva entrata in vigore della misura che necessita di un decreto direttoriale che può richiedere molto altro tempo prima di giungere finalmente al “click-day” per le prenotazioni da parte delle imprese».

«Ciò vuol dire che in questo momento sono le imprese di autotrasporto a farsi direttamente carico del rinnovamento del parco», ha proseguito Artusi, «confidando in un’attenzione del governo che – in un futuro il più possibile immediato – si traduca in sostegno economico e indirizzo politico».

«Perché la transizione verso un trasporto merci sostenibile e più sicuro sulle strade», ha concluso Artusi, «non può avvenire per legge da un giorno all’altro, ma deve essere governata mediante un sostegno continuo e coerente alle imprese per avvicinarsi agli obiettivi di decarbonizzazione, cominciando fin da ora a migliorare la qualità ambientale del parco dei veicoli commerciali leggeri e pesanti che circolano nel nostro Paese».

TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

Artusi (Federauto Truck&Van): «Nel 2024 risposte realistiche e concrete da Europa e Governo»

Secondo una nota diffusa da [Federauto](#), per [Massimo Artusi](#), vicepresidente dell'Associazione con delega a Truck&Van e componente del Board dell'associazione dei dealer europei AECDR, il 2024 sarà un anno pieno di sfide per il settore dei trasporti, alle quali la politica, Europa e italiana, dovrà rispondere

«L'anno appena cominciato è denso di sfide che segneranno il futuro del settore dei [veicoli](#) commerciali, ma tali sfide sono condizionate, in un modo o nell'altro, dalle decisioni che la politica – europea e nazionale – assumerà per favorire la transizione green» si legge nella nota. *«Soprattutto dalle istituzioni europee, ma anche dal governo italiano, ci aspettiamo risposte non più ideologiche e teoriche, ma realistiche, concrete e tempestive, con misure in grado di far raggiungere la sostenibilità ambientale, economica e sociale a un settore vitale come quello dell'autotrasporto».*

L'importanza dell'impiego dei biocarburanti

«In questo senso, le prossime settimane saranno determinanti», continua Artusi. *«Da una parte, il Trilogo europeo sui Target CO2 per gli heavy duty, che sarà avviato a partire dal 18 gennaio, permetterà di riaprire il dibattito sull'introduzione del [Carbon Correction Factor](#) (CCF), la cui adozione – solo timidamente sostenuta dal Consiglio e respinta dal Parlamento – consentirebbe di valorizzare l'[impiego dei biocarburanti carbon neutral](#), soluzione che è indicata come strategica per la decarbonizzazione sia dalla Direttiva RED III che dal Piano Nazionale Energia e Clima (PNIEC), utilizzandoli fin da ora con evidenti benefici per l'ambiente e per il clima. Dall'altra, vi è l'annunciato rilancio dell' "Ecobonus" da parte del nostro governo, teso ad incentivare il ricambio del parco dei veicoli commerciali leggeri anche con carburanti tradizionali su veicoli di ultima generazione, dall'altra c'è l'impegno dell'intera filiera dell'autotrasporto e dell'automotive che si sta attivando unitariamente per ottenere a breve un Piano incentivi dotato di uno stanziamento più ampio di quello accordato finora, da erogare con criteri di selettività, rapidità e semplicità, per accelerare il ricambio del parco veicoli delle imprese in Conto Terzi, che sono tra i più vetusti d'Europa».*

I ritardi del Fondo Investimenti 2023

«Stona, perciò, in questo ambito», aggiunge il vicepresidente di Federauto, «il ritardo che ancora una volta sta subendo l'iter del Fondo Investimenti strutturale da 25 milioni per il 2023, anch'esso destinato proprio al rinnovo del parco camion. Da tempo approvato con un apposito decreto interministeriale, ha dovuto attendere per mesi il decreto del MIT che al momento deve ancora passare l'esame della Corte dei Conti ed essere pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, ritardando ulteriormente l'effettiva entrata in vigore della misura che necessita di un decreto direttoriale che può richiedere molto altro tempo prima di giungere finalmente al "click-day" per le prenotazioni da parte delle imprese».

L'annosa questione del rinnovo del parco circolante

«Ciò vuol dire che in questo momento sono le imprese di autotrasporto a farsi direttamente carico del rinnovamento del parco», si legge nel comunicato di Federauto, «confidando in un'attenzione del governo che – in un futuro il più possibile immediato – si traduca in sostegno economico e indirizzo politico».

«Perché la transizione verso un trasporto merci sostenibile e più sicuro sulle strade», ha concluso Artusi, «non può avvenire per legge da un giorno all'altro, ma deve essere governata mediante un sostegno continuo e coerente alle imprese per avvicinarsi agli obiettivi di decarbonizzazione, cominciando fin da ora a migliorare la qualità ambientale del parco dei veicoli commerciali leggeri e pesanti che circolano nel nostro Paese».

2024, qui si fa l'autotrasporto o si muore. E a deciderlo saranno le scelte politiche



“Risposte non più ideologiche e teoriche, ma realistiche, concrete e tempestive, con misure in grado di far raggiungere la sostenibilità ambientale, economica e sociale a un settore vitale come quello dell'autotrasporto”. A chiederle, rivolgendosi al mondo politico sia italiano sia europeo, alla vigilia di un anno appena cominciato che si preannuncia “denso di sfide che segneranno il futuro del settore dei veicoli commerciali” e che “saranno condizionate, in un modo o nell'altro, dalle decisioni che la politica europea e nazionale assumerà per favorire la transizione green”, è Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto con delega a Truck&Van e componente del Board dell'associazione dei dealer europei Aecdr, sottolineando l'importanza di non perdere più

assolutamente tempo preziosissimo perché, afferma “in questo senso le prossime settimane saranno determinanti. Un'urgenza di passare dalle chiacchiere e dalle promesse ai fatti, dall'ideologia alla concretezza della realtà, giustificata dal calendario che, ha affermato Massimo Artusi in un comunicato stampa diffuso dall'associazione, vede due importantissimi quanto ravvicinatissimi appuntamenti: “da una parte il Trilogo europeo sui Target Co2 per gli heavy duty, che sarà avviato a partire dal 18 gennaio (permettendo di riaprire il dibattito sull'introduzione del Carbon correction factor, la cui adozione – solo timidamente sostenuta dal Consiglio e respinta dal Parlamento – consentirebbe di valorizzare l'impiego dei biocarburanti carbon neutral, soluzione che è indicata come strategica per la decarbonizzazione sia dalla Direttiva Red III sia dal Piano nazionale energia e clima, utilizzandoli fin da ora con evidenti benefici per l'ambiente e per il clima); dall'altra l'annunciato rilancio dell'Ecobonus da parte del nostro governo, teso a incentivare il ricambio del parco dei veicoli commerciali leggeri anche con carburanti tradizionali su veicoli di ultima generazione”. Un appuntamento, quest'ultimo, che vede “l'intera filiera dell'autotrasporto e dell'automotive che si sta attivando unitariamente per ottenere a breve un Piano incentivi dotato di uno stanziamento più ampio di quello accordato finora, da erogare con criteri di selettività, rapidità e semplicità, per accelerare il ricambio del parco veicoli delle imprese in Conto Terzi, che sono tra i più vetusti d'Europa”, ma che purtroppo vede anche, ancora una volta, la politica puntualmente in ritardo. “Stona in questo ambito”, ha aggiunto sempre il vicepresidente di Federauto, “il ritardo che ancora una volta sta subendo l'iter del Fondo investimenti strutturale da 25 milioni per il 2023, anch'esso destinato proprio al rinnovo del parco camion. Da tempo approvato con un apposito decreto interministeriale, ha dovuto attendere per mesi il decreto del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti che al momento deve ancora passare l'esame della Corte dei Conti ed essere pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, ritardando ulteriormente l'effettiva entrata in vigore della misura che necessita di un decreto direttoriale che può richiedere molto altro tempo prima di giungere finalmente al “click-day” per le prenotazioni da parte delle imprese”. E questo, ha concluso vicepresidente di Federauto “vuol dire che in questo momento sono le imprese di autotrasporto a farsi direttamente carico del rinnovamento del parco confidando in un'attenzione del governo che, in un futuro il più possibile immediato, si traduca in sostegno economico e indirizzo politico. La transizione verso un trasporto merci sostenibile e più sicuro sulle strade non può avvenire per legge da un giorno all'altro, ma deve essere governata mediante un sostegno continuo e coerente alle imprese per avvicinarsi agli obiettivi di decarbonizzazione, cominciando fin da ora a migliorare la qualità ambientale del parco dei veicoli commerciali leggeri e pesanti che circolano nel nostro Paese”.

Biocarburanti e UE, Ecobonus e Fondo investimenti: Federauto Truck&Van indica i temi «caldi» del 2024

Il vicepresidente Artusi: «Ci aspettiamo risposte non più ideologiche e teoriche, ma realistiche, concrete e tempestive». Nel frattempo, nel 2023 cresce di oltre il 20% il mercato italiano dei veicoli commerciali e di oltre il 12% quello degli industriali, anche se il mese di dicembre è stato pessimo (-28,5%)

17 GENNAIO 2024



La valorizzazione dei **biocarburanti** all'interno dell'introduzione del **Carbon Correction Factor (CCF)** in discussione nella Comunità europea; il **rilancio dell'Ecobonus** da parte del governo italiano e la richiesta di un **Piano incentivi**; l'accelerazione dell'iter del **Fondo Investimenti strutturale da 25 milioni** previsto per il 2023. Sono i

tre temi principali – secondo **Federauto Truck&Van** – con cui il settore dell'autotrasporto dovrà fare i conti nell'anno appena iniziato.



Sostenibilità ambientale, si aspetta il Trilogo sul target CO2

Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto Truck&Van.

«Il **Trilogo europeo** sul target CO2 per i veicoli pesanti – spiega **Massimo Artusi**, vicepresidente di Federauto Truck&Van e componente del board dell'associazione dei dealer europei AECDR – sarà avviato a partire **dal 18 gennaio** e permetterà di riaprire il dibattito sull'introduzione del **Carbon Correction Factor (CCF)**.

Solo timidamente sostenuta dal Consiglio e respinta dal Parlamento europeo, l'adozione del CCF consentirebbe di **valorizzare l'impiego dei biocarburanti carbon neutral**, soluzione indicata come strategica per la decarbonizzazione sia dalla **Direttiva RED III** che dal **Piano Nazionale Energia e Clima (PNIEC)**, con evidenti benefici per l'ambiente e per il clima». Ricordiamo che il Trilogo europeo è un negoziato informale tra rappresentanti del Parlamento UE, del Consiglio dell'UE e della Commissione europea.

Ecobonus e incentivi per il rinnovo del parco veicoli

«Altra sfida sarà l'annunciato rilancio dell'**Ecobonus** da parte del nostro governo – continua Artusi – per incentivare il **ricambio del parco dei veicoli commerciali leggeri**, anche con carburanti tradizionali su veicoli di ultima generazione. L'intera filiera dell'autotrasporto e dell'automotive si sta inoltre attivando per ottenere a breve un **piano incentivi** dotato di uno stanziamento più ampio di quello accordato finora, da erogare con criteri di selettività, rapidità e semplicità, per accelerare il **ricambio del parco veicoli delle imprese in conto terzi**, che sono tra i più vetusti d'Europa».

Fondo investimenti 2023 in ritardo

Il vicepresidente di Federauto stigmatizza invece «il **ritardo** che ancora una volta sta subendo l'iter del **Fondo Investimenti strutturale da 25 milioni per il 2023**, anch'esso destinato al rinnovo del parco camion. Da tempo approvato con un apposito decreto interministeriale, ha dovuto attendere per mesi il decreto del MIT che al momento deve ancora **passare l'esame della Corte dei Conti** ed essere pubblicato

sulla Gazzetta Ufficiale. Poi sarà **necessario un decreto direttoriale** che può richiedere molto altro tempo prima di giungere finalmente al 'click-day' per le prenotazioni da parte delle aziende».

Questo significa, secondo Artusi che «in questo momento sono le imprese di autotrasporto a **farsi direttamente carico del rinnovamento del parco** confidando in un futuro sostegno economico e indirizzo politico del governo». Sfide che sono «condizionate dalle decisioni che la politica europea e nazionale assumeranno per favorire la transizione green. – prosegue – Da loro ci aspettiamo **risposte** non più ideologiche e teoriche, ma **realistiche, concrete e tempestive**, con misure in grado di far raggiungere la sostenibilità ambientale, economica e sociale a un settore vitale come quello dell'autotrasporto».

Nel 2023 cresce di oltre il 20% il mercato italiano dei veicoli commerciali leggeri

Nel frattempo, il Centro Studi Unrae ha reso noti i dati 2023 del mercato per gli LCV. Nel furgonato la crescita è stata del **+ 22,2%**, pari a **196.525 immatricolazioni** (oltre 35 mila in più rispetto alle 160.839 del 2022).

È il miglior risultato dal 2017. A contribuire a questa ottima performance sono stati anche i volumi del **mese di dicembre** che ha segnato **17.716 immatricolazioni** (+25,3% rispetto allo stesso periodo del 2022).

Per i veicoli industriali un ottimo 2023 col +12%, ma dicembre è mese nero (-28,5%)

Per quanto riguarda invece il mercato dei **veicoli industriali**, sempre secondo il Centro Studi Unrae, il **2023** è stato un anno estremamente positivo, con il **miglior andamento dal 2008 (+12,2%)**. Più nello specifico, la crescita è stata del **+12,6%** per i **veicoli pesanti**, del **+15,8%** per i **medio-leggeri** e del **-11,1%** per il comparto dei **leggeri**. Complessivamente sono state **oltre 3.000 le unità immatricolate in più** rispetto al 2022.

Tuttavia preoccupa l'andamento del mese di **dicembre**, in cui tutte le categorie di peso hanno registrato un segno estremamente **negativo**. Nel complesso sono state registrate **1.851 immatricolazioni** rispetto alle 2.587 dell'anno precedente (**-28,5%**).

Fanalino di cosa il settore dei **veicoli pesanti**, con massa uguale o superiore a **16 ton**, con un **- 30,8%**, seguito dal segmento dei **leggeri** fino a 6 ton (**- 23,1%**). I veicoli **medio-leggeri** tra le 6,01 e le 15,99 ton hanno invece segnato una **flessione** meno evidente, ma comunque sensibile del **13,3%**.

Biocarburanti e UE, Ecobonus e Fondo investimenti: Federauto Truck&Van indica i temi «caldi» del 2024

La **valorizzazione dei biocarburanti** all'interno dell'introduzione del **Carbon Correction Factor (CCF)** in discussione nella Comunità europea; il **rilancio dell'Ecobonus** da parte del governo italiano e la richiesta di un **Piano incentivi**; l'accelerazione dell'iter del **Fondo Investimenti strutturale da 25 milioni** previsto per il 2023. Sono i tre temi principali – secondo **Federauto Truck&Van** – con cui il settore dell'autotrasporto dovrà fare i conti nell'anno appena iniziato.

Sostenibilità ambientale, si aspetta il Trilogo sul target CO2



Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto Truck&Van.

«Il **Trilogo europeo** sul target CO2 per i veicoli pesanti – spiega **Massimo Artusi**, vicepresidente di Federauto Truck&Van e componente del board dell'associazione dei dealer europei AECDR – sarà avviato a partire **dal 18 gennaio** e permetterà di riaprire il dibattito sull'introduzione del **Carbon Correction Factor (CCF)**.

Tutti i diritti dei contenuti presenti in questo articolo sono della fonte e vengono riportati solo per "diritto di breve citazione" (art. 70 Legge n. 633/1941), indicando sempre la fonte, con relativo link al sito di provenienza.



Radio/Eventi



Trasportare Oggi in Europa

Puntata 206/2024 del 18 gennaio 2024

Ospite [Massimo Artusi](#), [FEDERAUTO](#).

Con la partecipazione speciale di [ANDREA FERRERI](#), [Professione Camionista](#)