



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Febbraio 2024



Sommario Rassegna Stampa

Auto

Cartaceo.....	2
Web	12

Truck

Cartaceo.....	29
Web.....	47

Radio/TV/Eventi.....	52
----------------------	----



AUTO
Cartaceo



Lo scenario

Bonus solo a marzo e l'incubo cinese Così l'auto elettrica zavorra l'industria

di Diego Longhin

ROMA – Nel 2023 la crescita è ancora da prefisso telefonico: +0,5% rispetto al 2022. In Italia poco più di 46 mila persone hanno comprato un'auto elettrica. Cifre che spingono il Paese in fondo alla classifica, tra quelli fanalino di coda dell'Europa. Colpa non solo dei listini delle vetture con la batteria, che costano almeno un 30% in più dei veicoli a benzina, ma dei ritardi accumulati dalla politica e dai governi nella scelta degli incentivi giusti per spingere i veicoli con la spina. L'esecutivo Meloni, forse per la diffidenza nei confronti della transizione verso l'elettrico e in nome della neutralità tecnologica dei carburanti alternativi, ci ha messo più di un anno a partorire il pacchetto che ha presentato ieri al Tavolo Automotive.

Un sistema con contributi più pesanti rispetto a quelli in vigore del governo Draghi, fino a 5 mila euro, che però hanno avuto scarso appeal e poco utilizzo. Tanto che sono avanzati, in media, 250 milioni negli ultimi due anni. Con i nuovi si arriva fino a 13.750 euro di contributo per acquistare un'auto elettrica rottamando una vecchia macchina, fino a Euro 2, e con un Isee sotto i 30 mila euro. Senza Isee il bonus scende a 11 mila. Duemila euro anche per le famiglie che vogliono comprare un'auto usata, ma solo Euro 6, e un sistema di noleggio a medio e lungo termine, ribattezzato social leasing e co-

piato dalla Francia, per sostenere le persone meno abbienti a cambiare auto. Peccato che entrando oggi in una qualsiasi concessionaria di auto non si potrà sfruttare nessuno di questi sostegni. E nemmeno la prossima settimana. Se ne riparlerà, se va bene, tra firme dei ministeri, passaggi alla Corte dei Conti e nuova piattaforma Invitalia, a fine marzo.

Ritardi e lentezze, un mix che produce effetti negativi quando si tratta di sostenere il mercato delle elettriche. Da qui nascono i timori dell'amministratore delegato di Stellantis, Carlos Tavares, rispetto agli effetti sui due stabilimenti, Mirafiori e Pomigliano, dove la produzione elettrica è più forte. E Tavares, che già ad Atessa aveva espresso disagio per le critiche mosse dalla premier Meloni nei confronti di Stellantis, si sfoga con *Bloomberg*. E definisce le polemiche come «un capro espiatorio nel tentativo di evitare di assumersi la responsabilità per il fatto che non si danno sussidi per l'acquisto di veicoli elettrici». Una questione che le associazioni di categoria del settore, da Unrae, che rappresenta le case produttrici estere, a **Federauto**, che raggruppa le concessionarie, sollevano da mesi per paura di contraccolpi. «I nuovi incentivi vanno bene, peccato che tra ritardi e lentezze c'è il rischio che in attesa dei nuovi contributi, le auto elettriche si vendano ancora meno di

quanto si vendono normalmente», ha detto ieri il presidente Michele Crisci, numero uno di Volvo Italia. Il mercato a gennaio è partito bene: sono state immatricolate 141.946 auto, il 10,61% in più di gennaio 2023. Le previsioni, però, non sono buone e si teme un 2024 fiacco. Il gruppo Renault annuncia che applicherà da subito il nuovo sistema fino a 13.750 euro, accollandosi la differenza tra i vecchi incentivi Draghi e quelli che prima o poi arriveranno.

Basta vedere cosa è successo in Germania, che sul fronte incentivi alle vetture elettriche, esenti dalla tassa di circolazione per dieci anni, ha messo molte risorse. Lo stop ai contributi, dopo una sentenza della Corte costituzionale tedesca, ha provocato un crollo del 23% delle vendite a dicembre. Il governo del cancelliere Olaf Scholz sta cercando di correre ai ripari perché il programma prevedeva sostegni, fino a 9 mila euro, per tutto il 2025. Stellantis, che è partecipata da Exor che controlla anche *Repubblica* attraverso Gedi, ha poi l'esempio della Francia. Anche Parigi ha deciso di cambiare meccanismo, ma con tempi rapidi e facendo scattare le novità dal 1 gennaio. Solo 5 mila euro di bonus, più 2 mila con redditi sotto i 14 mila euro, ma entra in gioco un punteggio ambientale e un'analisi dell'impronta carbonica. Un modo per mettere una barriera alle vetture prodotte in

Cina e importate in Europa. E poi la novità del leasing sociale: macchine elettriche a meno di 100 euro per le famiglie con reddito basso. Prenotazioni esaurite in meno di un mese.

Già, la Cina. L'incubo, dei produttori occidentali e della politica, è

che le auto a batteria in arrivo da Pechino invadano l'Europa. E i superincentivi possono essere un modo per difendersi. «Peccato che i cinesi siano partiti prima anche sugli incentivi – racconta Luca Beltrametti, direttore del dipartimento di Economia

dell'Università di Genova – fin dal 2009, facendo un sistema intelligente che premia parametri di risparmio di combustibile, aumento dell'autonomia, l'efficienza energetica delle batterie. oltre ad una riduzione delle tasse d'acquisto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I nuovi incentivi (presentati dal governo e in via di approvazione, valori in euro)

Platea	AUTO ELETTRICHE		AUTO IBRIDE PLUG-IN		TERMICHE A BASSA EMISSIONE
	Persone fisiche e giuridiche	Persone fisiche con Isee <30.000	Persone fisiche e giuridiche	Persone fisiche con Isee <30.000	Persone fisiche
Nessuna rottamazione	6.000	7.500	4.000	5.000	0
Rottamazione Euro 0,1,2	11.000	13.750	8.000	10.000	3.000
Rottamazione Euro 3	10.000	12.500	6.000	7.500	2.000
Rottamazione Euro 4	9.000	11.250	5.500	6.875	1.500
Rottamazione Euro 5	0	8.000	0	5.000	0
Soglia max di prezzo incentivabile (Iva esclusa)	35.000		45.000		35.000

Pechino si è mossa sulla transizione già nel 2009. La Germania ha messo grandi risorse ma ha problemi con il bilancio. E la Francia ha snellito i tempi



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



Le immatricolazioni in Sicilia segnano ancora il passo

Il mese di gennaio ha fatto segnare un +10,6 sul territorio nazionale e soltanto l'1% nell'Isola

Il 2024 per il mercato nazionale dell'auto nuova si è aperto con una crescita del 10,6 delle immatricolazioni rispetto a gennaio 2023. Anche in Sicilia il segno è positivo ma inferiore all'1% (0,56) e le targhe in più nel confronto con 12 mesi prima sono solo 30 con 5.427 consegne. Da questi dati le associazioni di categoria (Unrae e Federauto) azzardano la prima stima prevedendo 1,6 milioni di unità appena 34mila in più rispetto al consuntivo annuo precedente. Di riflesso l'Isola - con una previsione di crescita attualmente contenuta nel 2% - rischia di restare ancora sot-

to il muro delle 60mila consegne (sono state 57.100 nel 2023). La situazione di sostanziale stallo risente dell'effetto annuncio sugli incentivi, dei quali si conoscono anche le riduzioni sui prezzi che consentiranno, ma nella migliore delle ipotesi potranno partire forse da marzo. Di conseguenza i potenziali clienti rinviano l'acquisto soprattutto di elettriche e plug-in tanto che lo scorso mese sono rimaste sotto la soglia del 5% di quota cumulativa. Il mercato attualmente preferisce le ibride (38%) seguite dall'alimentazione a benzina (30,5), Diesel (15,5) e Gpl (11).



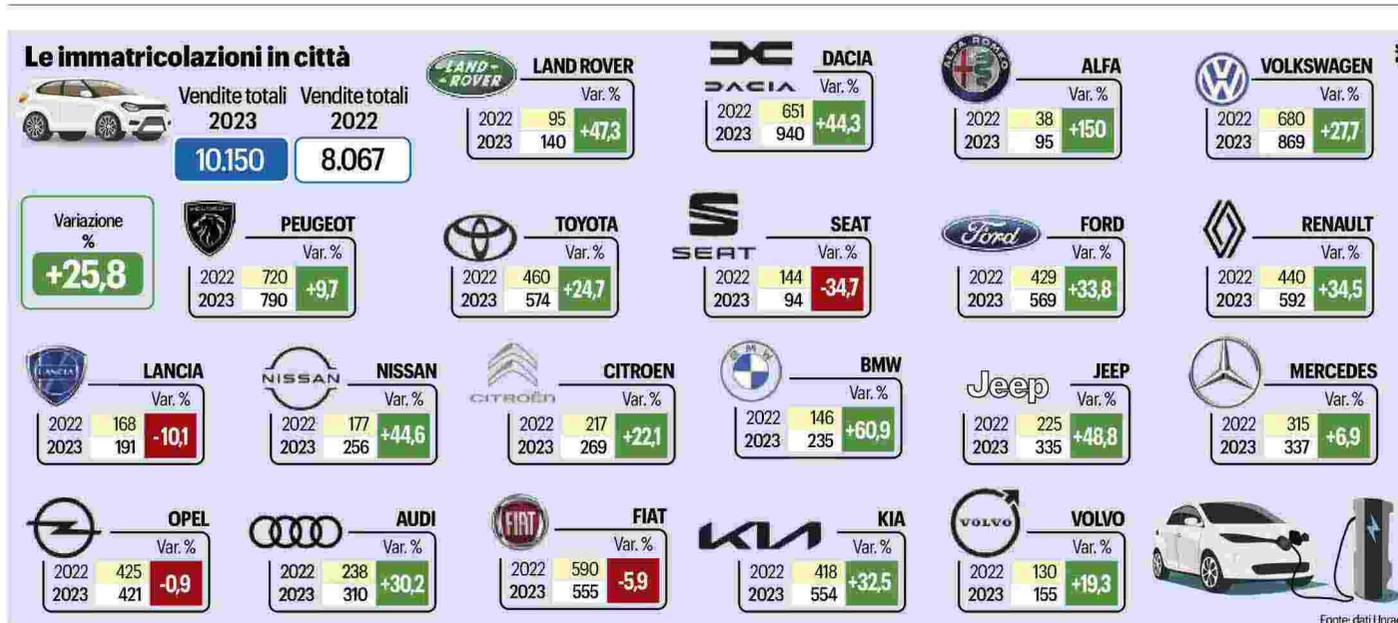
In Sicilia il mercato dell'auto non riesce a decollare di nuovo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

SU STRADA Ravenna



L'intervista 1/ Adolfo De Stefani, De Stefani Group

«Fabbricazione ora a pieno regime»

Adolfo Cosentino De Stefani, presidente nazionale di Federauto, è il titolare di De Stefani Group, concessionaria Mercedes, Smart, MG, Renault, Nissan e Dacia. Perché il 2023 è stato l'anno della ripresa?

«Perché il regime produttivo di fabbricazione è tornato a pieno regime e, l'immatricolato 2023, scaturisce dall'evasione dei contratti provenienti dal 2022. L'acquisito in termini di contratti per il 2023 è stato molto inferiore all'immatricolato».

Quali sono i modelli di successo?

«Per le Mercedes praticamente tutta la gamma; per MG, la vettura

d'accesso a benzina, ovvero la ZS; per le Dacia, i modelli Daster e Sandero; per Renault prevalentemente i suv; mentre per Nissan,

Juke e Qashqai».

Nel 2024 si tornerà ai livelli pre Covid?

«Certamente no! Tra gli anni pre covid e il mercato odierno del nuovo c'è una differenza dovuta ai modelli offerti da tutte le case. A listino, infatti, non ci sono modelli con prezzi inferiori a 14.500 euro».

Come giudica

il mercato dell'elettrico?

«L'Italia è il fanalino di coda in Europa nell'elettrico puro, ma anche i paesi con quote d'immatricolazione di elettrico molto più alte delle nostre, non possono garantire un andamento che consenta il passaggio dell'elettrico nei tempi prestabiliti a livello comunitario. La tecnologia elettrica è in costante evoluzione e, per ora, è percepita dal cliente prevalentemente come una vettura da utilizzo urbano».



Adolfo Cosentino De Stefani

MERCATO

26

Immatricolazioni 2024 STABILI sui livelli 2023

Nel 2024 verranno immatricolate in Italia 1.573.000 vetture, un numero di poco inferiore (lo 0,2%) rispetto al 2023. I motivi? L'esaurimento del portafoglio ordini e il forte aumento dei prezzi



108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

MERCATO

27

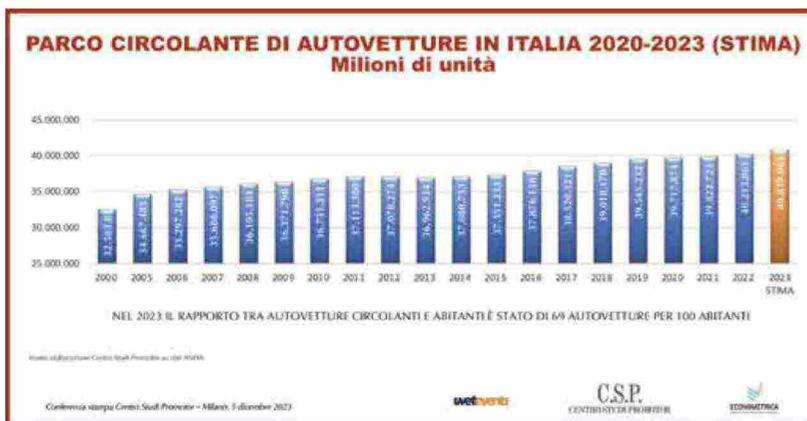
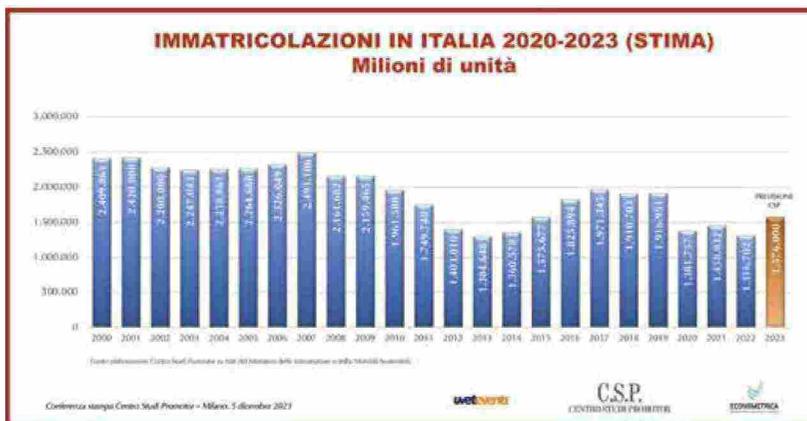
La previsione fornita dai concessionari intervistati nell'inchiesta congiunturale mensile di novembre del Centro Studi Promotor, struttura di ricerca specializzata sul mercato dell'automobile, è chiara: nel 2024 verranno immatricolate meno auto che nel 2023. Lo ha spiegato Gian Primo Quagliano durante la conferenza stampa annuale del Centro Studi Promotor, di cui è Presidente, tenutasi a dicembre 2023 a Milano. Dopo l'apertura di Luca Patanè, Presidente del Gruppo Uvet (a cui il Centro oggi appartiene), Quagliano ha comunicato la previsione, ormai scontata, sulle immatricolazioni nell'intero 2023 che dovrebbero toccare quota 1.576.000, registrando sì un incremento del 19,7% sul 2022,

ma con un calo del 17,8% sul 2019, cioè sull'anno che ha preceduto la pandemia. Nel presentare la previsione per il 2024 - che scaturisce dalle risposte fornite dai concessionari auto interpellati nell'inchiesta congiunturale mensile di novembre del Centro Studi Promotor - Quagliano ha precisato che il risultato del 2023 è stato in larga misura sostenuto dalla ripresa a due cifre iniziata nell'agosto 2022, innescata dal graduale smaltimento del consistente portafoglio ordini accumulato per effetto delle difficoltà di consegna di auto nuove dovuto alla carenza di microchip e di altri componenti essenziali per la costruzione delle auto. Questo portafoglio si è esaurito a fine

2023 e non è stato rimpinguato da nuovi ordini per l'effetto fortemente negativo sulla domanda della forte crescita dei prezzi che, secondo i dati disponibili, tra il 2019 e il 2022 è stata del 34% per continuare poi anche nel 2023. Per questa ragione è corretto prevedere per il 2024 un volume di immatricolazioni sostanzialmente analogo a quello del 2023, nonostante il previsto ritorno degli incentivi a partire dal 1° gennaio 2024.

QUAGLIANO: IL FOCUS SUL 2023

Entrando più nei dettagli in tema di immatricolazioni, nel suo intervento il Presidente di Promotor ha evidenziato che "dal 2000 a oggi una parte preponderante delle immatricolazioni è andata a sostituire le auto radiate



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

MERCATO

28

NONOSTANTE IL PREVISTO RITORNO DEGLI INCENTIVI A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 2024 È CORRETTO PREVEDERE PER IL 2024 UN VOLUME DI IMMATRICOLAZIONI SOSTANZIALMENTE ANALOGO A QUELLO DEL 2023

PRINCIPALI FATTORI DI FRENO ALL'ACQUISTO DI UN'AUTO

⇨ SITUAZIONE ECONOMICA DELLE FAMIGLIE (RIDUZIONE DEL POTERE DI ACQUISTO)	68,3%
⇨ PREZZI ELEVATI	68,3%
⇨ SITUAZIONE ECONOMICA GENERALE	57,1%
⇨ ESAURIMENTO FONDI PER INCENTIVI AUTO CON EMISSIONI DI CO2 DA 61 a 135 gr/km	46,0%
⇨ INCERTEZZA PER LA TRANSIZIONE ENERGETICA	42,9%
⇨ DEMONIZZAZIONE DEL DIESEL	23,8%
⇨ COSTI DI ESERCIZIO (ASSICURAZIONI, CARBURANTI, ECC.)	20,6%

Conferenza stampa Centro Studi Promotor - Milano, 5 dicembre 2022

DAEENERGIES

C.S.P.
CENTRO STUDI PROMOTOR

ECONOMIA
ELETTRICA

PRINCIPALI FATTORI DI FRENO ALL'ACQUISTO DI UN'AUTO ELETTRICA

⇨ PREZZI TROPPO ELEVATI DELLE AUTO ELETTRICHE	87,3%
⇨ INSUFFICIENTE DOTAZIONE DI PUNTI DI RICARICA	58,7%
⇨ LIMITATA AUTONOMIA DELL'AUTO ELETTRICA	44,4%
⇨ INCENTIVI INADEGUATI	41,3%
⇨ MINOR FLESSIBILITÀ DI IMPIEGO DELL'AUTO ELETTRICA RISPETTO ALLE AUTO TRADIZIONALI	20,6%
⇨ RESISTENZA AL CAMBIAMENTO	19,0%

Conferenza stampa Centro Studi Promotor - Milano, 5 dicembre 2022

DAEENERGIES

C.S.P.
CENTRO STUDI PROMOTOR

ECONOMIA
ELETTRICA

dal parco (rottamate o esportate), mentre una parte molto minore è andata ad aumentare la consistenza del parco circolante. Negli anni più bui della crisi dei mutui Subprime (2012-2013) le immatricolazioni non furono sufficienti per compensare tutte le radiazioni, per cui non vi fu un incremento del parco ma un sia

pure modesto decremento".

Analizzando poi gli effetti della crisi da pandemia che ancora affligge il mercato italiano, ha ricordato che "nel primo anno della crisi, cioè nel 2020, il 12% delle immatricolazioni auto andò ad incrementare il parco circolante, ma nel 2021 l'incremento del parco fu solo del 2% perché la ca-

renza di auto nuove, dovuta alla crisi nella fornitura di microchip ed altri componenti essenziali, consentiva di destinare auto nuove quasi esclusivamente alla domanda di sostituzione, mentre la domanda per la prima auto o auto ulteriori rispetto a quelle già possedute era fortemente ostacolata, oltre che dalla crisi economica e anche in carenza di auto da vendere, dalla scomparse degli sconti abitualmente praticati dai concessionari e anche da un vertiginoso aumento dei prezzi delle auto che tra il 2019 e il 2022 sono cresciuti del 34,3%".

LA CRESCITA DEL MERCATO DELL'USATO

Relativamente al forte aumento del ricorso al mercato dell'usato, si tratta di acquirenti di prime auto o di auto aggiuntive che in tempi normali si sarebbero rivolti al mercato del nuovo. La conseguenza è stata non solo il notevole aumento dei prezzi dell'usato ma anche la creazione di opportunità di vendita per auto che in tempi normali sarebbero state rottamate. "Nel 2023 il parco circolante italiano, grazie anche al contributo del mercato dell'usato, toccherà infatti quota 40.839.063 - ha spiegato - Si tratta di una consistenza estremamente elevata che, rapportata alla popolazione residente, ci dice che in Italia l'indice di motorizzazione - cioè il rapporto fra vetture circolanti e abitanti - è pari a 0,69, il che significa che per ogni 100 abitanti vi sono 69 autovetture circolanti.

Questo valore è attribuibile essenzialmente al fatto che in Italia il ricorso all'automobile come strumento di mobilità è molto elevato per una serie di ragioni già in passato più volte analizzate e cioè la conformazione del territorio italiano, la forte densità della popolazione, la forte dispersione della popolazione sul territorio, a cui si aggiungono le ben note carenze del trasporto pubblico in termini di

MERCATO

29

comodità, economicità e capillarità dei servizi”.

AUTO: IL MEZZO PREFERITO

Peraltro, l'automobile resta il mezzo di trasporto più gradito dagli italiani, ha aggiunto il Presidente di Promotor: “Secondo le rilevazioni dell'Isfort, nel 2022 in una scala da 1 (soddisfazione minima) a 10 (soddisfazione massima) l'auto privata ha un indice di soddisfazione di 8,2 contro il 7,8 della bicicletta, il 7,3 del treno e il 5,9 dell'autobus urbano. È inoltre interessante constatare che, sempre secondo l'Isfort, tra il 2019 e il 2022 il numero degli spostamenti motorizzati e non motorizzati in Italia è passato dal 62,5% al 66,3%, mentre gli spostamenti con mezzi pubblici sono passati dal 10,8% al 7,4%, gli spostamenti in moto sono saliti al 4,1% dal 2,6%, quelli in bicicletta dal 3,3% al 4,1% e quelli a piedi sono scesi dal 20,8% al 18%”.

I FRENI ALL'ACQUISTO DI AUTO NEL 2023

Quagliano ha quindi commentato alcuni interessanti risultati dell'indagine congiunturale mensile sul mercato dell'automobile di novembre: “Un aspetto certamente di rilievo è l'indicazione dei principali fattori di freno all'acquisto di auto nel 2023. Dall'inchiesta congiunturale deriva che i due fattori di freno ritenuti più gravi (entrambi col 68,3% di indicazioni) sono la situazione economica delle famiglie derivante dalla riduzione del potere d'acquisto per effetto dell'inflazione e il livello elevato dei prezzi raggiunti dall'automobile; importante anche la situazione economica in generale che viene ritenuta un freno al mercato con il 57,1% di indicazioni, l'esaurimento dei fondi per incentivi alle auto con emissioni di CO₂ da 61 a 135 g/km (46% di indicazioni), l'incertezza per la transizione energetica (42,9%), la demonizzazione del



diesel (23,8%) e i costi di esercizio (20,6%)”. In merito ai principali fattori di freno all'acquisto di autovetture elettriche secondo i dati provenienti dai concessionari, Quagliano ha dichiarato che “l'aspetto più frenante sono i prezzi troppo elevati delle auto elettriche (87,3%); seguono l'insufficiente dotazione di punti di ricarica (58,7%), la limitata autonomia dell'auto elettrica (44,4%), l'inadeguatezza degli incentivi (41,3%), la minore flessibilità d'impiego dell'auto elettrica rispetto alle auto tradizionali (20,6%) e la resistenza al cambiamento (19%)”.

IMMATRICOLAZIONI 2024

Il risultato più interessante nell'inchiesta congiunturale mensile del Centro Studi Promotor è la previsione dei concessionari sulle immatricolazioni nel 2024. Quagliano ha spiegato che “la media delle indicazioni scaturite dall'inchiesta è 1.573.000 immatricolazioni, con un lievissimo calo sull'ultima previsione per il 2023. Il Centro Studi Promotor sottoscrive la previsione dei concessionari per il 2024, anche perché nei suoi 30 anni di attività le indicazioni più affidabili sulla situazione e le prospettive del mercato dell'auto sono venute sistematicamente dai concessionari a cui il Centro Studi Promotor invia i suoi

ringraziamenti. È necessario però chiarire perché dopo una crescita a due cifre delle immatricolazioni iniziata in agosto 2022 e che dura per tutto il 2023 il mercato dell'auto ripieghi nel 2024 sul livello del 2023. La spiegazione sta nel fatto che la crescita della seconda parte del 2022 e del 2023 è stata determinata dallo smaltimento del portafoglio ordini accumulato nella fase di carenza della produzione. Questo portafoglio si sta però esaurendo nel corso del 2023 senza essere rimpinguato dall'afflusso di nuovi ordini per il forte incremento dei prezzi delle auto. E questo spiega perché per il 2024, nonostante l'atteso ritorno di incentivi dall'inizio dell'anno, è corretto prevedere un volume di immatricolazioni sostanzialmente uguale a quello del 2023”.

LA PAROLA A FEDERAUTO

Dopo Quagliano, Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di [Federauto](#), Federazione delle associazioni dei concessionari, intervenendo alla conferenza ha evidenziato le problematiche legate alla scarsa diffusione delle BEV (auto totalmente elettriche) ritenendo che, senza una sostanziale revisione della fiscalità dell'auto, gli attuali prezzi delle vetture non consentiranno la sostituzione di un parco vetusto, inquinante e poco sicuro.



una finestra sul **mercato**

Market insight

La proposta di Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae per accelerare il rinnovo del circolante

Compacte, le associazioni dell'autotrasporto e della filiera automotive uniscono le forze e si rivolgono alle istituzioni con una roadmap per accelerare il rinnovo del circolante e affrontare la sfida della transizione energetica.

Stimolare e rilanciare gli investimenti per accelerare il processo di transizione tecnologica dei veicoli industriali: è questa la proposta annunciata all'unisono dalle associazioni nazionali dell'autotrasporto e della filiera industriale e commerciale automotive per affrontare le sfide del settore. Presentata nel corso della tavola rotonda dal titolo "La transizione green dell'autotrasporto merci" e tenutasi lo scorso 8 novembre in occasione di Ecomondo ((Rimini, 7-10 novembre 2023), la proposta traccia una roadmap di breve periodo, condivisa per la prima volta dall'intero comparto, mirata al raggiungimento di un obiettivo tanto strategico per l'intera industria nazionale e per la sua competitività quanto cruciale per il futuro dei trasporti e per la sua sostenibilità. Moderato da Massimo De Donato, autore e conduttore di Radio24 nonché direttore della rivista TIR, l'evento ha portato avanti le posizioni di Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae, attraverso un dibattito sui temi caldi del settore e sulle problematiche che gli operatori coinvolti sono costretti ad affrontare. Come è stato sottolineato da tutti i relatori, l'iniziativa rappresenta un momento

di inedita unitarietà di intenti fra tutte le associazioni rappresentative dell'autotrasporto e della filiera industriale e commerciale automotive. Compacte, Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae si rivolgono alle istituzioni per sensibilizzarle sulla necessità di adottare un piano di efficientamento, che incentivi le imprese ad affrontare le sfide della transizione del settore, in direzione di una trasformazione che sia sostenibile, innovativa e competitiva dei servizi di trasporto merci.

Il piano da 700 milioni di euro

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 che abbia impatti positivi da un punto di vista ambientale e della sicurezza della circolazione. Il fabbisogno finanziario è stimato in circa 700 milioni di euro, che dovranno supportare gli investimenti fino al 2026 in veicoli a emissioni zero e



loro infrastrutture nonché stimolare la diffusione dei carburanti rinnovabili. Le associazioni, inoltre, propongono una modifica sostanziale di funzionamento del Fondo autotrasporto, che garantisca procedure rapide di liquidazione alle imprese di autotrasporto.

La sfida della transizione e le sue contraddizioni

L'evento di oggi è il primo segnale unitario e forte che le associazioni intendono inviare al Governo, per stimolare al più presto l'adozione di un lavoro congiunto e di impegni reciproci per affrontare da subito una transizione che appare ancora densa di contraddizioni. Da una parte, le istituzioni dell'Unione europea che - in assenza di correttivi razionali in grado di accogliere il principio di neutralità tecnologica - tendono ad imporre regolamenti avulsi dalle dinamiche di mercato e tempistiche di phase-out tecnologico molto sfidanti, se



non addirittura irrealistiche; dall'altra una Legge di Bilancio nazionale che tende verso una sostanziale decontribuzione degli strumenti di sostegno agli investimenti delle imprese per quella transizione ecologica richiesta dagli stessi regolamenti europei. Le associazioni accolgono con favore le parole del Vice Ministro Edoardo Rixi, che, nel suo intervento, ribadendo che l'autotrasporto è un settore strategico per il Paese, ha annunciato l'intento del MIT di voler attivare a breve un confronto specifico con le rappresentanze associative per identificare nuovi meccanismi di sostegno agli investimenti per la transizione ecologica e il rinnovo delle flotte. ■

32
NVI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

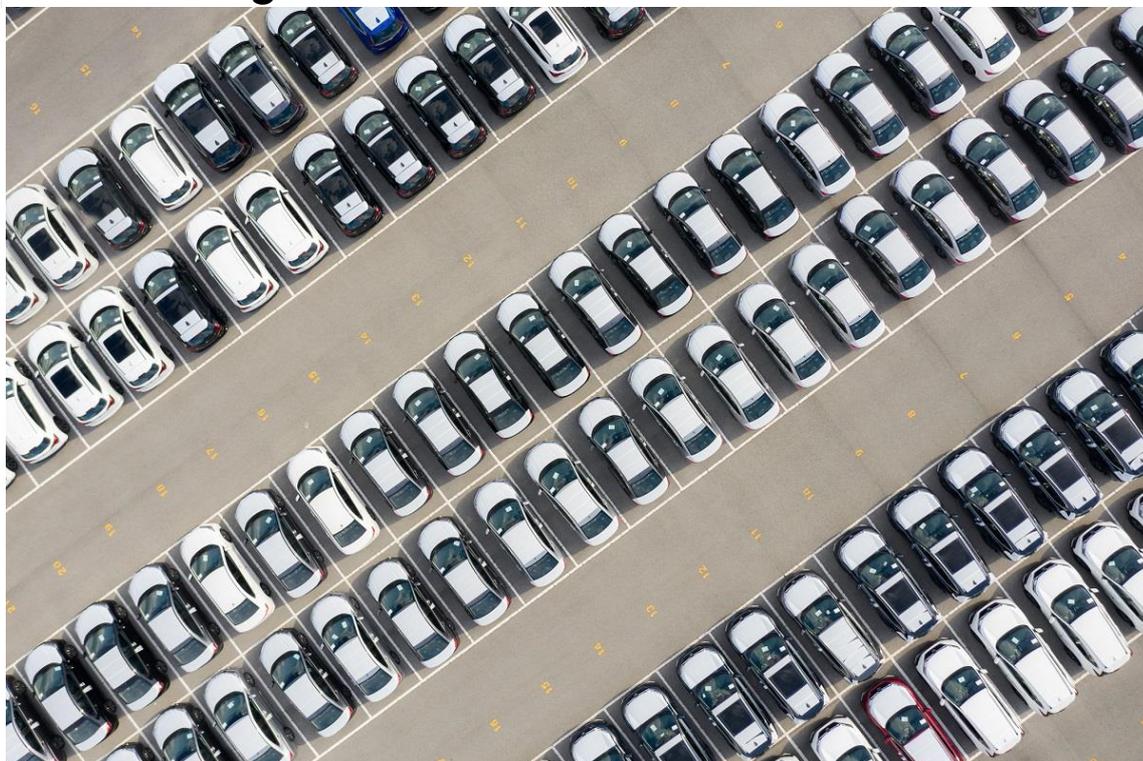


AUTO

Web

Mercato auto, gennaio parte bene, ma la paralisi è dietro l'angolo

Il 2024 si inaugura con un mese che registra 141.946 auto nuove immatricolate, in aumento del 10,6% rispetto alle 128.329 di gennaio 2023



Publicato il 1 Febbraio 2024 ore 18:04

Il mercato dell'auto in Italia inaugura il 2024 con un mese di gennaio che registra 141.946 auto nuove immatricolate, in aumento del 10,6% rispetto alle 128.329 di gennaio 2023. Ma il crollo è dietro l'angolo perché gli incentivi già ampiamente annunciati arriveranno solo nella metà di marzo 2024, e quindi è sicuro che il mercato rimanga paralizzato. Non solo: questo dato di gennaio va poi confrontato con la crescita del 19% dell'intero 2023 ed è dovuto al portafoglio ordini acquisito nello scorso anno. Quindi c'è poco da gioire.

“I timori di un'attesa deleteria per il mercato – spiega infatti **Michele Crisci, presidente Unrae** – sembrano confermati dal forte rallentamento non solo della raccolta ordini, ma anche delle immatricolazioni di auto BEV e PHEV, che a

gennaio si fermano a quota 2,1% per le BEV e 2,8% per le PHEV: in totale, una quota del 4,9% di auto con la spina, la più bassa da gennaio 2021". In questo contesto la Jeep Avenger, si porta a casa il primato della prima posizione assoluta in Italia nel mercato delle elettriche che comprende i modelli full electric di ogni segmento.

Parallelamente si è interrotto il processo di riduzione delle emissioni di CO2, che a gennaio hanno registrato un aumento del 2,2% a 123 g/Km, un livello che non si registrava da aprile 2021. Insomma un disastro.

"Apprezziamo lo sforzo e l'impegno del Ministro Urso nel modificare l'attuale schema di incentivi – spiega infatti prosegue **Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, associazione concessionari** – che ha dimostrato di non funzionare in modo efficace a causa degli stringenti paletti in termini di platea dei beneficiari e soglie. Tuttavia, il nuovo provvedimento arriva con forte ritardo rispetto alle richieste avanzate già oltre un anno fa dalla filiera automotive, con tutte le problematiche connesse alla sfasatura temporale tra la 'politica dell'annuncio' e l'effettiva operatività delle misure, che inevitabilmente sta impattando sugli ordini di acquisto. In attesa dei nuovi e più elevati contributi, cresce freneticamente l'indecisione e la confusione tra la clientela, la quale decide di procrastinare gli acquisti dei veicoli nuovi, in particolare di quelli elettrici e plug-in, per avere un quadro più chiaro e definitivo prima di valutare l'opportunità di una sostituzione".

Stessa preoccupazione espressa dagli analisti: "Data questa situazione le immatricolazioni si dovrebbero mantenere su bassi livelli fino all'entrata in vigore del nuovo pacchetto di incentivi – spiega **Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor** – ed è quindi necessario che il nuovo piano del Governo sia varato nel più breve tempo possibile anche per sostenere gli automobilisti italiani nella sostituzione delle loro auto in una fase di mercato che ha visto i prezzi delle auto subire aumenti molto rilevanti. Dal 2019 al 2022 infatti vi sono stati aumenti del 34,3%, nel 2023 vi sono stati altri aumenti e dall'inchiesta congiunturale del Centro Studi Promotor di gennaio emerge che il 52% dei concessionari giudica alto il livello dei prezzi delle auto e il 26% ritiene che potrebbero esserci nuovi aumenti".

IL GIORNALE D'ITALIA

Il Quotidiano Indipendente

Mimit, al Tavolo Automotive il piano Ecobonus 2024; a gennaio 141.946 immatricolazioni auto, +10,6% sul 2023

Al Tavolo Automotive il ministro Urso, in apertura dei lavori, ha illustrato le principali novità dell'Ecobonus 2024 che stanziava risorse per € 950 milioni per gli incentivi per l'acquisto di auto a basse emissioni inquinanti

02 Febbraio 2024



Si è tenuto a Palazzo Piacentini a Roma, sede del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, un incontro del Tavolo Automotive per la presentazione dei contenuti del DPCM di rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni inquinanti (**Ecobonus**).

All'incontro, presieduto dal ministro Urso, erano presenti il viceministro Valentino Valentini, il sottosegretario Fausta Bergamotto, i rappresentanti delle aziende che producono veicoli in Italia, delle organizzazioni sindacali e datoriali della filiera, delle Regioni e di Anfia.

Il ministro Urso, in apertura dei lavori, ha illustrato le principali novità dell'Ecobonus 2024 che stanziava risorse per 950 milioni di euro per gli incentivi per l'acquisto di auto a basse emissioni inquinanti.

Secondo i dati diffusi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, gennaio ha totalizzato **141.946 immatricolazioni** di autovetture, segnando un **+10,6%** rispetto alle 128.329 registrate a gennaio dello scorso anno.

«Questa mattina, durante il **Tavolo Automotive tenutosi al MIMIT**, sono state presentate le linee del nuovo piano incentivi 2024 che, oltre alle risorse già stanziare per quest'anno (590 milioni per autovetture e veicoli commerciali), prevede anche l'impiego dei residui pregressi, al fine di sostenere la transizione ecologica del settore e il rinnovo del parco circolante più vetusto», dichiara **Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto**, la Federazione dei concessionari auto.

«Apprezziamo lo sforzo e l'impegno del Ministro Urso nel modificare l'attuale schema di incentivi che ha dimostrato di non funzionare in modo efficace a causa degli stringenti paletti in termini di platea dei beneficiari e soglie. Tuttavia, il nuovo provvedimento arriva con forte ritardo rispetto alle richieste avanzate già oltre un anno fa dalla filiera automotive, con tutte le problematiche connesse alla sfasatura temporale tra la 'politica dell'annuncio' e l'effettiva operatività delle misure, che inevitabilmente sta impattando sugli ordini di acquisto. In attesa dei nuovi e più elevati contributi, cresce freneticamente l'indecisione e la confusione tra la clientela, la quale decide di procrastinare gli acquisti dei veicoli nuovi, in particolare di quelli elettrici e plug-in, per avere un quadro più chiaro e definitivo prima di valutare l'opportunità di una sostituzione. Tale fenomeno si ricava dai numeri di gennaio, in cui la flessione dell'elettrico del -13,3% rispetto a gennaio 2023 (che aveva a sua volta fatto già registrare un calo del -8,6%) mostra un peggioramento nella preferenza di acquisto di veicoli che dovrebbero contribuire in primis alla transizione ecologica».

«Sarebbe meglio», prosegue Adolfo De Stefani Cosentino «guardare la realtà e riconoscere che finora lo schema di incentivazione non è stato in grado di far avanzare in modo deciso la quota dell'elettrico, che resta inchiodata a circa il 4% e molto distante dalla performance degli altri grandi Paesi europei, e purtroppo, temo che anche la rinnovata riformulazione dell'Ecobonus, tra l'altro limitata al solo 2024, non sia funzionale all'obiettivo».

«Infatti, promuovere i veicoli elettrici attraverso robusti incentivi a chi rottama veicoli ante Euro 3 resta estremamente difficile, così come destinare una quota del 40% delle risorse alla fascia 61-135 g/km di CO2 non sembra

essere una scelta strategica efficace per spingere nella direzione dei veicoli sostenibili. In via alternativa, sarebbe utile impiegare tali risorse nell'attuazione di una riforma fiscale strutturale sugli autoveicoli che avvicini, anche gradualmente, l'Italia all'Europa. Una revisione della deducibilità dei costi e degli ammortamenti sulle auto aziendali, così come della percentuale di detraibilità dell'IVA e una riduzione nella tassazione dei fringe benefit per le aziende che mettono a disposizione auto elettriche ai propri dipendenti, sono misure che sosterebbero più velocemente e stabilmente lo svecchiamento del parco circolante in ottica green, con effetti positivi anche sul mercato dell'usato».

«Ad ogni modo», conclude **De Stefani Cosentino** «nella speranza che il piano odierno possa tener conto di tali riflessioni, auspichiamo una rapida conclusione dell'iter legislativo e di adeguamento della piattaforma onde evitare ulteriori penalizzazioni sul mercato».

L'analisi del mercato dal punto di vista dei canali di vendita, indica un discreto andamento dei privati (+9,9%), un lieve calo delle società (-0,6%) e una buona performance del noleggio (+18,6%), con le relative quote che si attestano rispettivamente a 61,8%, 12,6% e 25,6%.

Sul fronte delle alimentazioni, i dati confermano come le auto ibride elettriche (in aumento del +14,3%) dominano il mercato con una quota circa del 38%, seguite da quelle a benzina (in crescita tendenziale +26,5%) con una rappresentatività al 30,5%. Il Gpl ottiene una crescita del +17,9% (quota 11%), mentre il diesel con un calo mensile del -9% scende al 15,5% di rappresentatività. Purtroppo, sul lato delle auto elettriche e plug-in, la perdita di immatricolazioni è pesante e pari rispettivamente a -13,3% e -33,9%, con una quota complessiva inferiore al 5%.

Le immatricolazioni a metano ammontano solo a poco più di 200 pezzi e non sono significative sul totale del mese.

Negli ultimi tre giorni di gennaio è stato immatricolato il 38% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni Federauto sui dati Dataforce, hanno rappresentato il 7,9% dei volumi di vendita mensili, con una flessione del -4,6% rispetto a gennaio 2023.

"Fabbricazione ora a pieno regime"

Il presidente di Federauto spiega che il 2023 è stato un anno di ripresa per il settore automobilistico grazie al ritorno a pieno regime della produzione. I modelli di successo includono Mercedes, MG, Dacia, Renault e Nissan. Tuttavia, il mercato dell'elettrico in Italia è ancora in ritardo rispetto ad altri paesi europei. Non si prevede un ritorno ai livelli pre Covid nel 2024.



"Fabbricazione ora a pieno regime"

Adolfo Cosentino De Stefani, presidente nazionale di Federauto, è il titolare di De Stefani Group, concessionaria Mercedes, Smart, MG, Renault, Nissan e Dacia. Perché il 2023 è stato l'anno della ripresa?

"Perché il regime produttivo di fabbricazione è tornato a pieno regime e, l'immatricolato 2023, scaturisce dall'evasione dei contratti provenienti dal 2022. L'acquisito in termini di contratti per il 2023 è stato molto inferiore all'immatricolato".

Quali sono i modelli di successo?

"Per le Mercedes praticamente tutta la gamma; per MG, la vettura d'accesso a benzina, ovvero la ZS; per le Dacia, i modelli Daster e Sandero; per Renault prevalentemente i SUV; mentre per Nissan, Juke e Qashqai".

Nel 2024 si tornerà ai livelli pre Covid?

"Certamente no! Tra gli anni pre covid e il mercato odierno del nuovo c'è una differenza dovuta ai modelli offerti da tutte le case. A listino, infatti, non ci sono modelli con prezzi inferiori a 14.500 euro".

Come giudica

il mercato dell'elettrico?

"L'Italia è il fanalino di coda in Europa nell'elettrico puro, ma anche i paesi con quote d'immatricolazione di elettrico molto più alte delle nostre, non possono garantire un andamento che consenta il passaggio dell'elettrico nei tempi prestabiliti a livello comunitario. La tecnologia elettrica è in costante evoluzione e, per ora, è percepita dal cliente prevalentemente come una vettura da utilizzo urbano".

Incentivi a rischio

di VINCENZO BORGOMEIO



Pubblicato il 4 Febbraio 2024 ore 06:03

La tempesta perfetta, per il mondo dell'auto, inizia a prendere forma. Prima la paralisi del mercato con gli incentivi annunciati a dicembre e (probabilmente?) in vigore solo a metà marzo. Poi, il duello globale fra Governo e Stellantis che potrebbe – addirittura – portare a spostare gli incentivi (parliamo di 5,4 miliardi da qui al 2028), dai consumi alla produzione. Per essere chiari, una manovra che non finanzia più chi vuole comprare una macchina, ma quegli industriali che producono in Italia, che fanno crescere il Pil e creano posti di lavoro. Se fosse così sarebbe la fine definitiva perché già nel mese di gennaio, sia pure con numeri in crescita per via delle immatricolazioni delle auto vendute a dicembre, abbiamo avuto la prova del crollo imminente: le immatricolazioni delle auto “alla spina”, ibride plug-in ed elettriche (quelle che dovrebbero beneficiare degli incentivi) sono sprofondate ad una quota di mercato del 4,9%, la più bassa da gennaio 2021. Parallelamente si è interrotto il processo di riduzione delle emissioni di CO2, che a gennaio hanno registrato un aumento del 2,2% a 123 g/Km, un livello che non si registrava da aprile 2021.

I concessionari? Disperati. E' tutto fermo: “Gli incentivi arrivano con forte ritardo – spiega infatti Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto,

associazione di settore – visto che il provvedimento lo avevamo chiesto oltre un anno e ora con tutte le problematiche connesse alla sfasatura temporale tra la ‘politica dell’annuncio’ e l’effettiva operatività delle misure, sta impattando sugli ordini di acquisto. In attesa dei nuovi e più elevati contributi, cresce freneticamente l’indecisione e la confusione tra la clientela che decide di procrastinare gli acquisti dei veicoli nuovi, in particolare di quelli elettrici e plug-in, per avere un quadro più chiaro e definitivo prima di valutare l’opportunità di una sostituzione”. D’altra parte come fai a comprare oggi una macchina elettrica sapendo che domani (non si sa quando) potresti averla con quasi 14 mila euro di sconto?

Incentivi auto 2024, preoccupano i tempi di attuazione

03 Febbraio 2024



Il Governo ha presentato il primo febbraio il **nuovo Ecobonus 2024** che prevede un nuovo schema che permetterà di ottenere un contributo fino a 13.750 euro per l'acquisto di una nuova auto elettrica a fronte della rottamazione di un vecchio veicolo. Tuttavia, per l'entrata in vigore dei nuovi incentivi **ci vorrà tempo**. Si stima che bisognerà attendere **almeno la metà del mese di marzo**.

Proprio le **tempistiche stanno preoccupando** le associazioni di categoria che temono che il mercato possa risentirne visto che le persone ovviamente aspetteranno l'**entrata in vigore del nuovo Ecobonus** per poter approfittare dei maggiore sconti. Effettivamente, i **dati di gennaio 2024 del mercato auto**, pur positivi nel loro complesso, hanno messo in luce un **evidente rallentamento delle immatricolazioni delle elettriche e delle Plug-in** probabilmente proprio dipeso dall'attesa dei nuovi incentivi.

I numeri sono molto chiari in tal senso. Per i modelli BEV ci sono state solamente 2.984 immatricolazioni. Parliamo di un calo del 10,8% e di uno share di appena il 2,1%. 4.105 i modelli Plug-in immatricolati. Flessione del 33,1% e share del 2,8%. Dunque, le associazioni

di categoria, pur apprezzando la nuova struttura degli incentivi, **chiedono al Governo di fare presto.**

I TIMORI

Timori condivisi da Motus-E che invita alla massima rapidità nel processo attuativo in modo da evitare il rischio di una paralisi di mercato.

Al Tavolo Automotive il Governo ha ufficializzato l'attesa revisione dell'Ecobonus, che potrà senz'altro accelerare lo sviluppo della mobilità elettrica in Italia, assottigliando il gap che ci separa dagli altri grandi Paesi europei. Adesso diventa essenziale la massima rapidità nel processo attuativo, affinché gli incentivi arrivino velocemente ai cittadini, che in questa fase di passaggio da uno schema incentivante all'altro stanno inevitabilmente rinviando gli acquisti, con il rischio di generare una pericolosa paralisi del mercato.

Come avevamo già visto, **anche UNRAE** chiede che il Governo sia veloce nel completare l'iter per rendere disponibili i nuovi incentivi, soprattutto alla luce dei dati del mercato di gennaio che mostrano un deciso rallentamento del mercato delle elettriche e delle Plug-in.

Il Decreto finalizzato dal MIMIT ha intrapreso l'iter amministrativo di ratifica da parte degli altri Ministeri interessati e della Presidenza del Consiglio, cui seguirà il vaglio della Corte dei Conti: considerando i tempi per esaurire i vari passaggi autorizzativi e per aggiornare la piattaforma di Invitalia, i nuovi incentivi saranno operativi non prima della metà di marzo 2024, con il rischio concreto che nel frattempo il mercato rimanga paralizzato. I timori di un'attesa deleteria per il mercato sembrano confermati dal forte rallentamento non solo della raccolta ordini, ma anche delle immatricolazioni di auto BEV e PHEV, che a gennaio si fermano a quota 2,1% per le BEV e 2,8% per le PHEV: in totale, una quota del 4,9% di auto con la spina, la più bassa da Gennaio 2021.



Positivo il giudizio sugli incentivi da parte di **Anfia** che auspica che il nuovo Ecobonus possa entrare in vigore il prima possibile.

Siamo fiduciosi che il nuovo piano incentivi presentato in occasione dell'incontro plenario del Tavolo Sviluppo Automotive, nei prossimi mesi possa sostenere la domanda, contribuendo al raggiungimento di un livello fisiologico delle immatricolazioni nel 2024. Bene per l'aumento degli importi unitari per l'acquisto delle auto elettriche, per la progressività del bonus in funzione della classe Euro del veicolo rottamato e per l'estensione degli incentivi a tutte le persone giuridiche con l'eccezione dei concessionari – misure fondamentali nella direzione della graduale decarbonizzazione e del rinnovo del parco circolante. Auspichiamo che sia rapido l'iter di pubblicazione del DPCM che disciplinerà il nuovo schema di incentivazione, così da rendere presto effettive le misure.

Più critica la posizione di **Federauto** che parla di ritardi del Governo rispetto alle richieste avanzate già oltre un anno fa dalla filiera automotive. In ogni caso, auspica che il nuovo Ecobonus possa entrare in vigore il prima possibile.

Appreziamo lo sforzo e l'impegno del Ministro Urso nel modificare l'attuale schema di incentivi che ha dimostrato di non funzionare in modo efficace a causa degli stringenti paletti in termini di platea dei beneficiari e soglie. Tuttavia, il nuovo provvedimento arriva con forte ritardo rispetto alle richieste avanzate già oltre un anno fa dalla filiera automotive, con tutte le problematiche connesse alla sfasatura temporale tra la 'politica dell'annuncio' e l'effettiva operatività delle misure, che inevitabilmente sta impattando sugli ordini di acquisto. In attesa dei nuovi e più elevati contributi, cresce freneticamente l'indecisione e la confusione tra la clientela, la quale decide di procrastinare gli acquisti dei veicoli nuovi, in particolare di quelli elettrici e plug-in, per avere un quadro più chiaro e definitivo prima di valutare l'opportunità di una sostituzione. Tale fenomeno si ricava dai numeri di gennaio, in cui la flessione dell'elettrico del -13,3% rispetto a gennaio 2023 (che aveva a sua volta fatto già registrare un calo del -8,6%) mostra un peggioramento nella preferenza di acquisto di veicoli che dovrebbero contribuire in primis alla transizione ecologica.

06 Febbraio 2024

Federauto: immatricolazioni auto gennaio +10,6%



Secondo i dati diffusi dal Ministero dei trasporti, gennaio ha totalizzato 141.946 immatricolazioni di autovetture, segnando un +10,6% rispetto alle 128.329 registrate a gennaio dello scorso anno.

«Questa mattina durante il Tavolo Automotive tenutosi al Mimit, sono state presentate le linee del nuovo piano incentivi 2024 che, oltre alle risorse già stanziare per quest'anno (590 milioni per autovetture e

veicoli commerciali), prevede anche l'impiego dei residui pregressi, al fine di sostenere la transizione ecologica del settore e il rinnovo del parco circolante più vetusto», dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

«Apprezziamo lo sforzo e l'impegno del Ministro Urso nel modificare l'attuale schema di incentivi che ha dimostrato di non funzionare in modo efficace a causa degli stringenti paletti in termini di platea dei beneficiari e soglie. Tuttavia, il nuovo provvedimento arriva con forte ritardo rispetto alle richieste avanzate già oltre un anno fa dalla filiera automotive, con tutte le problematiche connesse alla sfasatura temporale tra la 'politica dell'annuncio' e l'effettiva operatività delle misure, che inevitabilmente sta impattando sugli ordini di acquisto. In attesa dei nuovi e più elevati contributi, cresce freneticamente l'indecisione e la confusione tra la clientela, la quale decide di procrastinare gli acquisti dei veicoli nuovi, in particolare di quelli elettrici e plug-in, per avere un quadro più chiaro e definitivo prima di valutare l'opportunità di una sostituzione. Tale fenomeno si ricava dai numeri di gennaio, in cui la flessione dell'elettrico del -13,3% rispetto a gennaio 2023 (che aveva a sua volta fatto già registrare un

calo del -8,6%) mostra un peggioramento nella preferenza di acquisto di veicoli che dovrebbero contribuire in primis alla transizione ecologica».

«Sarebbe meglio», prosegue Adolfo De Stefani Cosentino «guardare la realtà e riconoscere che finora lo schema di incentivazione non è stato in grado di far avanzare in modo deciso la quota dell'elettrico, che resta inchiodata a circa il 4% e molto distante dalla performance degli altri grandi Paesi europei, e purtroppo, temo che anche la rinnovata riformulazione dell'Ecobonus, tra l'altro limitata al solo 2024, non sia funzionale all'obiettivo».

«Infatti, promuovere i veicoli elettrici attraverso robusti incentivi a chi rottama veicoli ante Euro 3 resta estremamente difficile, così come destinare una quota del 40% delle risorse alla fascia 61-135 g/km di CO2 non sembra essere una scelta strategica efficace per spingere nella direzione dei veicoli sostenibili. In via alternativa, sarebbe utile impiegare tali risorse nell'attuazione di una riforma fiscale strutturale sugli autoveicoli che avvicini, anche gradualmente, l'Italia all'Europa. Una revisione della deducibilità dei costi e degli ammortamenti sulle auto aziendali, così come della percentuale di detraibilità dell'IVA e una riduzione nella tassazione dei fringe benefit per le aziende che mettono a disposizione auto elettriche ai propri dipendenti, sono misure che sosterrrebbero più velocemente e stabilmente lo svecchiamento del parco circolante in ottica green, con effetti positivi anche sul mercato dell'usato».

«Ad ogni modo», conclude De Stefani Cosentino «nella speranza che il piano odierno possa tener conto di tali riflessioni, auspichiamo una rapida conclusione dell'iter legislativo e di adeguamento della piattaforma onde evitare ulteriori penalizzazioni sul mercato».

L'analisi del mercato dal punto di vista dei canali di vendita, indica un discreto andamento dei privati (+9,9%), un lieve calo delle società (-0,6%) e una buona performance del noleggio (+18,6%), con le relative quote che si attestano rispettivamente a 61,8%, 12,6% e 25,6%.

Negli ultimi tre giorni di gennaio è stato immatricolato il 38% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni Federauto sui dati Dataforce, hanno rappresentato il 7,9% dei volumi di vendita mensili, con una flessione del -4,6% rispetto a gennaio 2023.

Innovazione e incentivi: Il pensiero di Adolfo Cosentino



In un'esclusiva intervista, **Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto**, condivide le sue riflessioni critiche sull'attuale politica di incentivi per i veicoli elettrici in Italia.

Sottolineando **l'urgenza di un cambiamento strategico**, il Presidente mette in guardia contro la tendenza a replicare strategie passate, che inevitabilmente condurranno agli stessi risultati:

«Se facciamo le stesse cose che abbiamo sempre fatto, otterremo gli stessi risultati

che abbiamo sempre ottenuto».

Facendo appello alla saggezza di Albert Einstein, Cosentino invita a una riflessione critica sulle politiche di sostegno alla mobilità sostenibile, evidenziando la **necessità di innovare l'approccio** per realizzare un futuro più verde nel settore automobilistico.

Con **solo il 4% di auto elettriche vendute rispetto al totale, l'Italia si trova ben al di sotto della media europea**, un gap che richiede azioni decisive e innovative.

Politiche fiscali e incentivi: un ostacolo all'innovazione

Cosentino sottolinea un problema fondamentale: *«la gestione omogenea della transizione verso l'elettrico in tutta Europa, senza considerare le specificità di ciascun paese»*. **Un esempio lampante è la non detraibilità dell'IVA per i possessori di partita IVA in Italia, a differenza di quanto accade nel resto dell'Europa**. Cosentino propone una rivoluzione delle politiche di incentivo e del quadro fiscale, che potrebbero catalizzare una vera svolta verso l'elettrico.



Adolfo Cosentino, Presidente di Federauto

«È sorprendente constatare che l'Italia rappresenti l'unico paese in Europa dove l'IVA, pur essendo un'imposta europea, non è completamente detraibile per i titolari di partita IVA, a differenza di quanto avviene negli altri 27 paesi, inclusa l'Inghilterra. Questa situazione rappresenta un chiaro problema, considerando che ogni mese il 53% delle nuove immatricolazioni riguarda privati, e che il 91% dei veicoli circolanti in Italia appartiene a privati, su

un totale di 40 milioni. Ciò significa che l'auto nuova o usata diventa una scelta prevalente per il privato, mentre le aziende, che rappresentano quella restante percentuale e rinnovano il parco auto circa ogni tre anni, si trovano penalizzate. Se l'Italia allineasse la detraibilità dell'IVA a quella praticata nel resto d'Europa, non solo favoriremmo l'acquisto di veicoli elettrici da parte delle aziende, ma potremmo anche ridurre il cuneo fiscale, incentivando così un maggior numero di imprese a rinnovare più frequentemente il proprio parco veicoli con modelli elettrici».

Le modifiche suggerite da Cosentino, quali la detraibilità dell'IVA e l'abolizione del fringe benefit per l'uso di auto elettriche aziendali, mirano a rendere il mercato italiano non solo più accessibile ma anche più attrattivo per le imprese e i privati. Tali interventi promettono di accelerare significativamente l'adozione di veicoli elettrici, contribuendo a una transizione energetica più rapida ed efficace.

Discrepanze nel settore e il ruolo di ANIASA

L'intervista mette in luce la distanza tra le necessità dei concessionari e gli obblighi dei produttori, che si trovano a dover soddisfare specifiche quote di vendita legate alla carbon tax. Questo disallineamento tra offerta e domanda sottolinea l'importanza di adottare strategie incentrate sul mercato. **ANIASA, l'Associazione confindustriale attiva nel noleggio e nel leasing automobilistico, supporta la necessità di una riforma fiscale,** pur operando in un contesto diverso da quello dei concessionari e dei produttori.

D'altro canto, il Presidente di Federauto sottolinea la **versatilità di ANIASA nel rispondere alle esigenze di un mercato in continua evoluzione**, distinguendosi per un approccio che va oltre la semplice commercializzazione di prodotti, per abbracciare una visione più complessa e integrata del servizio al cliente, così dichiarando:

«Penso proprio che ANIASA condivida la mia teoria. Tuttavia, ANIASA adotta quello che definirei un approccio 'a rimorchio', ossia una modalità reattiva che si modella in funzione

delle correnti di mercato: ANIASA vende mongolfiere se si vendono mongolfiere, astronavi se si vendono astronavi e lo stesso discorso vale per le macchine, non cambia nulla. La natura del prodotto offerto varia in base alla domanda. La mia osservazione riguarda il mercato in generale, non specificatamente la posizione di ANIASA, che si distingue per il suo approccio più affine al settore bancario e al leasing, piuttosto che alla mera vendita di prodotti».

Verso una mobilità sostenibile

La transizione verso **l'automobile elettrica è un'opportunità imperdibile per l'Italia di rinnovarsi sotto il segno della sostenibilità e dell'innovazione.** È fondamentale che il Paese si muova con decisione verso **l'adattamento delle politiche di incentivo e la revisione del sistema fiscale, per rispondere con efficacia alle sfide del mercato** e aprire la strada a un futuro automobilistico all'avanguardia. *«La collaborazione tra tutti i soggetti coinvolti sarà cruciale per superare gli ostacoli attuali e navigare con successo verso un orizzonte elettrico».*



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

TRUCK
Cartaceo

Tir, riparte il traffico ma è allarme emissioni

Trasporto pesante

Osservatorio Mit: nel 2023 i camion in autostrada oltre i valori pre Covid (2019)

Marco Morino

I mezzi pesanti (Tir) tornano a circolare massicciamente lungo la rete autostradale nazionale e la ripresa del traffico rilancia un'emergenza cronica che affligge il parco circolante italiano, caratterizzato da veicoli molto vecchi e spesso inquinanti. Un dato allarmante, visti gli altissimi livelli di smog che gravano sulla pianura padana, dove si concentra la gran parte del traffico. Diventa sempre più urgente per l'Italia sostenere, anche attraverso incentivi statali, lo sforzo delle imprese ad investire in mezzi di nuova generazione, tenuto conto degli obiettivi sfidanti imposti dall'Unione europea, che prevedono per i Tir un taglio drastico delle emissioni di CO₂ entro il 2040 (-90%). Ma andiamo con ordine.

Nel 2023, il traffico di veicoli pesanti registrato su strade e autostrade italiane ha superato i livelli

pre-Covid (anno 2019). Lo mostra l'ultimo report dell'Osservatorio sulla mobilità di passeggeri e merci elaborato dal Mit (ministero Infrastrutture e Trasporti). In particolare, sulla rete Anas questo si è rivelato maggiore per circa l'1% dei volumi, mentre per quel che riguarda le autostrade, la crescita è stata del 4% rispetto ai valori del 2019. Va sottolineato peraltro che dopo il pesante tonfo del 2020 (-9% e -14% rispettivamente), nel 2021 l'andamento era risultato in linea con quello del 2019 (0% di variazione su entrambe le reti), mentre nel 2022 le rilevazioni, pur mostrando un recupero sulle autostrade (+3%), evidenziavano ancora la stabilità sulla rete Anas (0%).

E veniamo al parco circolante. Secondo lo studio di Confindustria su trasporti e logistica presentato lo scorso mese di gennaio, l'attuale fotografia dei veicoli pesanti, rimorchi e semirimorchi che viaggiano in Italia è sconcertante. Oltre il 50% dei veicoli è di classe inferiore all'Euro IV e ha un'età media di 13 anni, mentre per i rimorchi l'età media è di circa 17 anni. Inoltre, il 97% dei camion in circolazione in Italia è alimentato a gasolio (i camion elettrici rappresentano lo 0,3% del totale). Confindustria sottolinea che il rinnovo delle flotte è tema di diretto interesse della committenza industriale,

che sempre più ricerca e vuole lavorare con fornitori di servizi di trasporto che si avvalgono di flotte moderne e meno inquinanti. Da parte loro, le associazioni di categoria (Anfia, Anita, **Federauto**, Unatras e Unrae) sollecitano il governo a sostenere la transizione green dell'autotrasporto merci attraverso un piano di incentivi statali volto all'introduzione, anche in Italia, di veicoli elettrici, a idrogeno, a gas naturale, ibridi e tradizionali alimentati a biocarburanti, tutti dotati dei più innovativi sistemi di sicurezza.

E dal governo arriva una prima risposta. Il Mit ha pubblicato qualche giorno fa il decreto direttoriale che disciplina le modalità di erogazione di 25 milioni di euro di contributi pubblici destinati agli acquisti di nuovi camion che saranno effettuati dalle imprese del settore autotrasporto. Il decreto stabilisce che le imprese potranno presentare le loro domande dal 4 al 22 marzo 2024. Un primo passo incoraggiante, ma per la filiera dell'autotrasporto è necessario fare di più: le associazioni propongono di riformare il Fondo investimenti autotrasporto e rifinanziarlo con una dotazione di circa 700 milioni di euro fino al 2026, così da garantire in un triennio l'eliminazione dalla circolazione del 25-30% dei veicoli più vetusti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Scatta l'allarme sul parco circolante, tra i più vecchi e inquinanti d'Europa: serve un piano d'incentivi statali

La flotta.

L'età media dei veicoli industriali al di sopra delle 3,5 tonnellate di portata circolanti in Italia è di circa 14 anni (9,4 anni in Germania).



La svolta sui Tir ecologici vale 700 milioni

L'allarme del comparto

All'Italia servono fondi ingenti per adeguarsi al regolamento Ue in arrivo

Laura La Posta
Marco Morino

La Ue ieri ha confermato la svolta ecologica dei Tir e degli autobus, che devono tagliare le emissioni del 45% entro il 2030, del 65% al 2035 e del 90% al 2040. Al meeting Coreper in Belgio la Germania non si è astenuta sul voto della proposta di regolamento CO₂ Hdv (heavy-duty vehicle), come paventato nei giorni scorsi. E quindi l'iter normativo procederà speditamente. Ma serviranno misure di accompagnamento economiche per sostenere una

transizione ecologica così forte, che riguarda il trasporto della maggior parte delle merci nel continente e che vale il 6% delle emissioni di gas serra della Ue.

L'impatto sull'Italia, in particolare, sarà pesante. La normativa rischia di mettere in ginocchio l'autotrasporto, caratterizzato da un parco circolante tra i più vecchi d'Europa e per oltre la metà composto da veicoli di classe inferiore all'euro IV. Il 97% dei mezzi pesanti è alimentato da motori diesel, ma l'Europa spinge verso la trazione elettrica (che in Italia vale solo lo 0,3% del totale). Le associazioni dell'autotrasporto e dell'automotive Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae hanno quindi chiesto al Governo di adottare un piano di incentivi che aiuti le imprese dell'autotrasporto, tra le quali vi sono miriadi di padroncini - la cui flotta spesso è rappresentata da un solo mezzo - ad avviare la transizione ecologica. Il

fabbisogno finanziario è stimato però in 700 milioni di euro, che dovrebbero supportare gli investimenti fino al 2026 in veicoli a emissioni zero e loro infrastrutture, così da garantire l'eliminazione dalla circolazione del 25-30% dei veicoli più inquinanti. Gli altri Paesi europei (in primis Germania, Francia, Spagna e Austria) hanno già varato ingenti incentivi (contro i 50 milioni italiani). La Germania, dal 2021 al 2024, ha messo a disposizione ben 1,6 miliardi di euro. Non stupisce quindi che abbia approvato la bozza di regolamento taglia-emissioni dei Tir, chiedendo solo una modifica: l'inserimento degli e-fuel (come già negoziato per l'analoga normativa auto) e ottenendo un generico riferimento a tutti i carburanti neutri. Non stupisce neanche che l'Italia abbia scelto l'astensione (quindi un voto critico), assieme a Polonia, Slovacchia e Repubblica Ceca.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

DECISIVO IL VOTO DELLA GERMANIA

Mannaia verde sui tir: ci costerà 700 milioni

Sì al regolamento Ue. Il nostro Paese ha una delle flotte più vecchie del continente

di **GIANLUCA BALDINI**

■ L'Ue taglia drasticamente le emissioni di tir e autobus. La conferma arriva dal meeting Coreper in Belgio e i livelli inquinanti dovranno diminuire del 45% entro il 2030, del 65% entro il 2035 e del 90% entro il 2040. Il problema è che l'Italia ha un parco circolante di tir e autobus tra i più vecchi d'Europa (13 anni di media a veicolo) e quindi si stima che dovrà spendere circa 700 milioni di euro per adeguarsi ai nuovi paletti di Bruxelles.

La norma è passata anche perché, contrariamente alle attese, la Germania non si è astenuta sul voto del regolamento CO₂ hdv (heavy duty vehicle) ed è quindi passata la linea ambientalista della Commissione. Ora, però, serviranno delle misure che accompa-

gnino il nostro Paese e tutti i membri dell'Ue in questa difficile transizione.

Con il 50% del parco circolante che non è nemmeno Euro 4 ed è responsabile del 6% delle emissioni totali di gas a effetto serra all'interno dell'Ue, ora le associazioni di autotrasportatori chiedono incentivi. A fare da capofila sono Anfia, Anita, **Federauto**, Unatras e Unrae, il tempo, però, stringe. Anche perché la prima fermata è nel 2030. Serviranno subito, quindi, incentivi che supportino investimenti in veicoli a emissioni zero così da garantire in un triennio l'eliminazione dalla circolazione del 25-30% dei veicoli più vecchi, inquinanti e poco sicuri.

In effetti, le associazioni non hanno tutti i torti. In Italia gli incentivi passati sono stati piuttosto esigui, con gli ultimi erogati per il periodo 2022-

2025 che erano di appena 50 milioni di euro, 25.000 euro a mezzo. Ben diversi i numeri in altri Paesi dell'Ue. L'Austria, ad esempio, ha messo sul piatto per il periodo 2023-2025 ben 365 milioni. La Francia 534 milioni dal 2023 al 2030. La Spagna ha erogato 174 milioni dal 2022 al 2024. Ma il riferimento in Europa è la Germania, che ha messo a disposizione dal 2021 al 2024 1,6 miliardi di euro.

Va aggiunto poi, che in Italia i tir elettrici non godono di grande successo. Secondo i dati Anfia, nel 2023 nel nostro Paese sono stati immatricolati 72 camion a batteria. Nel 2022 erano 17. In totale, questi mezzi rappresentano lo 0,3% del totale del parco circolante. Questo mondo per il 97% va a gasolio, carburante contro cui Bruxelles sta facendo la guerra da tempo.

Ora che c'è l'accordo politico tra gli Stati membri, insomma, l'iter normativo sarà una formalità o quasi. La proposta di regolamento Co₂ hdv andrà avanti a passo sostenuto. Queste le prossime tappe: una volta ottenuta la luce verde al Parlamento europeo in plenaria e poi al Consiglio, mancherà solo la pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* dell'Unione europea. Dopodiché il regolamento sarà subito applicabile negli ordinamenti nazionali, senza bisogno di alcun recepimento con norme ad hoc. Per intenderci, insomma, ormai il dado è tratto e tra poco il cambio con i tir elettrici sarà obbligatorio. Con buona pace dei molti padroncini che hanno un solo mezzo a disposizione e rischieranno di finire a gambe all'aria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





CORNER DEALER DI MASSIMO ARTUSI

VICEPRESIDENTE FEDERAUTO CON DELEGA TRUCK E VEICOLI COMMERCIALI

UN FONDO PER DARE AVVIO, DA SUBITO, A QUEL CAMBIAMENTO CHE SERVE

Per chi, come noi concessionari, vuole davvero impegnarsi nella battaglia per la transizione green non esiste soltanto il fronte delle istituzioni europee dove si decidono tempi, standard e soprattutto alimentazioni per combattere climalteranti e inquinanti nei trasporti. Anzi, concentrare l'attenzione su quelle date - così vicine, ma anche così lontane - del 2030, del 2035, del 2040 - rischia di mettere in secondo piano quello che accade nel frattempo, come se quelle scadenze dovessero segnare l'inizio di una rivoluzione verde ineluttabile e irreversibile, mentre, come al solito, più si carica un'idea di accezioni iperboliche, più questa finisce per diventare impraticabile e irrealizzabile.

Perché una vera rivoluzione green nei trasporti, per misurarsi con la realtà non può che partire subito, con una forte riduzione dell'impatto sul clima e sull'ambiente (in questa sede trascuriamo volontariamente il tema Sicurezza) causato, soprattutto in Italia, da centinaia di migliaia di veicoli pesanti - di standard inferiore all'Euro 5. Il rallentamento del rinnovo del parco, che certamente ha origini antiche e causate da un mercato che a fatica riesce a tenere i conti in equilibrio (e a questo tema accenniamo solamente perché ha radici complesse), è inevitabilmente frutto anche dei venti dell'incertezza che arrivano da Bruxelles. Prima di investire sui nuovi veicoli i cui costi (di investimento e di esercizio) stanno già lievitando proprio a causa dei costi della ricerca, le imprese vorrebbero - e dovrebbero - avere, se non prospettive completamente chiare, almeno sostegni concreti, efficaci e rapidi che permettano loro di affrontare fin da ora la strada della decarbonizzazione. Per questo le associazioni della filiera - tutte insieme - dai costruttori di Anfia e Anita, ai trasportatori di Anita e Unatras e, ovviamente, ai concessionari di Federauto - si sono fatti promotori di una roadmap da sottoporre al nostro governo, per l'efficientamento del parco circolante dei veicoli industriali.

Si tratta di riorganizzare la massa di incentivi finora distribuiti da diversi soggetti statuali, con criteri non sempre coerenti e modalità spesso farraginose, per far sì che per i prossimi tre anni 700 milioni di risorse pubbliche vengano indirizzate per supportare gli investimenti in veicoli a emissioni zero e le loro infrastrutture, a stimolare la diffusione dei carburanti

rinnovabili, a garantire procedure rapide di liquidazione. In questo modo, partendo fin da quest'anno, secondo le nostre stime, il fondo potrebbe influire gradatamente fino al 30% del parco, con un impatto determinante non solo sull'inquinamento e sui climalteranti (e anche - lo ripetiamo - sulla sicurezza), con largo anticipo sui tempi programmati dai legislatori europei per la decarbonizzazione del futuro e contribuire positivamente alla competitività del nostro Autotrasporto. Ma altri capitoli su cui si dovrà agire sono la vetustà del parco dei veicoli commerciali leggeri che soffrono degli stessi problemi del parco pesante (seppur con soluzioni parzialmente diverse, a partire dalla revisione dell'Ecobonus di cui da troppo tempo si attende un apposito DPCM), i veicoli "vocazionali" e tutti gli altri.

Aspettiamo con fiducia la risposta del nostro governo, convinti come siamo che limitarsi a pensare che la transizione green sia solo quella che partirà nel 2035 (nel 2040 per i camion più pesanti), che penalizza solo costruttori e aziende (si legga a proposito cosa ha scritto l'IRU al riguardo) sarebbe un grave errore che, alla fine, pagheremmo tutti.

Massimo Artusi,
Vicepresidente
Federauto
con delega
Truck e Van.





DAF VEICOLI INDUSTRIALI | PAOLO STARACE ILLUSTRATE I RISULTATI 2023 E LE PROSPETTIVE PER IL NUOVO ANNO

BENCHÉ IN VESTE DI "PRIMO DIPENDENTE" DELLA FILIALE ITALIANA DEL MARCHIO OLANDESE, DELLA QUALE SNOCCIOLA I POSITIVI DATI DI MERCATO INDIVIDUANDO SPAZI DI CRESCITA NEL SEGMENTO CARRI, STARACE NON PUÒ NON COMMENTARE, DA PRESIDENTE DELLA SEZIONE VEICOLI INDUSTRIALI DI UNRAE, UN'ITALIA CHE RISCHIA DI RIMANERE INDIETRO PROPRIO NEL SETTORE TRASPORTI.

di **Cristina Altieri**
Milano

Un'analisi preziosa, quella compiuta in occasione del tradizionale incontro con la stampa di fine anno da Paolo Starace, Amministratore Delegato di DAF Veicoli Industriali. Che ha regalato la prospettiva non solo del marchio che rappresenta, ma anche, inevitabilmente, un angolo di analisi trasversale, visto che il nostro è l'agguerrito portavoce per il settore veicoli industriali di UNRAE, l'associazione dei costruttori esteri. Che insieme ad ANFIA e agli altri maggiori enti rappresentativi del comparto ad Ecomondo 2023 ha stilato un vero e proprio business plan per il futuro del trasporto che ora, in bella vista, sul tavolo del Governo.

"I risultati del nostro gruppo a livello globale - ha esordito Paolo Starace - parlano chiaro: riferendoci all'intero Gruppo Paccar siamo stati protagonisti di una crescita rilevante con le vendite passate da 20,69 miliardi di dollari del 2022 a 26,05, e gli utili netti da 2,09 a 3,18. Parliamo di risultati aggiornati a fine settembre, che non tengono conto dell'ultimo trimestre di entrambi gli anni. Nello stesso periodo abbiamo investito 302 milioni in ricerca e sviluppo". Sono numeri eccellenti soprattutto se si considera il contesto generale, e in particolare il tema relativo all'inflazione che ha portato, com'è noto, la Banca Centrale Europea ad alzare i tassi di interesse, circostanza che oggi continua ad esercitare un forte impatto sulla domanda del veicolo industriale. "Tutto confermato anche rivolgendo lo sguardo all'indicatore dato dal Maut: i passaggi autostradali in Germania stanno fluttuando, significa che il traffico sta diminuendo e questo è un effetto del calo della produzione industriale". Ma come sta andando il marchio DAF in Europa rispetto ai competitor? "Notiamo una convergenza di quasi tutti i costruttori verso la quota del 16 per cento, che è la nostra. Parlando di veicoli sopra le 16

Tutti uniti al di là dei brand per la competitività del settore

tonnellate ci attestiamo infatti su un 15,9 per cento: se per quanto concerne i trattori siamo uno dei brand preferiti a livello europeo, la parte dei carri, con un risultato dell'11,1 per cento, ci tira verso il basso. Baseremo su questo settore il cambiamento di passo che ci permetterà di operare ancora meglio nel 2024". Con un 20,5 per cento DAF è in testa alla classifica europea nel segmento dei trattori, merito - anche - del nuovo prodotto con le cabine allungate che conferiscono un vantaggio competitivo non indifferente: "Abbiamo almeno due anni di strada già percorsa rispetto ai competitor, almeno finché qualche altro brand non arriverà proponendo lo stesso prodotto". Sono dunque armi affilate e convincenti quelle di cui dispone DAF per affrontare un 2024 che si preannuncia un anno impegnativo. "Quello che vorremmo vedere, sia come DAF che come



Milanese, classe 1970, Paolo Starace inizia in DAF nel 1999 come responsabile del credito e dello sviluppo rete.

importanti, che arrivano ad un azzeramento del costo in caso di veicoli elettrici. "Ciò che non ci sta bene di questa normativa - argomenta Paolo Starace - è l'esclusione dell'HVO dal beneficio: la nostra gamma è già compatibile con questo carburante, che salvaguarda tra l'altro lo sviluppo motoristico degli ultimi decenni, una progressione tecnologica che se andassimo in toto sull'elettrico dovremmo cestinare senza pietà". L'interesse di DAF nei confronti dei carburanti sintetici non significa che non stia portando avanti programmi concreti anche su tutti gli altri fronti: l'idrogeno, che dall'anno prossimo verrà commercializzato in versione fuel cell negli Stati

nello stesso mese al 7,4 per cento, piuttosto basso dunque. Ci aspettiamo che i tassi scendano, e se dovessero tornare a livelli accettabili ripartirebbero gli investimenti e l'economia. Quanto alle vendite il 2023 è stato in termini numerici uno dei mercati più importanti degli ultimi 15-20 anni, un risultato interessante aiutato dall'onda lunga degli ordini incamerati nel 2022". Un contesto nel quale ancora una volta DAF si distingue quando si parla di trattori, un po' meno, a causa sempre della difficoltà sul segmento carri, sul cumulato. I dati di fine settembre posizionano DAF all'11,4 per cento, contro l'11,1 dello scorso anno, mentre se si considerano solo i trattori in particolare nel settore dei carri DAF sta portando avanti un programma di engagement con i body builder: i veicoli escono già dalla fabbrica pronti per essere allestiti, e questo riduce i costi e accorcia inevitabilmente i tempi di consegna. "È un progetto - conclude Paolo Starace - che stiamo portando avanti con tre allestitori, nel settore del trasporto refrigerato, della raccolta rifiuti e dell'edilizia. Ma più in generale stiamo cambiando la visione, abbiamo potenziato il personale, integrato un reparto specifico dedicato ai carri a capo del quale abbiamo posto un direttore di divisione, mentre in concessionaria abbiamo inserito una figura che aiuta la forza vendita ad occuparsi di questo tipo di veicoli, inevitabilmente più complessi dei trattori da tutti i punti di vista. Infine, sempre parlando di allestimenti, proponiamo un cambio di paradigma: sarebbe il caso che anche in Italia gli allestitori seguissero un percorso di industrializzazione per rimanere sul mercato e operare in modo profittevole".



UNRAE, è un ministro che quando parla all'interno dei palazzi della politica europea sia coerente con quello che racconta quando si trova entro i confini patri. La narrazione nazionale portata avanti dal governo è diversa a seconda della latitudine: benché il nostro ministro professi un approccio cauto sull'elettricità, quando poi si siede al tavolo delle decisioni si alzano i suoi limiti di tolleranza. In Italia poi abbiamo il tema degli incentivi, inesistenti, è questo è un peccato: altri Paesi hanno già iniziato a costruire il futuro, non solo a livello di parco, ma anche di infrastrutture, mentre noi siamo fermi, e il rischio è che l'Italia rimanga di nuovo indietro nella transizione energetica e in particolare nel settore della mobilità delle merci. Ad Ecomondo insieme ad ANFIA, ANITA, Federauto e UNATRAS abbiamo presentato un progetto ben articolato dove spieghiamo che è necessario un fondo da 700 milioni per restituire competitività al settore del trasporto nazionale. Ci auguriamo che venga preso in considerazione. Se c'era Matteo Salvini ad ascoltarci? No, ha mandato un videomessaggio il viceministro Rixi, il titolare del dicastero presenziava negli stessi giorni ad EICMA. Già - scherza con una punta di amarezza Starace - perché le merci in Italia si trasportano con gli scooter". Eppure ci sarebbe moltissimo da fare, visto che i tempi dettati dalle normative corro-

no: entro il 2030 le emissioni globali di gas serra dovranno essere ridotte del 43 per cento rispetto al 2019, un obiettivo ambizioso e a detta di molti analisti irraggiungibile, che impegna anche i costruttori di truck a fare la loro parte. "Se gli obiettivi non verranno raggiunti saremo multati - precisa l'Amministratore Delegato - e ricordiamo che non si sfugge:

il VECTO, lo strumento ideato dalla Commissione Europea per certificare il tasso di emissioni di CO2 di ciascun mezzo". Inoltre dal 1° dicembre la Germania calibra le proprie tariffe autostradali proprio in base al valore dato dal VECTO: i pedaggi sono stati generalmente incrementati poi, a seconda della classe di emissioni, si ottengono sconti

ogni veicolo oggi viene marchiato a fuoco tramite

Uniti, l'elettrico - già pronto, il prossimo anno verrà messo a disposizione un veicolo demo, con tutti i dealer già attrezzati per vendere e assistere veicoli a batteria - e l'ibrido. "Tornando all'Italia - riprende Starace - la situazione è complessa ma vediamo la luce in fondo al tunnel: il costo denaro è al 4,5 ma è stabile, l'inflazione è scesa dall'11,6 per cento del 22 al 5,3 di settembre 2023, e anche il tasso di disoccupazione si assesta

DAF Incetta di premi dalla stampa tedesca per l'XF 450 ALLORA POSSIAMO CHIAMARCI CAMPIONI DI EFFICIENZA

Nel 2023 DAF ha ottenuto numerosi premi per l'efficienza dei suoi veicoli: la serie New Generation DAF XF 450 stata nominata 'Green Truck 2023' dalle riviste tedesche VerkehrsRundschau e Trucker per il suo basso consumo di carburante e di ridotte emissioni di CO2, mentre nel test comparativo European Truck Challenge effettuato da Truck & Trailer Welt, il DAF XF 450 ha dimostrato ancora una volta di essere il veicolo più conveniente grazie al consumo combinato di carburante e AdBlue molto basso, e i costi operativi più favorevoli. Lo scorso mese lo stesso modello ha ottenuto anche l'European Transport Award for Sustainability dalla rivista tedesca Transport. Per celebrare questi risultati, DAF sta lanciando una serie Efficiency Champions dei veicoli XD, XF, XG e XG+ di Nuova generazione, i veicoli saranno disponibili con i motori PACCAR MX-11 e MX-13 e con

diverse versioni di cabina. Ciascun veicolo Efficiency Champions sarà dotato di una gamma completa di funzioni destinate all'efficienza del carburante, tra cui il DAF Digital Vision System (telecamera al posto degli specchietti) e un pacchetto aerodinamico completo con spoiler, minigonne, parafranghi e una speciale piastra di base con conduzione dell'aria progettata per un'efficienza ottimale. La serie Efficiency Champions è inoltre dotata di pneumatici con bassa resistenza al rotolamento, Predictive Cruise Control di serie e del potente MX Engine Brake PACCAR. L'efficienza è stata ulteriormente ottimizzata da una nuova generazione di software del motore, disponibile anche come aggiornamento per tutti i veicoli DAF di nuova generazione già consegnati. Il software garantisce non solo un funzionamento silenzioso ed equilibrato del motore, ma è

anche pronto per essere utilizzato su eventuali aggiunte future alla piattaforma di gestione delle flotte online di DAF, il cui scopo è facilitare la manutenzione predittiva. In questo modo, il veicolo sarà costantemente in contatto con la propria sede e con il concessionario, in modo che possa consigliare una manutenzione proattiva o (ove necessario) preventiva, al fine di garantire la massima disponibilità del veicolo. Grazie all'efficienza ottimale e alle basse emissioni di CO2 della serie Efficiency Champions, questi veicoli possono essere classificati come CO2 Classe III per un massimo di sei anni, rendendoli validi per i pedaggi tedeschi più vantaggiosi per i veicoli con un propulsore convenzionale. Inoltre, i DAF XD, XF, XG e XG+ sono compatibili per l'uso dell'HVO, biocarburante di ultima generazione che consente una riduzione delle emissioni di CO2 fino al 90 per cento.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108051

EVENTI

Nada 2024, una prova dell'importanza strategica di una comunità sana. Senza, non c'è mercato sano

“Una competizione sul campo della filantropia, prova autentica di quanto i Dealer americani non abbiano mai avuto paura di parlare dell'importanza strategica di sostenere le proprie comunità. E non si tratta solo di restituire: senza una comunità sana non ci sarà un mercato sano per le aziende... E siate certi che questo si applicherà a tutti i Paesi! E sincere congratulazioni alla sgargiante Rita Case per il suo premio Time Dealer of the Year 2024. Sono sempre grato a Nada per essere stato un faro di ispirazione sin dalla mia prima partecipazione nel 1999. Automotive Dealer Day non esisterebbe senza le potenti intuizioni e l'energia continuamente assorbita da questo contesto unico...”.

ESORDISCE COSÌ LEONARDO BUZZAVO su LinkedIn, mettendo luce su un episodio che forse a qualcuno sarà sembrato “di contorno”, ma che è centrale, per contenuti e propellente sociale: la sessione iniziale dedicata al Time Dealer of the Year.

Per questo ci dedichiamo a sostenere il feeling che con astuta vivacità Carlo Trolli ha saputo portare nella delegazione italiana alla Nada 2024.

Allora Trolli, ha coinvolto un bel po' di persone quest'anno, come è andata?

“Lo spirito di ‘Friends of Nada’: aggiornarsi sulle novità automotive creando anche uno scambio di impressioni, pareri, opportunità e di amicizia. Due anni fa eravamo una dozzina, lo scorso anno a Dallas una cinquantina, quest'anno eravamo in 140!”.

È possibile tracciare un profilo di chi ha partecipato?

“Interessante l'eterogeneità, sia per estrazione aziendale sia per l'ampio spettro generazionale. Spaziavano infatti dai titolari o amministratori delegati di concessionarie ai responsabili vendite nuovo e usato, dai fondatori agli amministratori,

ai tecnici di software house dedicate al settore, inventori di start-up già affermate o in via di presentazione, rappresentanti di nuove realtà internazionali, vertici aziendali di Case automobilistiche”.

Il programma?

“Nel primo giorno è stato organizzato un interessante meeting per far incontrare 87 titolari delle più importanti concessionarie spagnole con i partecipanti italiani. Per i Friends of Nada, dopo una presentazione da parte mia della Sanguinetti Editore, promotore di questo gruppo, la visione delle prerogative del mercato italiano sono state illustrate da Mattia Vanini, vice Presidente di AutoTorino. Molto interessante è stata la visita a un importante concessionario Ford di Las Vegas (Ford Country) organizzata da Ivan Fila di SmileNet. Ma ci sono stati anche momenti di svago!”.

TROLLI HA CONVINTO al viaggio anche qualcuno che ci andava per la prima volta, come Francesco Montanella, un giovane da un curriculum importante che si occupa dell'azienda di famiglia.

Montanella, ne è valsa la pena?

“Sì. Torno sicuramente con energia positiva sia sotto il profilo professionale, sia umano. Molti gli spunti che si possono portare a casa. A partire dalla associazione Nada, un organismo di categoria ben strutturato, ma soprattutto così ascoltato da Governo e Casc. Probabilmente, integrare alcune loro best practices nella nostra [Federauto](#) sarebbe molto utile. Talk e workshop: molti e su temi differenti. Interessanti, ma penso che l'Automotive Dealer Day non abbia nulla da invidiare, anzi... Poi digitale, tecnologia, ma soprattutto Ai. Direi che il 90% degli stand fosse dedicato a queste aree. L'intelligenza artificiale è stato senza dubbio l'argomento più dibattuto e condiviso. Abbia-

mo visto alcune applicazioni pratiche ma il vero potenziale non è ancora ben chiarito. È fondamentale monitorare questo tema per capire come integrarlo concretamente nelle nostre organizzazioni e con quali tempi”.

Cosa ha gradito in particolare?

“Non capita spesso di trovare nello stesso posto colleghi americani, spagnoli, francesi con cui poter scambiare esperienze e opinioni sul nostro settore. Il confronto, specialmente in un periodo di grande evoluzione, è necessario. Una piacevole conferma anche la presenza di molti colleghi italiani, quest'esperienza ha permesso a molti rapporti di consolidarsi e di crearne di nuovi”.

Altri c'erano già stati in passato come **Franco Nouvenne** che dice di esserci tornato soprattutto per le relazioni che si creano, anche se qualche speech gli è sembrato un po' troppo ovvio, la cosa che lo ha affascinato è stato quello che lui definisce: il clima goliardico serale stile gita scolastica che ci caratterizza come amici prima e compagni di Nada e colleghi poi. Nouvenne trova che, rispetto alla nostra situazione, emerge a favore degli americani sicuramente l'associazionismo più forte e la presenza più massiccia di fornitori. Sono presenti poi, ovviamente, innovazioni tecnologiche leggermente in anticipo rispetto a noi e alcune inapplicabili per questioni Gdpr. Altro veterano **Giorgio Riva**, che ritorna dopo dieci anni e pensa che la Nada possa metaforicamente rappresentare una finestra sul mondo per tutti gli operatori del settore. Quando aveva partecipato nel 2014 era rimasto folgorato nel vedere le differenze con il nostro mercato e le nostre organizzazioni.

Riva, un ritorno positivo?

“Dopo 10 anni, partecipare alla Nada mi è servito per verificare come queste differenze si siano notevolmente assottigliate, questo significa che anche noi siamo sulla strada giusta. La cosa positiva è vedere come il mercato americano rimanga comunque più ricettivo all'innovazione e alla sperimentazione, e come tematiche delicate come l'AI vengano interpretate in chiave costruttiva e integrate sempre in continuità con il fattore umano. Poi, da grande affezionato dell'Automotive Dealer Day, trovo che sia anche questo un momento per fermarsi, alzare la testa dal quotidiano, guardarsi intorno e capire in che direzione stiamo andando e soprattutto in che direzione potremmo andare. Ci sono tante cose in comune tra la Nada e l'Automotive Dealer Day al di là dell'aspetto dimensionale dell'evento, trovo che il Dealer Day negli ultimi anni abbia fatto un salto di qualità”.

10 NEWS SUL MERCATO USA - FONTI: VARIE

- 1) Nel 2023 il mercato totale Usa ha registrato una crescita del 12,3% pari a circa 15,6 milioni.
- 2) Per il 2024 si prevedono 15,6 milioni di unità.
- 3) Toyota è il brand più venduto con 1,9 milioni di veicoli.
- 4) Ford F-150 è il modello più venduto.
- 5) Il prezzo medio di una auto ha raggiunto i 48.000 dollari
- 6) Le auto elettriche hanno registrato una quota di mercato del 7,6%.
- 7) Ci sono sul mercato più di 70 modelli di auto elettriche in vendita.
- 8) Tesla ha il 4% del mercato totale e il 55% del mercato elettrico e ha abbassato il listino di 10.000 dollari.
- 9) Non ci sono stabilimenti di produzione di auto cinesi in Usa. La Cina esporta 5,4 milioni di elettriche e 42 marche cinesi hanno stabilimenti di produzione in Messico.
- 10) I nuovi brand di auto elettriche Vinfast e Fisker entreranno sul mercato non con le vendite dirette ma con una rete ufficiale di Dealer.



Trucks

VEICOLI PESANTI E TRANSIZIONE ENERGETICA AD ECOMONDO 2023 (RIMINI, 7-10 NOVEMBRE)

Il trasporto merci “green” fa tappa alla Fiera di Rimini

di Paolo Benevolo



Una vasta area espositiva di 150.000 metri quadrati che ha dato modo ad oltre 1.500 aziende, italiane ed estere, di presentare soluzioni e prodotti innovativi per accelerare la transizione ecologica avviata in Europa e incrementare la competitività sostenibile delle imprese industriali europee. Quattro intense giornate di business e networking che alla Fiera di Rimini, dal 7 al 10 novembre scorso, hanno fatto registrare un incremento del 15% delle presenze di visitatori, in prevalenza dall'Italia e

Tra le tematiche affrontate da Ecomondo ampio spazio alla transizione energetica nel trasporto su gomma delle merci con particolare attenzione al lungo raggio.

dall'area euromediterranea con in testa Spagna, Germania, Grecia, Serbia, Egitto e Tunisia, a cui si sono aggiunte oltre 600.000 visualizzazioni dei profili degli espositori effettuate attraverso la piattaforma digitale b2b GreentechInsights. Sono i numeri che in estrema

sintesi fotografano il successo della manifestazione fieristica Ecomondo, organizzata alla Fiera Rimini da Italian Exhibition Group e giunta quest'anno alla sua 26ª edizione. Dalla valorizzazione dei rifiuti come risorsa alla rigenerazione dei suoli e degli ecosistemi

agro-forestali e alimentari, dall'energia ottenuta dalle biomasse all'intero ciclo idrico integrato e al monitoraggio ambientale, passando per la tutela dei mari e degli ambienti acquatici: l'edizione 2023 di Ecomondo, evento interamente dedicato alla green and circular economy, ha così inteso lanciare a tutti gli operatori di settore un segnale chiaro e incontrovertibile sull'attuale disponibilità di tecnologie per una nuova e più responsabile interazione tra attività umane

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



e ambiente. Tecnologie maturare e già sul mercato che comportano anche significativi vantaggi in termini economici, purché abbinate ad adeguate policy orientate alla decarbonizzazione e alla circolarità.

In equilibrio tra ricerca scientifica e innovazione, oltre ai principali temi su cui la manifestazione riminese è da sempre imperniata (economia circolare, gestione risorse idriche, monitoraggio ambientale, economia rigenerativa ecc.) l'edizione 2023 di Ecomondo ha riservato ampio spazio anche a Start-up e Scale-up, volano di innovazione e ingredienti essenziali di un efficiente ecosistema di imprese "green", soprattutto in riferimento al nostro Paese, e ha inoltre ospitato una specifica sezione dedicata alla sostenibilità urbana.

Nonostante la separazione a partire da quest'anno dei calendari di Ecomondo e della fiera Key Energy, che per la prima volta si è svolta in modo indipendente a Rimini lo scorso marzo, gli obiettivi della città "smart" sono stati infatti posti al centro dell'attenzione, in quanto tradizionale punto di caduta delle problematiche connesse alle energie rinnovabili ma nello stesso tempo tema di dibattito declinabile sotto le voci "sostenibilità" e "salubrità", come dimostrato dal progetto "Circular and Healthy Cities" illustrato a Rimini e finalizzato alla rigenerazione dei centri urbani tramite il loro rinverdimento e un efficientamento nella gestione di risorse idriche, beni alimentari, acque reflue e rifiuti.

TRASPORTO MERCI IN PRIMO PIANO

In primo piano, nell'ambito delle diverse macro-aree tematiche a cui Ecomondo ha dedicato spazi espositivi e di dibattito, anche le pressanti emergenze ambientali legate



Alla tavola rotonda con le associazioni italiane sulla transizione "green" del trasporto merci hanno preso parte: M. Artusi (FEDERAUTO), G. Giorda (ANFIA), P. A. Starace (UNRAE), S. Lo Monte (UNATRAS) e N. Mariella (ANITA).

alla mobilità e ai trasporti stradali, ponendo particolare attenzione al trasporto delle merci sulle lunghe percorrenze.

Accanto ai più recenti veicoli "green" per l'ecologia urbana, esposti come nelle precedenti edizioni nel **salone biennale SAL.VE** realizzato in collaborazione con ANFIA, la transizione energetica in corso nel settore dell'autotrasporto ha offerto significative testimonianze dei progressi compiuti dalle case costruttrici negli stand allestiti da sei big europei presenti sul mercato, a cui si sono aggiunti altri interessanti marchi internazionali, quali in primis il cinese Foton.

Tra anteprime nazionali ed esposizione di veicoli a trazione elettrica o alimentati da carburanti alternativi a basso impatto ambientale, gli stand allestiti da DAF, Daimler Truck, Iveco, Renault, Scania e Volvo hanno offerto agli operatori presenti a Rimini, italiani ed esteri, un significativo quadro di quanto l'industria europea dei truck è già in grado di proporre sul mercato per

contenere emissioni nocive e gas climalteranti, a fronte di ingenti investimenti e di responsabili programmi industriali. Con l'aggiunta, in questa rinnovata edizione 2023 di Ecomondo, di un'area esterna che ha consentito a molti operatori di mettersi personalmente alla guida, affiancati da demo driver professionisti, di alcuni di questi nuovi veicoli percorrendo reali tracciati urbani.

Quello del trasporto su gomma delle merci, in particolare in riferimento ai veicoli più pesanti e destinati a trasporti a lungo raggio, è infatti il settore a cui viene oggi chiesto lo sforzo maggiore per conseguire gli obiettivi di decarbonizzazione stabiliti dall'Unione Europea. L'ottimizzazione dei servizi logistici e gli ambiziosi target proposti a livello europeo per ridurre le emissioni di CO2 di questi veicoli sono pertanto base di una necessaria e fondamentale "roadmap nazionale" che il mondo dell'autotrasporto, l'intera filiera industriale automotive e quella della distribuzione devono definire e concordare

insieme al Governo per accelerare la transizione "green" del trasporto merci. Di rilievo, in merito, la tavola rotonda "La transizione green dell'autotrasporto merci" che ha riunito per la prima volta a Rimini, l'8 novembre, le associazioni italiane di settore (ANFIA, ANITA, **FEDERAUTO**, UNATRAS e UNRAE), mettendo in evidenza sia le difficoltà che potenzialità del settore e preannunciando l'invio al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di una proposta condivisa per accelerare "il rinnovo del circolante con veicoli a basse emissioni che abbia impatti positivi da un punto di vista ambientale e della sicurezza della circolazione". Proposta che stima un fabbisogno finanziario di circa 700 milioni di euro per supportare investimenti fino al 2026 in veicoli ad emissioni zero e relative infrastrutture e stimolare la diffusione dei carburanti rinnovabili, caldeggiando una modifica sostanziale di funzionamento del "Fondo autotrasporto" al fine di garantire procedure rapide di liquidazione alle imprese di settore.



Trucks

VEICOLI PESANTI E TRANSIZIONE ENERGETICA AD ECOMONDO 2023 (RIMINI, 5-8 NOVEMBRE)

L'offerta "green" dei costruttori



DAIMLER - Punta con decisione sull'elettrico Mercedes-Benz, che ha esposto in anteprima italiana l'eActros 300 City Tractor, prodotto in serie e progettato per il trasporto sostenibile a corto e medio raggio, il cui primo esemplare è stato consegnato da Daimler Truck Italia a FERCAM.



DAF - In esposizione per il marchio di Eindhoven un XD 340 FAN in versione diesel (Truck Of The Year 2023) e un XD FT e-Truck 100% elettrico. Messo inoltre a disposizione per i test drive nell'area esterna un XF 480 FAN con gancio scarrabile BOB cassa 7200 mm.



IVECO - Un ventaglio di soluzioni sostenibili, con elettrici e gas naturale. In vetrina due eDaily (un furgone 35S14E V/P e un cabinato 38S14E) e un trattore Heavy Duty BEV, con autonomia fino a 500 km. Daily CNG modello 35C14N e S-Way CNG modello AD260S34Y/PS hanno invece documentato i più recenti successi Iveco nel gas naturale.



RENAULT - Al centro dell'attenzione le novità e la versatilità della gamma 100% elettrica Renault E-Tech. Esposti nello stand il nuovo E-Tech Traffic e il D Wide E-Tech, mentre sono stati consegnati ai clienti un Master E-Tech con cella frigo Lamberet e un D Wide E-Tech con gancio scarrabile.



VOLVO - Il viaggio Volvo verso la neutralità climatica ha fatto tappa a Ecomondo con tre alimentazioni alternative (elettrico, biogas e HVO) e numerose applicazioni (dai truck agli escavatori), compresa per Volvo Penta una nuova unità BESS (Battery Energy Storage Systems) per supportare i clienti nella transizione energetica.



SCANIA - Pragmatismo e neutralità tecnologica i principi guida del marchio svedese, che ha presentato un'ampia gamma di veicoli "green", spaziando dalla piattaforma diesel Super, ai biocarburanti, all'HVO e all'elettrico. In anteprima in Italia il trattore 100% elettrico da 44 ton e 350 km di autonomia.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



L'OPINIONE DELL'ALLEANZA CONCESSIONARI E RIPARATORI AUTOMOBILISTICI EUROPEI (AECDR)

Pragmatismo e razionalità per le sfide dell'autotrasporto

di Paolo Benevolo

Il mondo dell'autotrasporto sta vivendo in questi ultimi anni profondi cambiamenti, non solo a livello tecnologico ma anche a livello normativo. Dai sistemi di connettività e di guida automatica ai nuovi regolamenti europei sulle emissioni inquinanti e di gas climalteranti, sempre più spesso grandi aziende e piccoli imprenditori si trovano costretti a dover rivedere le proprie strategie e i propri investimenti, per mantenere in futuro adeguati livelli di competitività. In questa continua sfida per il futuro i concessionari hanno sempre svolto un ruolo fondamentale di "consulenza", sia al momento dell'acquisto di un nuovo veicolo sia per quanto riguarda l'offerta

di servizi di assistenza e finanziamento. Un ruolo che potrebbe presto essere rivoluzionato dal ventilato passaggio contrattuale da "concessionari" ad "agenti di vendita", tema caldo da tempo al centro di un acceso dibattito a livello europeo. Per capire meglio come si configura il lavoro del dealer nel settore dell'autotrasporto e quali trasformazioni potrebbe subire, "Onda Verde" ha intervistato Massimo Artusi, membro del Consiglio direttivo dell'Alleanza dei Concessionari e dei Riparatori Automobilistici Europei (AECDR) e vicepresidente in Italia di Federauto, con delega al settore truck e veicoli commerciali.



Il tema del modello di vendita delle case costruttrici sta assumendo in Europa un peso crescente, soprattutto in un settore in forte fermento come quello dei trasporti pesanti. A che punto è la questione e quali ricadute si prospettano per i clienti?

"Il nuovo Regolamento di esenzione approvato dall'Unione Europea è entrato in vigore lo scorso maggio, da meno di un anno. In teoria, esso permette alle case costruttrici di vendere direttamente i loro prodotti ai clienti, trasformando i concessionari - che sono dei veri e propri imprenditori - in loro «agenti genuini» che non corrono cioè alcun rischio imprenditoriale. In realtà, la questione è più complessa. Intanto dobbiamo ragionare al contrario. Il Regolamento non dice quello che è vietato, ma quello che è permesso derogare (senza incorrere in sanzioni) nell'ambito della regola generale di concorrenza. Sintetizzando: l'intento della norma è di garantire il cliente di fronte alla crescita dell'eCommerce e per garantire il libero mercato, consentendo - per esempio - al produttore di vietare la vendita online da parte di terzi. Questo non vuol dire che automaticamente tutti i concessionari saranno trasformati in agenti, al contrario, il Regolamento prevede le modalità che permettono agli accordi di distribuzione di essere in linea con la normativa antitrust. Bisogna, dunque, vedere in concreto

come verranno definiti questi accordi. Certamente, dunque, si tratta di una fase di riorganizzazione del mercato, che però non tocca ancora l'area dei veicoli pesanti che ha delle specificità difficilmente paragonabili a quello delle autovetture".

L'offerta di servizi post-vendita è stata finora uno dei punti di forza dei concessionari, sia dal punto di vista economico sia nel rapporto con i clienti. Il contratto di agenzia come impatta su questo importante aspetto?

"Anche in questo campo bisogna vedere gli accordi di distribuzione. Che l'after market sia un punto di forza del concessionario, capillarità e presidio, lo sanno bene anche le case costruttrici, che potranno proporre alle concessionarie specifici contratti per fornire ai clienti l'assistenza tecnica post vendita - penso ai pezzi di ricambio originali - ma non dimentichiamo che oggi il concessionario offre al suo cliente una serie di servizi, finanziari, assicurativi, amministrativi, burocratici e non da ultimo la gestione delle permute che lo hanno trasformato in una sorta di consigliere personale a 360° di chi si rivolge a lui. Tanto più nel settore dei veicoli commerciali, che - differenza dell'automobile - sono strumenti di lavoro che il cliente acquista in funzione di una serie di necessità



Trucks



Il parco mezzi europeo resta oggi mediamente obsoleto, con picchi in aree e settori ben identificabili che richiedono interventi indispensabili per favorirne il rinnovamento.

professionali e che molto spesso - soprattutto nelle fasce di maggior portata - sono dei pezzi unici, configurati su misura per le esigenze di lavoro dell'acquirente. Se a questo aggiungiamo le difficoltà che sta creando, anche nell'after market, l'incertezza su tempi, standard e modalità della transizione green, è evidente che sarà difficile - soprattutto da parte del cliente - rinunciare alla figura del concessionario, così come l'ha conosciuta in tutti questi anni".

Per ridurre del 45% le emissioni di CO2 entro il 2030, come attualmente proposto in sede UE, l'ACEA stima che sulle strade europee dovrebbero circolare oltre 400.000 camion a emissioni zero, ovvero elettrici a batteria o a fuel cell: in pratica circa 100.000 nuovi camion a emissioni zero immatricolati ogni anno o almeno un terzo delle nuove vendite. È una prospettiva realistica?



Tra costi rilevanti, infrastrutture di ricarica insufficienti e autonomia ridotta le imprese sentono di perdere con l'elettrico quella flessibilità che da sempre è la loro forza.

"Naturalmente no. Intanto cerchiamo di capire di cosa stiamo parlando. Il numero di veicoli elettrici oggi disponibili sul mercato è inversamente proporzionale al loro peso. Più un veicolo è pesante, meno modelli sono in vendita. Stando agli ultimi dati completi, relativi al 2022, secondo IHS Market, in Europa ne sono stati immatricolati soltanto 1.061 sopra le 16 tonnellate. È vero che la crescita percentuale sul 2021 è stata del 200%, ma è facile crescere a due cifre quando il dato di partenza è basso. Anche se il 2023 dovesse aver mantenuto lo stesso incremento, mancherebbero all'appello ancora circa 95.000 veicoli. La realtà è che le imprese, strette da una tenaglia a tre ganasce, fra costi rilevanti (non sempre adeguatamente attenuati da incentivi), infrastrutture di ricarica insufficienti, autonomia ridotta, sentono di perdere con la trazione elettrica quella flessibilità che da sempre è la loro forza. È significativo che Transport&Environment, l'organizzazione maggiormente orientata alla scelta esclusiva del motore a batteria, nel pubblicare uno studio da lei commissionato a un centro di ricerca olandese, nel quale si sostiene che nel 2035 il 98,8% dei camion elettrici sarà competitivo con quelli a gasolio, aggiunge in nota che nella ricerca non sono compresi i «vocational trucks», come i mezzi d'opera o quelli per la raccolta dei rifiuti, le cui prospettive di elettrificazione «sono più complesse»".

I truck elettrici stanno incrementando la propria quota di mercato in Europa, anche se i numeri assoluti sono ancora piuttosto esigui. A trainare la crescita nel 2023 sono stati soprattutto Paesi come la Germania e i Paesi Bassi. La rete di distribuzione dei truck elettrici è adeguatamente strutturata in tutti i Paesi europei?

"La rete di distribuzione europea, essenzialmente costituita dalle tradizionali reti dei 7 costruttori europei, è già realtà poiché, seppur con le differenti caratteristiche dei mezzi, si tratta di aggiungere un prodotto al carnet già disponibile. Totalmente assenti sono la rete di ricarica, l'offerta di un prodotto che risponda alle tante e diverse mission del trasporto e all'(in)economicità del TCO di questi mezzi che solo di costo di acquisto iniziale costano 4 volte i tradizionali veicoli ICE".

Il nuovo regolamento Euro 7, su cui il "Trilogo" ha raggiunto l'accordo (vedi articolo a pag. 18), stabilisce per i veicoli pesanti con motore endotermico nuove riduzioni delle emissioni inquinanti. Questo incrementerà i costi di produzione (l'ACEA stima circa 12.000 euro per camion e autobus diesel). Non c'è il rischio che molte case costruttrici si orientino unicamente sulla produzione di veicoli elettrici?

"C'è una sorta di strabismo nelle ultime decisioni delle istituzioni europee in materia di transizione green, soprattutto per i veicoli pesanti, e l'accordo raggiunto lo scorso dicembre nel Trilogo per l'introduzione delle motorizzazioni Euro7 non sfugge a questa tendenza. Certamente, aver alzato il livello dei limiti per emissioni del particolato, comporterà costi di produzione maggiori, proprio nel momento in cui i costruttori sono impegnati con enormi investimenti nella ricerca e produzione di veicoli elettrici. È probabile che qualcuno, nelle istituzioni europee attualmente in scadenza - che sono state fortemente condizionate dalla lobby dell'elettrico - abbia anche ritenuto di poter forzare in questo modo la mano dei costruttori, per spingerli a concentrarsi sui motori a batteria, rinunciando a quelli endotermici. Ma gli ultimi segnali provenienti dall'Unione Europea - anche proprio sull'Euro 7 che aveva iniziato il suo percorso in maniera decisamente «più repressiva» - sembrano indicare un raffreddamento del conflitto tra la visione ideologica e assolutista delle lobby che vogliono a tutti i costi il full electric e quella - più realistica - che promuove accanto all'elettrico anche i carburanti «carbon neutral» e comunque vuole restare NEUTRALE sulla tecnologia e concentrata sul fine (la decarbonizzazione). È un conflitto che troverà certamente soluzione con il rinnovo delle istituzioni europee fissato per la prossima primavera. In attesa di conoscere come saranno composti (e come si muoveranno) il prossimo



Parlamento e la prossima Commissione, credo sia abbastanza improbabile che le case costruttrici possano fare scelte definitive in qualunque direzione. Ciò è ancora più vero se si vede a quale velocità le tecnologie evolvono e si diversificano".

Il rigetto da parte del Parlamento Europeo dell'introduzione di un "fattore di correzione del carbonio" (CCF) in che misura limita la possibilità di includere tra le future opzioni per il trasporto pesante anche i carburanti rinnovabili e quelli sintetici liquidi e gassosi?

"Abbiamo subito espresso, come AECDR, la nostra delusione per la mancata approvazione da parte del Parlamento europeo del fattore di correzione del carbonio come strumento di valutazione dell'impatto climaterante complessivo delle alimentazioni, che avrebbe rafforzato le alternative più ecologiche ai combustibili fossili, offrendo al mercato una scelta più ampia e permettendo quindi di abbattere fin da subito l'impatto ambientale dei veicoli pesanti. Si è trattato, dunque, di una decisione che va contro gli obiettivi della transizione green prima ancora che contro alimentazioni alternative a quella elettrica, anche perché quest'ultima non decarbonizza da sola il settore: è ancora prodotta in gran parte con combustibili fossili e ci vorranno ancora molti anni perché diventi davvero «carbon neutral». Anche in quest'occasione, tuttavia, si è manifestato quello strabismo di cui parlavo prima. Nello stesso provvedimento, il Parlamento europeo ha sottolineato l'importanza dei carburanti neutri, includendo nella definizione anche bio-feuels ed e-feuels. Dunque, una battuta d'arresto, ma resta ancora aperto uno spiraglio - e anche qualcosa di più - che permetterà ai sostenitori dei carburanti bio (tra i quali spicca il nostro paese) di battersi fin dall'imminente Trilogo - altrimenti insistendo con il nuovo Parlamento e la nuova Commissione - per rimediare all'errore commesso in quest'occasione".

Il mercato europeo dei commerciali ha chiuso in positivo il bilancio 2023, nonostante il deteriorarsi del quadro macroeconomico. Quanto hanno pesato sui tassi di vendita fattori del tutto singolari come il serbatoio di "domanda repressa" accumulata negli ultimi due anni, a causa di carenze sul lato dell'offerta, e l'introduzione del nuovo tachigrafo digitale? E quali prospettive per il 2024?

"Tanto, tantissimo. Tutti questi elementi e tutte le discussioni sul futuro delle alimentazioni, sull'inflazione e sull'effetto, su consumi e produzione, della guerra in Ucraina e di quella più recente in Palestina (per entrambe le quali ci auguriamo al più presto la fine) e per ultimo il pericolo di navigazione a Suez pesano in maniera determinante. Anche l'impatto dell'aumento dei tassi di interesse ha avuto la sua parte e certamente non in positivo. Tanto è il trasporto a muovere l'economia quanto il trasporto è influenzato da tutto ciò che impatta sull'economia. È d'obbligo ricordare che il parco mezzi europeo resta mediamente obsoleto con alcuni picchi in aree e settori ben identificabili e che richiedono interventi urgenti per favorirne il rinnovamento, per il bene dell'ambiente, dell'efficienza e della sicurezza. Questo rappresenta una opportunità anche per le case e per i concessionari".

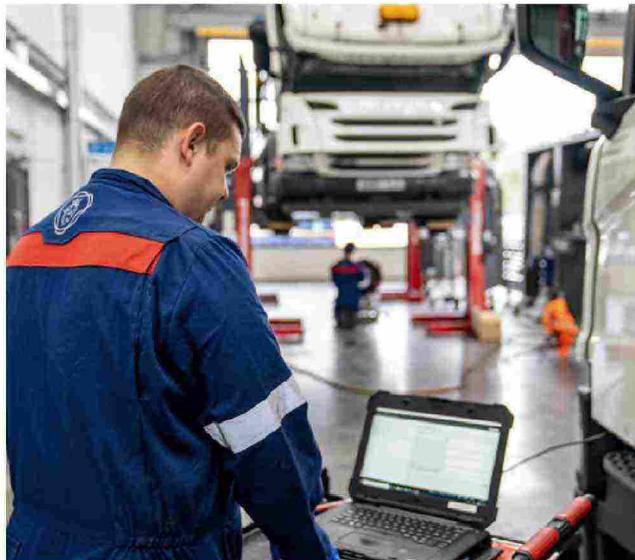
Digitizzazione e connettività sono ormai tecnologie in pieno sviluppo nel settore automotive e il comparto dei veicoli pesanti non fa eccezione, essendo storicamente volano dell'innovazione tecnologica. Tuttavia per stabilire condizioni di parità tra produttori di veicoli e altri fornitori di servizi di mobilità da più parti si sollecita la rapida introduzione di una specifica regolamentazione sull'accesso ai dati, alle risorse e alle funzioni dei veicoli connessi. Qual è la posizione dell'AECDR in merito?

"Noi di AECDR siamo tra i più convinti sostenitori della necessità e dell'urgenza di una regolamentazione europea che disciplini l'accesso ai dati, alle funzioni di bordo dei veicoli, per garantire prima di tutto



La transizione green deve avvalersi di tutte le tecnologie, compresi i carburanti "carbon neutral", per offrire scelte più ampie e abbattere fin da subito l'impatto dei veicoli pesanti.

la sicurezza dei prodotti e del loro impatto sulla circolazione stradale, e poi, da una parte, le condizioni di parità di un mercato ancora fortemente squilibrato (sia che si tratti di costruttori di veicoli, sia che si tratti di fornitori di servizi) e, dall'altra, il consumatore finale che da tali squilibri è in ultima analisi la parte più danneggiata. La velocità con cui le tecnologie si stanno sviluppando e l'entità degli investimenti che esse richiedono hanno bisogno con urgenza di una regolamentazione che garantisca procedure standard in grado di essere gestite da tutti gli operatori in condizioni di parità, garantendo in questo modo all'utente il miglior servizio. Se questo presupposto è importante per le autovetture, è essenziale per i veicoli commerciali che sono i mezzi maggiormente impegnati - per continuità e percorsi - sulle strade e dunque quelli maggiormente soggetti a uno stress che richiede interventi di sicurezza rapidi ed efficienti".



Necessaria una regolamentazione europea che disciplini l'accesso ai dati e alle funzioni di bordo, affinché possano essere gestiti in condizioni di parità da tutti gli operatori.

INCENTIVI | I BIOCARBURANTI COMINCIANO AD APPARIRE NEI SOSTEGNI PUBBLICI AL



La Nuova Sabatini Green viene estesa ai veicoli sopra le 3,5 tonnellate che utilizzino carburanti alternativi, facilitando le procedure per l'utilizzo dell'HVO, mentre il ministro Urso annuncia che il nuovo Ecobonus finanzierà anche i mezzi commerciali fino a 12 tonnellate con bio carburanti, anche con alimentazione tradizionali, ma con rottamazione di un veicolo obsoleto

Il green si colora di bio. Due misure adottate a fine anno dal governo fanno intendere chiaramente che sta finendo, almeno in Italia, la tendenza a incoraggiare solo l'alimentazione elettrica per abbattere l'inquinamento e i climalteranti. Da tempo l'esecutivo sostiene l'importanza dei biocarburanti carbon neutral (accanto all'alimentazione elettrica) proprio per ridurre l'impatto ambientale dei trasporti durante la fase di transizione green. Che senso ha puntare esclusivamente sull'elettrico nel 2035 (nel 2040 nel caso dei camion) e mantenere oggi in circolazione un parco di veicoli industriali (si tratta di 732 mila mezzi al di sopra delle 3,5 tonnellate) che, secondo le stime Unrae ha un'età media di 14,8 anni, e per metà (il 49%) è costituito da veicoli fino alla classe Euro III? E, dunque, il governo italiano, mentre da una parte, in tutte le sedi istituzionali dell'Unione europea cerca di trovare spazio anche ai biocarburan-

ti, dall'altra sta spostando gradualmente la sua politica di incentivazione verso queste alimentazioni e, comunque, verso quelle a basso impatto ambientale.

LA NUOVA SABATINI GREEN

È significativo in questo senso che il ministero delle Imprese e del Made in Italy (Mimit) abbia ampliato il godimento delle agevolazioni per gli investimenti «puliti» delle PMI ai veicoli al di sopra delle 3,5 tonnellate che si alimentino con biocarburanti. Si tratta della Nuova Sabatini cosiddetta Green: l'incentivo sostiene l'acquisto di beni strumentali, tra cui appunto i veicoli, riconoscendo un contributo (che può essere assistito anche dal Fondo di garanzia per le PMI fino all'80% dell'ammontare se non duri più di cinque anni e se sia compreso tra 20 mila e 4 milioni di euro) maggiorato del 3,575 per cento annuo per i mezzi che utilizzano combustibili alternativi, quali – come recita



TRASPORTO GREEN

l'apposita circolare ministeriale «l'elettricità, l'idrogeno, i biocarburanti, i combustibili sintetici e paraffinici, il gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa (GNC) e liquefatta (GNL) e gas di petrolio liquefatto (GPL)». In realtà la circolare è stata emanata nel luglio scorso, ma la sua applicazione proprio ai biocarburanti e all'HVO (*Hydrotreated Vegetable Oil*), il biodiesel sempre più diffuso per la facilità del suo impiego sui veicoli più recenti, era impossibile a causa dalla mancanza sul documento unico di circolazione di un'indicazione che segnalasse la compatibilità del veicolo con questi carburanti.

Sollecitato dalle associazioni dell'autotrasporto – e in particolare da Anita – il Mimit ha risolto il problema con un escamotage, riportato nelle FAQ sulla Nuova Sabatini (la numero 6.B.7) sul sito del ministero: basterà includere, nella documentazione da presentare per accedere all'incentivo, un'autocertificazione del costruttore del veicolo in cui si autodichiari la compatibilità del motore del veicolo con biocarburanti, compreso appunto l'HVO.

L'ECOBONUS MENO ELETTRICO

Ancor più indicativa la scelta del nuovo

Ecobonus, il sostegno finora riservato in gran parte all'acquisto di veicoli d'alimentazione elettrica. È stato lo stesso ministro **Adolfo Urso** ad annunciare agli assessori regionali all'Ambiente di Piemonte, Lombardia, Liguria e Veneto, che ai primi dell'anno la misura sarebbe stata modificata per il 2024, attraverso un Decreto del Presidente del Consiglio (DPCM), riconoscendo l'incentivo, previa rottamazione, anche ai veicoli commerciali fino a 12 tonnellate, ad alimentazione alternativa (ma anche tradizionale), mentre per l'acquisto di un veicolo elettrico (o a idrogeno) non ci sarà bisogno di rottamazione, per ottenere il finanziamento.

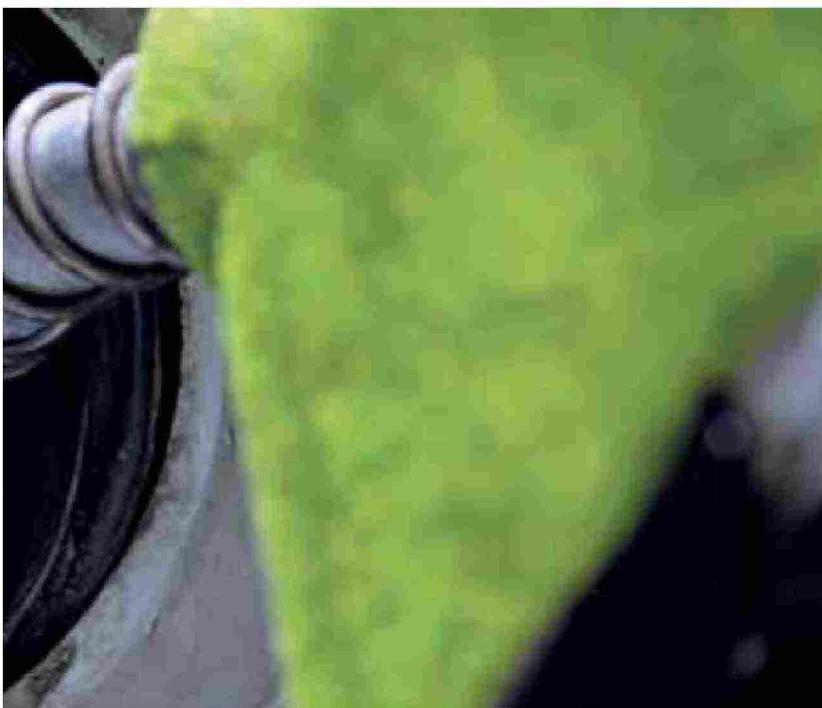
A convincere il governo è certamente stato lo scarso appeal con cui gli incentivi alla trazione elettrica sono stati accolti dagli acquirenti di veicoli commerciali (e non solo), ma su come sarà configurato il nuovo Ecobonus per i veicoli commerciali ancora si sa poco, soprattutto perché la decisione scaturirà da un tavolo convocato dal ministro Urso per i primi di febbraio al fine di varare un Piano incentivi complessivo per l'automotive, in parallelo con un «Tavolo Stellantis», una serie di incontri con il Gruppo nel quale è confluita la Fiat, al quale il titolare del Mimit chiede un maggiore impegno produttivo negli

impianti italiani. La trattativa si annuncia dunque complessa e, soprattutto, dominata dal comparto auto, nel quale dovrebbero entrare diversi fattori di calcolo, dal tasso di inquinamento del veicolo al reddito ISEE dell'acquirente. Un quadro nel quale il ruolo dei veicoli commerciali rischia di venire soffocato da quello – assai più consistente per numeri e fatturato – della motorizzazione privata. Scontato che l'incentivo sarà erogato in misura differente per peso e alimentazione (più basso per i pesi più leggeri e per le alimentazioni tradizionali), resta da capire la cifra che il Mimit metterà a disposizione per i veicoli commerciali fino a 12 tonnellate, ma che sarà comunque una piccola parte (si parla di una forbice tra i 20 e i 43 milioni di euro) dei 610 milioni promessi per tutto l'automotive, autoveicoli e motoveicoli compresi.

IL FONDO PER L'AUTOTRASPORTO

Eppure, che ci sia bisogno di rimettere mano agli incentivi per il rinnovo di un parco camion tra i più vetusti d'Europa (a giugno 2023, l'Unrae stimava un'età media di 12,6 anni per i veicoli industriali sopra le 16 tonnellate) è sotto gli occhi di tutti. Solo nell'ultimo triennio (2021-2023) quasi 298 milioni, ma da due ministeri diversi (MIT e Mise poi Mimit), dedicati ad alimentazioni elettriche, ma anche a basso impatto o tradizionali, con o senza rottamazione, con tipo di erogazione più o meno immediata e sistemi prenotazione differenti. L'intera filiera dell'automotive più pesante sta richiedendo da mesi una pianificazione da 700 milioni fino al 2026 – con strumenti finanziari semplici e veloci – per l'acquisto di veicoli a emissioni zero, il finanziamento di infrastrutture di ricarica, la spinta alla diffusione di carburanti rinnovabili. In altre parole, ancora i biocarburanti. Annunciata da Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae ai primi di novembre, sarà illustrata nei dettagli dopo la sua presentazione al ministero dei Trasporti che sembra imminente, anche se rischia di sovrapporsi al Tavolo Automotive convocato dal ministro Urso.

Proprio per fare chiarezza su questo punto, il presidente di Confartigianato Trasporti, **Amedeo Genedani**, a metà dicembre, nel corso dell'assemblea



INCENTIVI | I BIOCARBURANTI NEI SOSTEGNI PUBBLICI

nazionale dell'associazione, ha sollecitato al titolare dei Trasporti, **Matteo Salvini**, in collegamento da remoto, una risposta esplicita sulla richiesta avanzata dalle rappresentanze della filiera. «Da tempo», ha ricordato Genedani, «le nostre imprese stanno investendo con proprie risorse per sostituire i veicoli con mezzi meno inquinanti. Ma non possiamo fare tutto da soli. A fronte dell'assenza nel Pnrr di interventi per la trasformazione ecologica del trasporto su gomma, sollecitiamo al governo un impegno strutturale e articolato almeno sui prossimi 5 anni per accompagnare gli sforzi degli autotrasportatori in direzione della transizione energetica e tecnologica. In particolare, sollecitiamo il rifinanziamento ed efficienti modalità attuative

del fondo dedicato a incentivare la sostituzione degli attuali camion (il 65% dei quali sono Euro 3 e classi inferiori) con veicoli Euro 6 e a trazioni alternative». Ma Salvini non si è sbilanciato: ha promesso genericamente «attenzione e impegno», promettendo soltanto di sbloccare rapidamente i 70 milioni di euro già a bilancio per recuperare i crediti d'imposta di luglio 2022.

IL MAREBONUS CAMBIA NOME

Su un punto, tuttavia, gli autotrasportatori sono stati accontentati. Da anni stavano chiedendo di modificare il meccanismo del Marebonus, i cui incentivi – per uno di quei misteri sepolti tra le carte della burocrazia europea – erano assegnati non a chi utilizzava il

servizio, per incoraggiarli a usufruirne di più (i trasportatori), ma a quelli che lo fornivano (gli armatori) che avrebbero dovuto in questo modo tenere più basse le tariffe.

Il meccanismo, tuttavia, non ha funzionato ed era stato modificato obbligando gli armatori a girare una parte dell'incentivo ai trasportatori. Dopo mesi di trattative, finalmente, ai primi di dicembre è partita una nuova piattaforma per i nuovi incentivi – denominati non più Marebonus, ma Sea Modal Shift – sulla quale gli autotrasportatori che scelgono le vie del mare potranno richiedere direttamente l'incentivo. Si tratta di una dotazione di 83 milioni per le attività svolte tra il 2023 e il 2026, la metà dei quali (42 milioni) riguardano le prime due annualità. ■



Il decreto MIT del 1° dicembre pubblicato in GU il 18 gennaio

INCENTIVI: 25 MILIONI PER LA SOSTENIBILITÀ

Il decreto del ministero dei Trasporti, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 18 gennaio 2024, contiene molti dettagli sugli incentivi per il rinnovo degli automezzi con cui lavora l'autotrasporto. Il decreto prevede incentivi per 25 milioni di euro per diverse tipologie di acquisto:

- 2,5 milioni per acquisto di veicoli LNG, CNG, ibridi ed elettrici pari o superiori a 3,5 ton, nonché per la riconversione di veicoli a motorizzazione termica in veicoli a trazione elettrica;
- 15 milioni per la rottamazione di veicoli a motore diesel pari o superiori a 3,5 ton, con contestuale acquisto di veicoli EuroVI stepE;
- 7,5 milioni per l'acquisto di rimorchi/semirimorchi per il trasporto combinato ferroviario e/o marittimo, rimorchi e semirimorchi o equipaggiamenti per autoveicoli superiori a 7 ton utilizzati per trasporti in ATP.

Gli acquisti finanziabili devono avere una data di acquisto successiva al 18 gennaio 2024, giorno dell'entrata in vigore del decreto, ed essere ultimati entro una data che sarà indicata in un successivo decreto attuativo. Il decreto prevede che:

- l'importo massimo finanziabile non vada oltre i 550.000

euro per singola impresa;

- il contributo non sia cumulato con altri contributi pubblici per le medesime tipologie di investimento;
- la prenotazione dell'incentivo avvenga tramite presentazione della domanda, corredata dal contratto di acquisto dei veicoli;
- i beni acquisiti non siano alienati, locati, noleggiati fino al 30 giugno 2027;
- i veicoli rottamati siano stati detenuti per almeno un anno prima del 18 gennaio 2023;
- le acquisizioni anche mediante locazione finanziaria di rimorchi e semirimorchi nuovi rispondano alla normativa UIC per trasporto combinato ferroviario oppure siano dotati di ganci nave in base alla normativa IMO (o entrambi);
- chi acquista veicoli a elevata sostenibilità con rottamazione di veicolo di classe inferiore EuroVI stepE o Euro6E può ottenere una maggiorazione del contributo di 1.000 euro, che diventano 2.000 euro nel caso di rottamazione di un rimorchio/semirimorchio contestuale all'acquisto di uno nuovo;
- alle PMI è riconosciuta una maggiorazione del 10% dei contributi.

Intervista

MASSIMO ARTUSI

Facciamo squadra

La transizione si affronta solo unendo le forze e la filiera sta cercando di farlo. A tu per tu con il Vicepresidente **Federauto**

di Tiziana Altieri

Massimo Artusi è Vicepresidente Federauto con delega al settore truck e veicoli commerciali da settembre 2021. È socio di Romana Diesel Spa con sede a Roma, una delle più grandi concessionarie d'Europa operante con Stellantis, CNH Industrial, Iveco Group e altri.

Per comprendere che 'arta tira' nel settore non solo in Italia ma anche in Europa, basta ascoltare attentamente le parole di Massimo Artusi. Da settembre 2021 Vicepresidente **Federauto** con delega al settore truck e veicoli commerciali, lavora da sempre nell'azienda di famiglia, di cui oggi è socio, la Romana Diesel Spa di Roma, una delle più grandi concessionarie d'Europa operante con Stellantis, CNH Industrial, Iveco Group e altri. Non solo: da anni partecipa attivamente ai gruppi di lavoro di AICI (Associazione Italiana Concessionari Iveco) e del GACIE (Groupement des Amicales des Concessionnaires Iveco d'Europe). Un uomo che ha il polso della situazione e una visione allargata. A lui abbiamo, quindi, chiesto un'intervista in questo inizio d'anno.

Che anno è stato il 2023?

"Ci sono stati dei mesi con exploit importanti e altri più calmi ma sicuramente possiamo dire

che in generale il mercato è stato positivo sia per i veicoli commerciali fino a 3,5 tonnellate, sia per i veicoli industriali over 3,5 tonnellate. Fenomeni che hanno contribuito a movimentarlo sono stati l'Ecobonus nel segmento dei commerciali e il Fondo Investimento Autotrasporto, il Fondo Sostenibilità nonché l'entrata in vigore del nuovo tachigrafo intelligente lo scorso agosto in quello dei veicoli industriali.

Sul mercato italiano la tecnologia del gas continua ad avere un suo spazio, seppure limitato, mentre non decolla la tecnologia elettrica. Quello che come concessionari abbiamo notato è però una flessione del portafoglio ordini. Ricordiamo, infatti, che da sempre l'immatricolato soffre di un ritardo cronico dovuto ai tempi di consegna da parte delle case, poi a quelli necessari per l'allestimento dei mezzi e, infine, per la registrazione degli stessi da parte delle Motorizzazioni. Tempi che dal 2020 si sono ulteriormente allungati con la crisi dei chip, delle materie prime e, quindi, delle catene logistiche. Anche oggi che vanno normalizzandosi abbiamo tempi di consegna mediamente intorno all'anno. Ora stiamo di fatto immatricolando veicoli ordinati tra fine 2022 e inizi 2023".

La vostra clientela è pronta ad adottare veicoli connessi? Ed elettrici?

"Per quanto riguarda i veicoli connessi i clienti sono pronti. È una realtà che nei veicoli pesanti c'è già da molti anni. Non siamo, però, pronti come filiera. Le Case non sono ancora in grado di gestire questa enorme mole di dati e noi come concessionari non siamo abbastanza bravi a trasformarli in valore aggiunto per i clienti stessi. Per quanto riguarda i veicoli elettrici i clienti non li cercano, li subiscono. L'indecisione normativa, economica, le perplessità sull'utilizzo di queste macchine non avvicinano i clienti alle nuove tecnologie. Il nostro è un mercato di specialisti. I veicoli sono in genere molto diversi l'uno dall'altro e l'offerta delle case di veicoli a trazione alternativa è, invece, piuttosto limitata. Difficile coprire tutte le esigenze del settore. E poi le nuove tecnologie hanno altre limitazioni: pensiamo all'infrastruttura di ricarica. I fattori abilitanti sono ancora a macchia di leopardo sul territorio italiano. Sicuramente il veicolo commerciale merita un discorso a parte. Per l'ultimo miglio il passaggio all'elettromobilità è più semplice".

Soddisfatto del lavoro che sta facendo



Intervista

Il Governo per il vostro settore?

"Il Ministero dei Trasporti è molto attento ai problemi dell'autotrasporto e reagisce positivamente alle istanze degli autotrasportatori ma devo ricordare che mancano ancora i 25 milioni di euro per il Fondo autotrasporto 2023 e poi bisognerà vedere se nel corso del 2024 si riusciranno a reperire i 700 milioni chiesti da tutte le associazioni della filiera (Federauto, Anfia, Unare, Anita, Unatras) che darebbero un impulso importante al rinnovo del parco attraverso la rottamazione dei veicoli più obsoleti che per noi rimane la prima vera sfida. Questo avrebbe un impatto positivo in termini non solo di inquinamento ed emissioni di climalteranti, ma anche di sicurezza stradale. Più limitato e penalizzato il veicolo commerciale con l'Ecobonus. A oggi sono stati spesi meno del 10 per cento dei fondi disponibili, circa 15 milioni di euro, che dipendono dal MEF (Ministero dell'Economia e della Finanza) che ancora non è riuscito a modificare il provvedimento che evidentemente presenta delle falle. L'altro dato che abbiamo osservato con dispiacere è che anche il fondo destinato alle imprese per dotarsi di colonnine è rimasto in gran parte inutilizzato: sono stati spesi solo 15 milioni di euro su 100 milioni disponibili. Il Governo deve capire se e come riprendere in mano questi fondi per aiutare l'adozione di veicoli elettrici laddove il contesto già lo consente. C'è da aggiustare il 'puzzle'. C'è la disponibilità di un certo tipo prodotto, del vettore energetico per muoverlo, l'economicità di gestione ma tutto va messo in fase. Il quadro deve essere completo".

Ha fatto cenno ai 700 milioni chiesti dalle associazioni della filiera. La transizione ecologica unisce?

"La transizione green unisce. C'è lo stesso cambio di mentalità che stiamo finalmente vedendo nell'ambito della logistica dove non si parla più di rivalità tra autotrasporto e trasporto ferroviario o marittimo. Nessuno oggi da solo può essere il campione, si può vincere solo come squadra anche per quanto riguarda la diffusione di nuove tecnologie".

Più volte si è scagliato contro le scelte di Bruxelles che sembrava voler percorrere esclusivamente la strada dell'elettrico per il futuro. Ora sembra ci siano spiragli di apertura. Cosa pensa stia succedendo?

"Non possiamo non partire dall'Euro 7. Un tassello del futuro è stato posto proprio negli scorsi giorni ed è stato posto con un'apertura e una sensibilità alle Case costruttrici e al mercato che ci fa ben sperare. Quello che però è successo fino a ieri preoccupa: tutto l'impianto normativo CO2 - veicoli passeggeri, veicoli pesanti, bus -

ha faticato a trovare alternative alla tecnologia elettrica imposta con il metodo di misurazione tank to wheel. Per noi è un grosso errore. In sede di approvazione al parlamento europeo c'è stata un'apertura ai biocarburanti ma non è stato espletato il parametro per poterli utilizzare. Questo è un piccolo risultato per il quale dobbiamo ringraziare il Governo italiano che si è battuto in modo importante. Purtroppo, però, se non verrà formalizzato potrebbe non comportare alcun risultato pratico e rischiamo l'effetto Cuba, ossia veicoli molto datati sulle strade. Mi auguro che ci sia una presa di coscienza da parte di Bruxelles, vedremo cosa succederà con la prima clausola del regolamento CO2 per i veicoli leggeri nel 2026".

Case madri e concessionarie. Che rapporto c'è oggi?

"In linea di massima il rapporto è buono. Se l'interesse che si promuove è comune, mettere un veicolo sul mercato, nella pratica ci sono sensibilità diverse: la Casa tendenzialmente è più orientata a produrre, il concessionario a dare un buon servizio al proprio cliente. Questo è un bene perché consente ai due sistemi di essere competitivi. Le riformulazioni e i nuovi modelli di distribuzione, in particolare quello dell'agenzia, che per alcune case sta prendendo forma, continua a destarci delle perplessità perché di fatto schiaccia questa visione: sostituisce i due punti di vista rischiando di mettere il cliente nelle condizioni di non poter fare la scelta migliore".

Le concessionarie domani...

"Io mi auguro che saranno come le vediamo oggi: quel luogo di incontro in cui un automobilista riesce a trovare una vettura di suo gradimento e un'impresa riesce a effettuare un investimento attraverso la consulenza di un'azienda che conosce le sue specifiche necessità. Io credo che questo fatto non possa cambiare perché tutto va complicandosi e per saper rispondere al meglio alle esigenze delle imprese che fanno trasporto bisogna essere sempre più competenti su un maggior numero di argomenti".

Come si prospetta il 2024?

"Ci auguriamo ovviamente che si consolidino i numeri attuali e che, quindi, anche l'economia tutta sia in ripresa ma in questo momento è difficile sbilanciarsi con dei numeri. Questa incertezza è figlia degli ultimi tre anni. Abbiamo avuto tanti shock con reazioni diverse: la pandemia sembrava dovesse bloccare il mondo invece la domanda ha tenuto, la guerra in Ucraina invece ha bloccato le catene logistiche... Fare previsioni è sempre più difficile. Non dimentichiamo che un mercato positivo vuol dire un parco mezzi meno obsoleto e aziende più produttive".



TRUCK

Web

Il Sole

24 ORE

Via libera Ue alla svolta ecologica dei Tir. Ma all'Italia servono 700 milioni

Il voto favorevole della Germania dà disco verde al Regolamento CO2 Hdv - L'Italia ha la flotta più vecchia: servono fondi ingenti entro il 2026

di Laura La Posta e Marco Morino



La Ue conferma la svolta ecologica dei Tir e degli autobus, che devono tagliare le emissioni del 45% entro il 2030, del 65% al 2035 e del 90% al 2040. Alla fine, al meeting Coreper in Belgio la Germania non si è astenuta sul voto del Regolamento CO2 Hdv (heavy-duty vehicle), come paventato nei giorni precedenti al voto. E quindi il voto chiave pre-Consiglio è stato favorevole. È passata, in sostanza, la linea ecologista della Commissione von der Leyen. Ma serviranno misure di accompagnamento anche economiche per sostenere una transizione ecologica così forte, che riguarda [il trasporto della maggior parte delle merci](#) nel continente e che vale il 6% delle emissioni totali di gas a effetto serra della Ue.

Il costo per l'Italia

Di certo, il via libera comporterà per l'Italia uno sforzo di adeguamento maggiore rispetto agli altri Stati membri. L'Italia, infatti, ha un [parco circolante di mezzi pesanti](#) tra i più vecchi d'Europa (l'età media supera i 13 anni) e per oltre il 50% composto da veicoli di classe inferiore all'Euro IV.

Lo sanno bene le associazioni nazionali dell'autotrasporto e dell'automotive Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae, che chiedono al Governo di adottare urgentemente un piano di incentivi pubblici che aiuti le imprese dell'autotrasporto - tra le quali vi sono miriadi di padroncini, la cui flotta spesso è rappresentata da un solo mezzo - verso la transizione ecologica imposta dall'Europa.

Il fabbisogno finanziario è stimato in circa 700 milioni di euro, che dovranno supportare gli investimenti fino al 2026 in veicoli a emissioni zero e loro infrastrutture, così da garantire in un triennio l'eliminazione dalla circolazione del 25-30% dei veicoli più vetusti, inquinanti e non sicuri. È auspicabile, quindi, che questa transizione così massiccia sia accompagnata da fondi europei e nazionali per agevolare il rinnovo della flotta.

Del resto, il comparto ha goduto di ingenti incentivi in altri Paesi, mentre in Italia i contributi per la transizione green per il periodo 2022-2025 ammontano ad appena 50 milioni (25mila euro a mezzo). Solo per fare qualche esempio, l'Austria ha stanziato per il periodo 2023-2025 ben 365 milioni. La Francia 534 milioni dal 2023 al 2030. La Spagna ha messo sul piatto 174 milioni dal 2022 al 2024 per coprire il costo di un mezzo elettrico. Ma il battistrada d'Europa è la Germania, che ha messo a disposizione dal 2021 al 2024 l'astronomica somma di un miliardo e 600mila euro. Cifre che lasciano l'Italia all'ultimo posto senza appello.

Lo svantaggio rispetto agli altri Paesi

C'è un altro motivo di preoccupazione. L'Europa spinge verso la trazione elettrica, ma l'Italia su questo fronte procede a passo di lumaca. Lo dicono i più recenti dati Anfia: nel 2023 sono stati immatricolati in Italia 72 Tir elettrici. Nel 2022 erano stati 17. Di più: sempre facendo riferimento al 2023, la quota dei Tir elettrici sul mercato rappresenta lo 0,3% del totale, percentuale irrisoria.

Una percentuale così esigua che renderà molto difficile l'applicazione del prossimo nuovo Regolamento CO2 Hdv. In sostanza, l'Italia parte svantaggiata rispetto agli altri Paesi europei, anche perché il 97% dei Tir è alimentato con motore diesel, contro il quale l'Unione europea ha intrapreso una crociata ecologista senza garantire neutralità tecnologica ai Paesi membri per il raggiungimento degli obiettivi anti-climate change. La proposta di regolamento CO2 Hdv proseguirà ora il suo iter normativo più speditamente, perché l'accordo politico tra gli Stati membri è stato confermato. E non era scontato, dopo [lo stop alla direttiva Csdd sulla supply chain](#) voluto da Germania, Austria, Finlandia e Italia. Una volta votato al Parlamento europeo in plenaria e poi al Consiglio e dopo la pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, il regolamento sarà immediatamente applicabile negli ordinamenti nazionali, senza bisogno di recepimento con norme ad hoc.

I contenuti del regolamento taglia-emissioni dei camion

Quanto ai contenuti del regolamento, secondo quanto riportato dall'agenzia di stampa Radiocor, l'accordo prevede di ampliare l'ambito di applicazione del regolamento per far sì che quasi tutti i veicoli pesanti nuovi con emissioni di CO2 certificate — compresi gli autocarri più piccoli, gli autobus urbani, i pullman e i rimorchi — siano soggetti agli obiettivi di riduzione delle emissioni. Un'esenzione si applicherà ai piccoli costruttori e ai veicoli utilizzati nelle attività minerarie, silvicole e agricole; ai veicoli destinati alle forze armate e ai servizi antincendio; ai veicoli destinati alla protezione civile, all'ordine pubblico e all'assistenza medica. In una fase successiva (2035), l'ambito di applicazione del

regolamento sarà esteso ai veicoli professionali, come gli autocarri per rifiuti o i camion betoniera. E la Commissione analizzerà la possibilità di includere nell'ambito di applicazione gli autocarri più piccoli (di peso inferiore a 5 tonnellate).

In linea con gli obiettivi in materia di clima per il 2030 e oltre, il Consiglio e il Parlamento hanno mantenuto gli obiettivi stabiliti dalla Commissione nella sua proposta per il 2030 (45%), il 2035 (65%) e il 2040 (90%), oltre all'obiettivo di riduzione del 15% per il 2025, già previsto dall'attuale regolamento. Questi obiettivi si applicheranno agli autocarri pesanti di peso superiore a 7,5 tonnellate e ai pullman. Per i rimorchi l'obiettivo è al 7,5% e per i semirimorchi al 10%. Per gli autobus urbani l'obiettivo è del 100% di riduzione delle emissioni, che dovranno essere a quota zero entro il 2035, fissando nel contempo un obiettivo intermedio del 90% per questa categoria entro il 2030. Esentati gli autobus interurbani, che rientrano tra gli obiettivi generali per i pullman. La Commissione riesaminerà il tutto nel 2027.

La battaglia politica: Italia contraria

Nel corso della riunione del Coreper, secondo l'Ansa, l'Italia è rimasta coerente con la posizione contraria espressa finora, astenendosi assieme a Polonia, Slovacchia e Repubblica Ceca, mentre la Svezia ha espresso una riserva di esame. Al testo concordato con il Parlamento è stato aggiunto un considerando che, viene sottolineato, non aggiunge molto a quanto contenuto nel testo del regolamento, in particolare nella clausola di riesame già concordata tra Consiglio e Parlamento. Il nuovo considerando nasce da una richiesta tedesca, poi molto ridimensionata, e prevede che la Commissione valuterà l'opportunità di una metodologia per la registrazione di veicoli commerciali pesanti che funzionano esclusivamente con carburanti neutri in termini di CO₂, entro un anno dall'entrata in vigore del provvedimento. Il tentativo di Berlino di inserire nel considerando l'esplicito riferimento ai soli carburanti neutri in termini di CO₂ di origine non biologica (CO₂ neutral RNFBO) è fallito ed è passata invece una formulazione più ampia (e non circoscritta ai soli e-fuels) che ricomprende potenzialmente tutti i carburanti neutri.

QUATTORRUOTE

Massimo Artusi verso la presidenza di Federauto

Publicato il 28/02/2024



Massimo Artusi, dal 2021 vicepresidente van e truck di **Federauto**, sarà il nuovo numero uno dell'associazione delle concessionarie italiane. Salvo sorprese dell'ultim'ora, il responsabile commerciale e membro del board dell'azienda di famiglia Romana Diesel, concessionaria di veicoli industriali dal 1937, sarà nominato formalmente presidente il prossimo 26 marzo dal Consiglio generale. Una nomina, quella di Artusi, sorprendente per la provenienza dal mondo truck, ma che avverrà nel segno della continuità con la presidenza di Adolfo De Stefani Cosentino, che ha guidato l'associazione negli ultimi sei anni trasformandola da semplice federazione delle associazioni delle concessionarie di marca in un interlocutore rispettato nel mondo automotive e nei tavoli istituzionali di settore.

Più indipendenza e meno condizionamenti. "Nella sua partecipazione ai tavoli nazionali e internazionali", si legge nella comunicazione che la commissione di designazione del nuovo presidente ha inviato nei giorni scorsi ai componenti del consiglio, Artusi "ha dimostrato visione e capacità dialettica che si ritiene possa essere messa a servizio del settore delle autovetture nella consapevolezza delle complessità che il settore sta affrontando e si troverà ad affrontare nel prossimo futuro". E il fatto che il prossimo presidente provenga dal mondo dei veicoli industriali, secondo il comitato promotore della candidatura, non sarà un problema. Anzi. "Si ritiene che la candidatura di Artusi, nell'essere espressione di un business diverso da quello delle autovetture, in questa fase storica sia un punto di forza personale e associativo determinante per garantire alla Federazione una guida autorevole, indipendente e non esposta a quei condizionamenti che potrebbero impedire al presidente di svolgere in serenità personale e aziendale il proprio mandato".

Una presenza nelle associazioni italiana ed europea. Romano, 53 anni, una laurea in economia alla seconda università di Roma e una specializzazione alla Sda Bocconi di Milano, Artusi, oltre a essere vicepresidente di Federauto dal 2021, è componente del board dell'associazione europea delle concessionarie auto, l'Aecdr (Alliance of european car dealers and repairers) da ottobre 2023. Romana Diesel, del cui board Artusi fa parte, con le sue quattro sedi nel Lazio è la più grande concessionaria europea del gruppo CNH Industrial e Stellantis - con i marchi Iveco, Iveco Bus, Iveco Astra, Fiat Professional, New Holland Agriculture, Case Construction e Case Agriculture - e ha chiuso il 2023 con un fatturato di 380 milioni di euro.



Radio/TV/Eventi

3 febbraio 2024

RADIO RAI 1

Pit stop: Cosa fare per acquistare auto elettrica.

A cura di Americo Mancini. Regia di Francesco Galluzzo.

In diretta: **Andrea Cappella** - già Vicepresidente Federauto, è entrato nel comitato direttivo dell'associazione dei concessionari Europei.

6 febbraio 2024

RADIO 24

DUE DI DENARI

Intervento **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente Federauto, sugli incentivi auto.

20 febbraio 2024

Dealer Link

Intervista **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente Federauto, su analisi di mercato e incentivi.