



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Marzo 2024



FEDERAUTO
Federazione Italiana Concessionari Auto

Sommario Rassegna Stampa

Auto

Cartaceo.....	2
Web	27

Truck

Cartaceo.....	68
Web.....	71

Radio/TV/Eventi.....	80
-----------------------------	-----------



AUTO
Cartaceo



XV CONFERENZA NAZIONALE SULL'EFFICIENZA ENERGETICA

L'altra strada per la transizione

di Rita Speranza (Direzione Sistemi Informativi e Innovazione ACI)



Il 28 e il 29 novembre scorsi si è tenuta a Roma la XV Conferenza Nazionale sull'Efficienza Energetica, organizzata dall'associazione ambientalista Amici della Terra Italia Onlus - attiva in Italia dal 1978 - con il Patrocinio del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, dell'ENEA e dell'ISPRA. Il titolo dell'evento, "L'altra strada per la transizione", è evocativo dei contenuti trattati e delle finalità perseguite: fare il punto

Servono oggi politiche più realistiche, dando priorità all'efficienza energetica, al principio di neutralità tecnologica e ai problemi di scarsità di materie prime.

sulle politiche e le strategie per la transizione energetica e per la decarbonizzazione nel nostro Paese, in Europa e nel contesto degli accordi internazionali - con una focalizzazione sui settori chiave, tra i quali quello dei trasporti - e contribuire alla promozione di azioni

e provvedimenti idonei a imboccare la strada dell'efficienza e dell'uso razionale dell'energia, attraverso il ricorso a tutte le reali opportunità offerte dalla tecnologia e la costante considerazione di costi, tempi, risultati e impatti delle diverse iniziative.

Punto di partenza della discussione e del confronto sono stati due rapporti elaborati dagli esperti dell'Associazione organizzatrice, di cui uno, dal titolo "Obiettivi e realtà delle politiche climatiche UE in Italia", di analisi dell'effettivo andamento delle emissioni climatiche rispetto agli obiettivi UE, e l'altro, dal titolo "Materie prime - Il costo energetico della scarsità", di approfondimento sul problema della scarsità delle materie prime

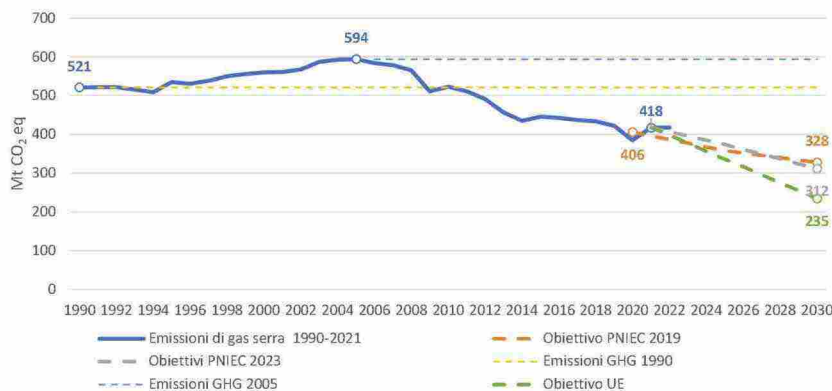


necessarie al Green Deal. Le tematiche oggetto della Conferenza rivestono particolare rilevanza in considerazione del fatto che il nostro Paese è impegnato, proprio in questi mesi, nel perfezionamento della proposta di aggiornamento del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) - varato per la prima volta a fine 2019 -, che fissa gli obiettivi nazionali al 2030 su efficienza energetica, fonti rinnovabili e riduzione delle emissioni di CO₂, oltre che quelli in tema di sicurezza energetica, interconnessioni, mercato unico dell'energia e competitività, sviluppo e mobilità sostenibile.

L'approvazione definitiva della proposta è attesa per il mese di giugno 2024, a conclusione dell'iter che prevede la verifica da parte degli organismi comunitari della sua coerenza con gli obiettivi di decarbonizzazione che la UE si è data con l'European Green Deal (EGD), il pacchetto Fit for 55 e il REPowerEU. Una prima formulazione di questa proposta è stata inviata lo scorso luglio alla Commissione Europea dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, ma a seguito della bocciatura ottenuta il 18 dicembre scorso è attualmente in fase di revisione.

La versione preliminare di aggiornamento del PNIEC è stata dunque al centro delle analisi della Conferenza organizzata a fine novembre che, anticipando alcuni dei rilievi che sarebbero stati successivamente sollevati dalla Commissione Europea, ha evidenziato sulla base dei risultati del rapporto "Obiettivi e realtà delle politiche climatiche UE in Italia" la presenza di una serie di ostacoli al raggiungimento degli obiettivi fissati dall'UE, ritenuti peraltro sempre più ambiziosi, offrendo un importante contributo all'attuale revisione del testo.

Emissioni di gas serra in Italia, 1990-2022, e obiettivi PNIEC al 2030



Fonte: elaborazione Amici della Terra su dati Eurostat, ISPRA e MASE

OBIETTIVI AMBIZIOSI E CRITICITÀ IN ITALIA

Con l'EGD e i provvedimenti del pacchetto Fit for 55, l'UE ha introdotto nuovi e più impegnativi obiettivi di decarbonizzazione, che superano quelli stabiliti nel 2018 con il Clean Energy Package: raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 con una riduzione delle emissioni nette di gas serra del 55% entro il 2030 (rispetto ai livelli del 1990), a fronte del precedente obiettivo 2030 di una riduzione del 40%. Quanto al miglioramento dell'efficienza energetica, è stato fissato l'obiettivo di riduzione dei consumi di energia primaria della UE per il 2030 da 1273 a 992 Mtep (Miloni di tonnellate equivalenti di petrolio), ed è stato innalzato l'obiettivo obbligatorio di risparmio energetico annuo dall'1,49% all'1,9% del consumo finale di energia. Infine, l'obiettivo UE 2030 di penetrazione delle fonti rinnovabili è stato portato al 42,5% rispetto al 32% stabilito nel 2018. A tale riguardo, la Presidente degli Amici Della Terra, Monica Tommasi, ha posto in forte discussione la realizzabilità degli obiettivi stabiliti dall'UE e di quelli

fissati a livello nazionale nella proposta preliminare di aggiornamento del PNIEC (PNIEC 2023), bocciata come già detto dalla Commissione Europea, proprio sulla base della puntuale raccolta e del rigoroso esame dei parametri a tal fine rilevanti, del loro andamento nel nostro Paese negli ultimi decenni e della ragionevole proiezione degli stessi nel medio e lungo termine.

I trend analizzati, infatti, mettono in luce, tra l'altro:

1. le difficoltà, negli ultimi anni, di conseguire progressive riduzioni delle emissioni di CO₂, sulle quali incide in maniera consistente il settore dei trasporti;
2. l'inadeguatezza dell'assunzione da parte dell'UE dei consumi di energia come principale indicatore per misurare i miglioramenti di efficienza energetica, in quanto la dinamica dei consumi di energia è conseguenza prevalentemente degli effetti congiunturali e strutturali delle crisi economiche e solo parzialmente delle politiche di miglioramento dell'efficienza energetica;

3. il rallentamento, negli ultimi anni, del tasso di crescita delle rinnovabili;
4. la lentezza della crescita della diffusione dei sistemi di trazione elettrica che, nel 2022, restano ferma nel settore dei trasporti al 2,5%.

LA VIA ALTERNATIVA DA PERCORRERE

Lo studio effettuato, che rende palese un'incompatibilità di fondo dell'attuale situazione in Italia con i tassi di crescita e/o decrescita richiesti negli anni a venire per il conseguimento degli obiettivi attesi, pone gli Amici della Terra in una posizione critica rispetto alle politiche energetico-ambientali dell'UE, in quanto incentrate - a giudizio dell'associazione ambientalista - su un prevalente e aprioristico affidamento a tecnologie simbolo (eolico, fotovoltaico, batterie, veicoli elettrici e idrogeno) che, in molti casi, risulterebbero non accessibili o non effettivamente competitive, e delle quali sarebbero sottovalutati i risvolti ambientali negativi. A supporto scientifico di tali conclusioni, il rapporto "Materie prime - Il costo energetico della scarsità",

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



Ambiente



La XV Conferenza Nazionale sull'Efficienza Energetica si è svolta a Roma dal 28 al 29 novembre scorso.

firmato dall'ingegnere minerario Giovanni Brussato, mette in luce come le politiche per il raggiungimento della neutralità carbonica basate su un acritico e repentino sviluppo su larga scala delle tecnologie rinnovabili nella generazione di energia elettrica e, nel settore dei trasporti, delle batterie e dei veicoli elettrici, richiederanno un approvvigionamento di minerali e materie prime critiche in una quantità mai estratta prima, che, oltre a provocare impatti ambientali diretti non adeguatamente considerati, implicherà anche un consumo crescente di energia - non sostenibile

senza combustibili fossili - e un aumento significativo delle emissioni. Sul piano propositivo, pertanto, nel corso della Conferenza è stato ribadito che, per rendere possibile la transizione energetica, va recuperata la centralità del principio di neutralità tecnologica, che richiede un approccio e un ricorso flessibile alle tecnologie disponibili e al loro mix, da valutare di volta in volta in base alla loro maturità ed efficacia. Inoltre, tra le pietre miliari dell'altra strada per la transizione energetica non può mancare il

riconoscimento della priorità dell'efficienza energetica e, di conseguenza, delle politiche dirette a promuoverla; politiche da integrare maggiormente con quelle industriali, al fine di creare una sinergia virtuosa delle risorse allocate negli investimenti volti a migliorare efficienza energetica e competitività produttiva. Da qui, oltre all'invito al Governo a rivedere il PNIEC nella direzione auspicata, il richiamo proprio all'efficienza energetica quale strategia vincente nelle parole della Presidente di Amici della Terra: "I risultati di ormai quasi venti anni di

forte incentivazione a eolico e fotovoltaico hanno portato, nel 2022, ad un contributo di entrambe le fonti del 3,8% sui consumi finali di energia, pari a circa 4 Mtep. Allo stesso tempo, grazie agli effetti degli investimenti in miglioramenti di efficienza energetica tra il 2008 e il 2021 sono stati conseguiti risparmi annuali di energia (o consumi evitati) per 16 Mtep pari al 14% dei consumi finali del 2021, cioè quattro volte tanto". Un'ulteriore indicazione metodologica offerta dalla Conferenza riguarda infine la necessaria adozione di procedure e parametri adeguati per valutare gli effettivi miglioramenti di efficienza energetica, tra i quali gli indici tecnici di efficienza energetica come l'indice ODEX, che quantificano i miglioramenti di efficienza energetica (in termini di risparmio sui consumi) nei diversi settori di uso finale dell'energia al netto degli effetti dei cambiamenti strutturali e di altri fattori non legati all'efficienza. Non sarebbe un caso, infatti, che in Italia tali indici abbiano registrato negli ultimi anni un significativo rallentamento dei miglioramenti di efficienza energetica, in particolare oltre che nel settore residenziale in quello dei trasporti.

Emissioni di gas serra in Italia da consumi di energia per settore, 1990-2021 e % 2021



Fonte: elaborazione Amici della Terra su dati Eurostat e ISPRA

SOSTENIBILITÀ DEI TRASPORTI

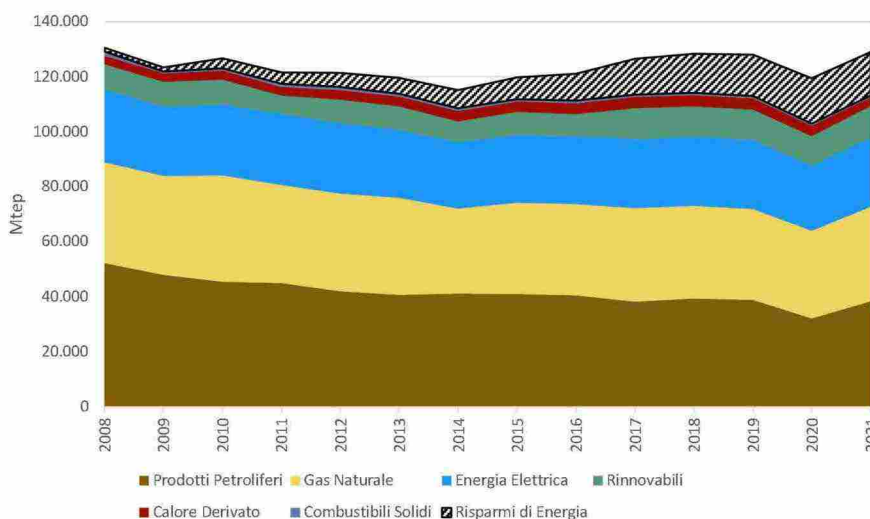
Anche la sessione della Conferenza dedicata alla transizione ecologica dei trasporti è partita dall'analisi dei trend registrati nel nostro Paese in termini di consumo di energia, di emissioni di gas serra, di fonti rinnovabili e di sviluppo dei veicoli elettrici. Negli ultimi anni, nel settore in esame, oltre all'aumento dei consumi energetici - contrassegnati da una rilevante incidenza del ricorso a prodotti petroliferi -, al forte incremento delle emissioni di gas serra e alla crescita ancora troppo lenta

delle fonti rinnovabili, si è riscontrato che i veicoli elettrici (puri o ibridi), fermi nel 2022 a meno all'1% delle vetture immatricolate, occupano uno spazio ancora estremamente limitato. L'esiguità dell'attuale diffusione dell'elettrico, unitamente alle realistiche prospettive di crescita nei prossimi anni - sia delle immatricolazioni in generale che del numero dei veicoli elettrici - conducono alla conclusione della irraggiungibilità degli obiettivi del PNIEC 2019 e, ancor più, di quelli contenuti nella proposta di aggiornamento, che secondo l'Associazione ambientalista richiederebbero, a fronte di un parco elettrico 2022 di 380.000 veicoli, l'immatricolazione fino al 2030 di 780.000 veicoli elettrici ogni anno.

Con tale quadro di fondo, nella Conferenza è stata riaffermata, innanzitutto, l'esigenza di una gradualità nello sviluppo della mobilità elettrica, sia individuale che collettiva, che tenga in debita considerazione la sostenibilità globale del processo produttivo in chiave di Life Cycle Assessment (LCA).

La valutazione dell'intero ciclo di vita dei veicoli, infatti, consentirà l'analisi dell'impatto ambientale del prodotto realizzato lungo tutte le sue fasi, dall'estrazione delle materie prime alla produzione, al trasporto, alla fase d'uso, fino allo smaltimento. Solo in tal modo, quindi, sarà possibile un adeguato bilanciamento con il principio di scarsità di minerali e materie prime e si potrà evitare di alimentare nuove dipendenze tecnologiche nelle catene di approvvigionamento. Ad integrazione del graduale sviluppo della mobilità elettrica, la proposta degli Amici della Terra verte quindi sull'importanza del ricorso

Italia consumi finali di energia 2008-2021 e consumi evitati per effetto dei risparmi di energia derivanti da miglioramenti dell'efficienza energetica (Mtep)



Fonte: rielaborazione Amici della Terra su "IEECP (2023). Make Energy Efficiency visible in the energy mix. Report of the Institute for European Energy & Climate Policy, prepared for the European Climate Foundation and Knauf Insulation".

anche ad altre tecnologie, come il GNL (Gas Naturale Liquefatto), il GNC (Gas Naturale Compresso) e il GPL (Gas di Petrolio Liquefatto), che, pur essendo combustibili fossili, hanno un minore impatto ambientale e rappresentano soluzioni energetiche più sostenibili in confronto ad altre. In particolare, si auspica la promozione del GNL per il trasporto stradale pesante (oltre che per quello marittimo) e la diffusione del gas naturale (GNC) e del GPL nel trasporto leggero. Inoltre, un apporto positivo potrebbe venire anche da un'accelerazione dell'impiego di fonti rinnovabili, come il Biometano, il BioGNL e il BioGPL, che sono il risultato di processi di lavorazione di materiali organici e rappresentano pertanto la versione più sostenibile delle corrispondenti tipologie di gas, come nel caso dei biocombustibili liquidi, ricavati principalmente dalla coltivazione e dal

trattamento di biomasse agricole dedicate oppure da scarti di biomasse vegetali e animali.

CONCLUSIONI IN SINTESI

In definitiva, secondo gli Amici della Terra, la strada giusta per portare a compimento il percorso della transizione energetica passa attraverso le proposte scaturite dalla Conferenza, da attuare tutte nel rispetto degli standard di sostenibilità e dell'economia circolare. A tali proposte si accompagna un duplice invito all'UE: procedere ad una revisione delle politiche ambientali che parta da un'effettiva applicazione del principio di neutralità tecnologica e adottare politiche industriali che valorizzino i punti di forza delle filiere delle tecnologie rilevanti ai fini della transizione energetica e già presenti nel tessuto industriale europeo. Con riguardo, in particolare, al settore dei trasporti,

anche i rappresentanti delle principali associazioni della filiera dell'Automotive e dell'Autotrasporto (ANFIA, Federauto, UNRAE, ANITA, UNATRAS), ospiti della Conferenza, hanno espresso un sostanziale favore ad un approccio più razionale, coerente e graduale alle scelte tecnologiche orientate alla decarbonizzazione per la costruzione di una mobilità davvero sostenibile.



Il testo completo del Rapporto è disponibile cliccando su questo link.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



XV CONFERENZA NAZIONALE SULL'EFFICIENZA ENERGETICA

I trend del settore trasporti in Italia e gli obiettivi 2030

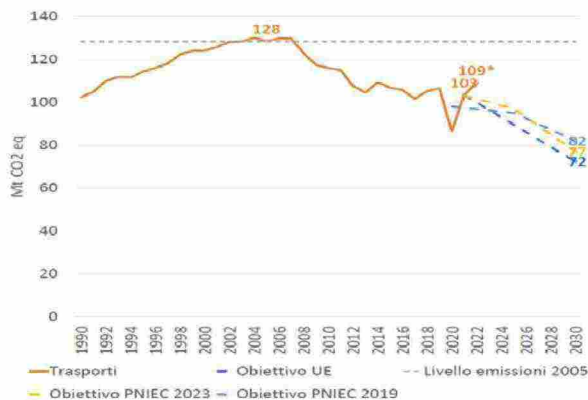
Le emissioni di gas serra in Italia sono passate da un trend di riduzione più accelerato dal 2005 al 2014 (connesso anche alla crisi economica del 2008), con un tasso medio annuo del 3,4%, ad un trend di riduzione molto più ridotto negli ultimi 8 anni (dal 2015 al 2022), con un abbattimento annuo medio dello 0,5%, mentre negli ultimi due anni le emissioni totali risultano stabili a 418 Mt CO₂ eq (milioni di tonnellate equivalenti) dopo il crollo del 2020 a causa del Covid.

Il principale comparto di emissioni di gas serra è costituito dalla combustione di prodotti energetici, che produce prevalentemente emissioni di CO₂ e pesa per circa l'80% delle emissioni climalteranti, mentre il principale settore di emissione di gas serra per usi energetici si conferma attualmente quello dei trasporti, che pesa per il 32%.

Più in particolare, mentre le emissioni dell'industria e del settore energetico evidenziano un trend significativo di riduzione, le emissioni di gas serra nel settore specifico dei trasporti risultano in aumento. Secondo i dati ISPRA, infatti, nel 2021 sono stati emessi 103 Mt di CO₂ eq, con un aumento stimato nel 2022 del 5,5% e il superamento dei valori pre-pandemia.

Tra le cause di tale aumento gli Amici della Terra segnalano, per il trasporto stradale, anche l'invecchiamento del parco veicolare indotto dalle incertezze generate dalla prospettiva di bando delle motorizzazioni a combustione interna ed esclusione di un ruolo dei combustibili alternativi e dei biocombustibili nella transizione energetica.

Emissioni gas serra nei trasporti 1990 - 2022 e obiettivi 2030



Fonte: elaborazione Amici della Terra su dati ISPRA

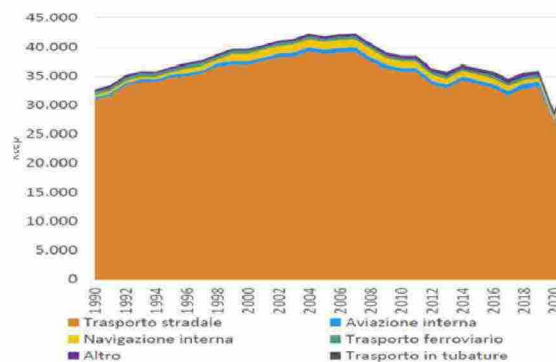
Tale andamento renderebbe lontano, allo stato attuale, il raggiungimento sia degli obiettivi stabiliti nel PNIEC 2019 (che fissava per il 2030 un livello di emissioni per il settore dei trasporti pari a 82 Mt CO₂ eq con un tasso di riduzione medio annuo dal 2022 del 3,49%) e nel testo preliminare del PNIEC 2023 bocciato lo scorso dicembre dalla Commissione Europea (che fissava l'obiettivo a 77 Mt di CO₂ eq, con un tasso medio annuo di riduzione del 4,25%), sia ancor più di quelli stabiliti dal Regolamento Effort Sharing del -43,7% rispetto al 2005, conseguibili solo con un tasso medio annuo di riduzione del 5% per attestarsi su un valore di 72 Mt CO₂ eq.

Per quanto riguarda i consumi energetici, quelli imputabili al settore dei trasporti, secondo i dati Eurostat riportati dagli Amici della Terra, nel 2021 sono tornati in linea con i valori pre-pandemia, con un totale di

35,3 Mtep, e nel 2022 hanno evidenziato un ulteriore incremento del 4,2%, che ha portato a raggiungere un valore di 36,7 Mtep.

Oltre il 93% di questi consumi energetici è rappresentato dal trasporto stradale, mentre l'incidenza di tutti gli altri settori rimane sotto il 2%.

Consumi di energia nei trasporti per modalità

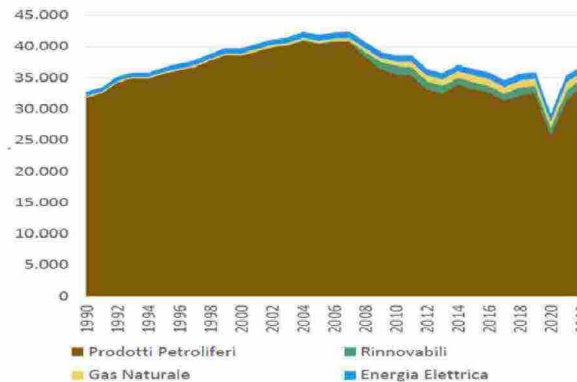


Fonte: elaborazione Amici della Terra su dati Eurostat

L'incidenza dei prodotti petroliferi nel settore dei trasporti, più in particolare, supera il 90% del totale dei consumi energetici e tale incremento si deve principalmente ad un maggiore utilizzo proprio di tali prodotti (+6,5%), in coincidenza con un aumento dei prezzi di gas ed elettricità a seguito della crisi ucraina, mentre le altre fonti energetiche risultano in calo (-39,3% il gas naturale, -1,9% le rinnovabili e -0,8% l'energia elettrica).

Quanto all'andamento della penetrazione delle fonti rinnovabili nel settore specifico dei trasporti, nel 2022 risultano essere state consumate 1.380 ktep (migliaia di tonnellate equivalenti di petrolio) di biocombustibili liquidi, 190 ktep di biometano e 402 ktep di energia elettrica da fonti rinnovabili in base al mix elettrico.

Consumo di energia nei trasporti per fonti



Fonte: elaborazione Amici della Terra su dati Eurostat

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



Nelle proiezioni al 2030 della versione preliminare del PNIEC 2023, i consumi di biocombustibili liquidi avrebbero dovuto superare i 2.800 ktep (quasi un raddoppio rispetto al 2022), con una successiva stabilizzazione dei consumi fino al 2030, con un andamento che riflette le incertezze sul ruolo dei biocombustibili nella definizione delle nuove politiche UE per la transizione energetica.

Per i consumi di energia elettrica da fonti rinnovabili la proposta di aggiornamento del PNIEC prevedeva addirittura una quadruplicazione dei volumi nel 2030 (1.576 ktep) rispetto al 2022, mentre per i consumi nei trasporti di biometano la previsione era di un incremento del 500% dei volumi nel 2030 (1.242 ktep), sempre rispetto ai livelli del 2022. Nel 2030 è infine previsto anche un primo livello significativo di consumi di idrogeno (attualmente non disponibile) da fonti rinnovabili che dovrebbe ammontare a quasi 400 ktep.

Un ulteriore dato preso attentamente in esame negli studi condotti dagli Amici della Terra è quello dell'andamento della penetrazione elettrica in relazione agli obiettivi, che evidenzia come dal 1990 nel suo complesso la penetrazione elettrica in Italia sia cresciuta molto lentamente, con un tasso medio annuo dello 0,8%, fino ad arrivare al 22,7% del 2022.

Sulla base dei dati elaborati dall'associazione ambientalista, nel 2022 il settore che ha fatto registrare un livello maggiore di penetrazione elettrica è stato quello dei servizi, cresciuti dal 39,6% al 44,7%, mentre il settore dei trasporti resta al palo con il 2,5%.

La versione preliminare della proposta di aggiornamento del PNIEC stabiliva che questo valore dovesse arrivare entro il 2030 al 32,6%, con un tasso di crescita medio annuo atteso del 2%, più che doppio rispetto a quello registrato nel periodo 1990-2022.

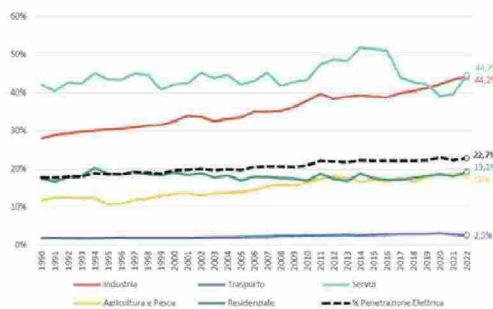
Uno degli aspetti da tenere in maggiore considerazione nel settore dei trasporti sui quali la XV Conferenza Nazionale sull'Efficienza Energetica ha poi rivolto l'attenzione è stato quello del trend di diffusione dei veicoli elettrici in Italia in relazione agli obiettivi dell'aggiornamento del PNIEC.

I dati relativi al 2022 di Eurostat e del MASE, evidenziano gli Amici della Terra, fanno stimare in Italia un parco elettrico complessivamente costituito da circa 380.000 veicoli suddivisi in pari misura tra elettrici puri (BEV) e ibridi plug-in (PHEV), che corrisponde a meno dell'1% del totale delle vetture immatricolate.

Pur essendo aumentate le vetture elettriche del 50% nel 2022, come rilevano le analisi degli Amici della Terra, la crescita è già inferiore alle previsioni del PNIEC 2019, che, per il 2022, fissava un obiettivo di circa 800.000 veicoli.

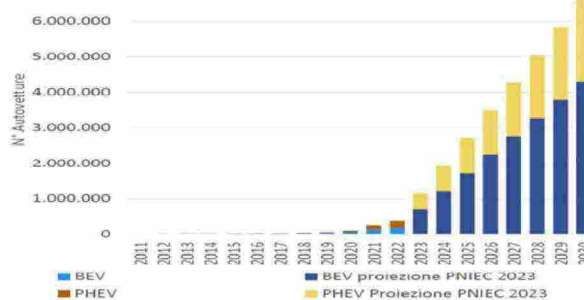
La versione preliminare di aggiornamento del PNIEC prevedeva in proposito di arrivare, entro il 2030, a 6,6 milioni di autovetture elettriche (di cui 4,3 milioni elettriche pure e 2,3 milioni ibride plug-in), obiettivo il cui raggiungimento renderebbe necessaria l'immatricolazione di 780.000 veicoli elettrici ogni anno.

Penetrazione elettrica 1990-2022 e obiettivi 2030-2040 (%)

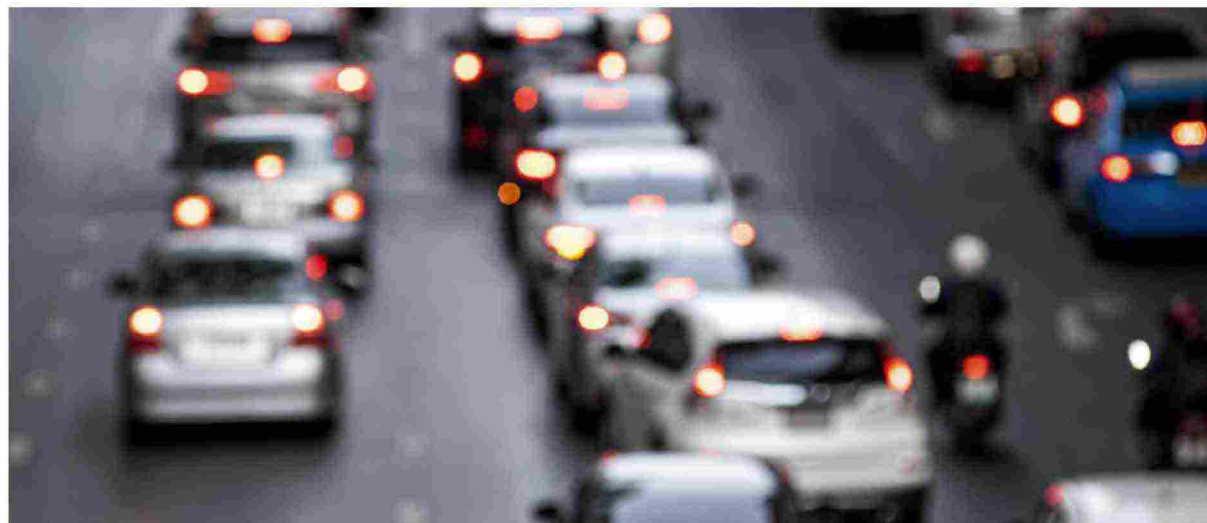


Fonte: elaborazione Amici della Terra su dati Eurostat e MASE.

Veicoli elettrici: evoluzione storica e obiettivo 2030



Fonte: elaborazione Amici della Terra su dati Eurostat e MASE.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



CONFCOMMERCIO Nel direttivo entrano per la prima volta Cogliati, Finguerra e Redaelli

Alberto Negri guida il Gruppo Autoveicoli

LECCO (ces) L'assemblea del Gruppo Autoveicoli di Confcommercio Lecco ha eletto all'unanimità alla carica di presidente per il prossimo quinquennio 2024-2029 **Alberto Negri**, legale rappresentante della Renzo Negri di Pescate. Per Negri si tratta di una conferma, visto che ricopriva già il ruolo dal 2019 (aveva raccolto il testimone da **Renato Mariani**, storico imprenditore del settore delle concessionarie recentemente scomparso). Nel corso dell'assemblea, tenutasi lunedì 11 marzo, sono stati poi eletti all'unanimità come consiglieri **Lorenzo Cogliati**, della Autocogliati Spa di Merate; **Mauro Finguerra**, della Finimotor E.Illi Finguerra di Civate; **Enrico Redaelli**, della E.Illi Redaelli Snc di Sirone. Tutti e tre sono new entry

nel Direttivo della categoria. Il neo eletto presidente ha ringraziato i presenti per la fiducia accordatagli, ricordando il rinnovo dell'adesione a **Federauto** che ha permesso un potenziamento delle informazioni per gli associati. Sulla situazione attuale del mercato, Negri ha sottolineato: «Le concessionarie stanno vivendo un momento di sostanziale stabilità: i tempi di consegna si sono accorciati e di fatto siamo tornati alla normalità. L'ibrido è in crescita anche grazie agli incentivi, mentre finora le vendite di autoveicoli elettrici non sono ancora decollate. Come comparto abbiamo ben presente il "paletto europeo" del 2035, data oltre la quale non si potranno più vendere nuove auto con motori benzina o diesel».



Enrico Redaelli, Alberto Negri e Lorenzo Cogliati

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



CONFCOMMERCIO Nel direttivo entrano per la prima volta Cogliati, Finguerra e Redaelli

Alberto Negri guida il Gruppo Autoveicoli

LECCO (ces) L'assemblea del Gruppo Autoveicoli di Confcommercio Lecco ha eletto all'unanimità alla carica di presidente per il prossimo quinquennio 2024-2029 **Alberto Negri**, legale rappresentante della Renzo Negri di Pescate. Per Negri si tratta di una conferma, visto che ricopriva già il ruolo dal 2019 (aveva raccolto il testimone da **Renato Mariani**, storico imprenditore del settore delle concessionarie recentemente scomparso). Nel corso dell'assemblea, tenutasi lunedì 11 marzo, sono stati poi eletti all'unanimità come consiglieri **Lorenzo Cogliati**, della Autocogliati Spa di Merate; **Mauro Finguerra**, della Finimotor E.Illi Finguerra di Civate; **Enrico Redaelli**, della E.Illi Redaelli Snc di Sirone. Tutti e tre sono new entry

nel Direttivo della categoria. Il neo eletto presidente ha ringraziato i presenti per la fiducia accordatagli, ricordando il rinnovo dell'adesione a **Federauto** che ha permesso un potenziamento delle informazioni per gli associati. Sulla situazione attuale del mercato, Negri ha sottolineato: «Le concessionarie stanno vivendo un momento di sostanziale stabilità: i tempi di consegna si sono accorciati e di fatto siamo tornati alla normalità. L'ibrido è in crescita anche grazie agli incentivi, mentre finora le vendite di autoveicoli elettrici non sono ancora decollate. Come comparto abbiamo ben presente il "paletto europeo" del 2035, data oltre la quale non si potranno più vendere nuove auto con motori benzina o diesel».



Enrico Redaelli, Alberto Negri e Lorenzo Cogliati

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



Auto green, la burocrazia frena la corsa

Immatricolazioni in crescita del 7,3% tra gennaio e febbraio, ma elettrico fermo per gli incentivi bloccati **Balzarotti all'interno**

LA CORSA DELL'AUTO

Numeri a due volti

L'elettrico rallenta Ecobonus in ritardo La burocrazia frena la svolta lombarda

Immatricolazioni in crescita del 7,3% tra gennaio e febbraio Ma è la benzina che traina. **Federauto:** «Transizione green in stallo»



Il mercato dell'auto è tornato a crescere Ma fatica la corsa dell'elettrico a causa dell'intoppo sugli incentivi

di **Luca Balzarotti**
MILANO

La buona notizia è l'aumento delle immatricolazioni: 44.481 tra gennaio e febbraio, il 7,32% in più di inizio 2023. Quella cattiva - dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di **Federauto**, la federazione dei concessionari - è che «la sfida per accrescere la mobilità green resta imbrigliata nelle maglie burocratiche delle Amministrazioni competenti». L'effetto «indesiderato» è «un freno al rinnovo del parco auto, che o con questi ritmi blandi avrà bisogno di quasi tre decenni per un efficace ringiovanimento». Il ritardo del decreto del presidente del Consiglio dei ministri per rendere esecutivi gli incentivi per chi rottama auto inquinanti e sceglie l'elettrico o l'ibrido plug-in ha «inevitabili ricadute sui flussi delle vendite e delle immatricolazioni - sottolinea **Federauto** -. È necessario colmare al più presto questo gap poiché il mercato, soprattutto sul fronte elettrico e plug-in, è entrato in una fase di profondo stallo». A febbraio l'elettrico e l'ibrido plug-in hanno registrato dati in controtendenza con l'andamento complessivo delle immatricolazioni: +1,8% e -16,4%. Benzina e ibrido elettrico, invece, hanno approfittato dell'impasse burocratico sui bonus accelerando del 33,4% e del 16,5%, davanti al Gpl (+8,3%). Allargando il confronto al primo bimestre dell'anno la forbice cresce: elettrico e ibrido plug-in si sono fermati (-4,3% e -25,1%) a favore di altre alimentazioni: +13,1% il Gpl e +30% benzina. In calo, invece, il diesel (-12,7%).

Il 2023 dell'elettrico si era chiuso con 51mila immatricolazioni, di cui 9.600 in Lombardia, seconda regione dopo il Trentino a spingere verso la transizione

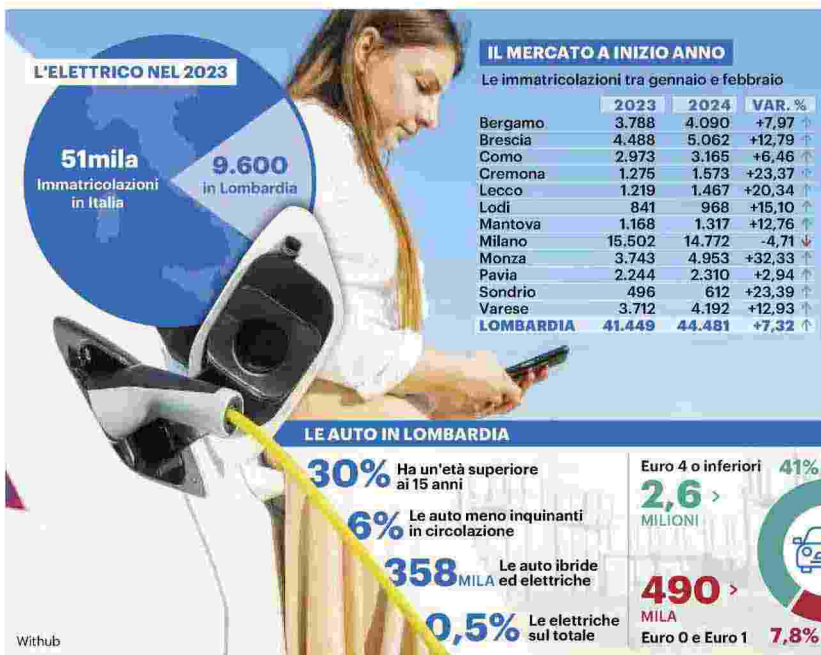


Adolfo De Stefani Cosentino, Federauto

Incentivi in attesa del decreto

Fino a 13.750 euro per chi ha un reddito familiare inferiore a 30mila euro, 11mila per chi lo supera e rottamerà un'auto vecchia, di categoria compresa tra Euro 0 (immatricolata prima del 1992) ed Euro 1. L'Ecobonus presentato a inizio febbraio dal ministero tarda però a partire. Per entrare in vigore occorre un decreto del presidente del Consiglio dei ministri (Dpcm). Che ancora non c'è stato. Motivi burocratici, dovuti al coinvolgimento di quattro ministeri (Economia, Ambiente e Infrastrutture e trasporti), stanno frenando le vendite di elettrico e ibrido. Già da gennaio i concessionari possono prenotare l'incentivo. Ma in assenza di certezze, dai dati del primo bimestre, la transizione ecologica sulla mobilità privata ne sta

risentendo, nonostante le immatricolazioni siano in crescita. L'aumento dei bonus presentato a febbraio fa gola. Le principali novità riguardano l'incremento degli incentivi, soprattutto per l'elettrico, e la diversificazione a seconda della categoria del mezzo rottamato (il bonus sale in caso di Euro 0-Euro 2) e dell'Isee delle famiglie. Sono previsti contributi all'immatricolazione anche per chi non avesse auto da rottamare: 6mila euro che diventano 7.500 per le fasce di reddito inferiori a 30mila euro. Chi invece sostituisce una Euro 3 potrebbe beneficiare fino a un massimo di 12.500 euro di sconto, in base all'Isee. Lo stesso criterio vale anche per chi sceglie di acquistare soluzioni ibride. Ma, per ora, tutto è ancora fermo.



I primi mesi del 2024

IL BILANCIO DELLE PROVINCE



Milano giù, record a Monza

Incrementi alti a Sondrio e Lecco

Solo Milano rallenta sul 2023: -4,71% le immatricolazioni. Nella vicina Monza si registra la crescita più alta (+32,33%) seguita da Sondrio (+23,39%) e Cremona (+23,37%) quasi a pari merito. Numeri positivi anche a Lecco (+20,34%), Lodi (+15,10%), Varese (+12,93%) e Mantova (+12,76%). Pavia cresce solo del +2,94% davanti a Como (+6,46%) e Bergamo (+7,97%). Brescia è a metà: +12,79%.

green della mobilità privata e anche per questo più penalizzata dal ritardo dei nuovi Ecobonus. Qui il 30% delle auto ha oltre 15 anni di vita e solo il 6% di quelle in circolazione rientra tra le meno inquinanti. Le auto ibride ed elettriche, a fine 2022, erano

REGIONE PENALIZZATA
Nel 2023 seconda per incremento di vetture senza combustioni
Ma 3 su 10 hanno ancora oltre 15 anni

358mila. L'elettrico puro conta solo lo 0,5% mentre i mezzi Euro 0 (immatricolati prima del dicembre 1992) ed Euro 1 erano ancora 490mila, il 7,8% del parco auto presente nella regione. Il 41% dei mezzi privati aveva una certificazione Euro 4 o inferiore.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



Auto green, la burocrazia frena la corsa

Immatricolazioni in crescita del 7,3% tra gennaio e febbraio, ma elettrico fermo per gli incentivi bloccati **Balzarotti all'interno**

LA CORSA DELL'AUTO

Numeri a due volti

L'elettrico rallenta Ecobonus in ritardo La burocrazia frena la svolta lombarda

REGIONE PENALIZZATA
Nel 2023 seconda
per incremento
di vetture
senza combustioni
Ma 3 su 10 hanno
ancora oltre 15 anni

Immatricolazioni in crescita del 7,3% tra gennaio e febbraio
Ma è la benzina che traina. **Federauto**: «Transizione green in stallo»

di **Luca Balzarotti**
MILANO

La buona notizia è l'aumento delle immatricolazioni: 44.481 tra gennaio e febbraio, il 7,32% in più di inizio 2023. Quella cattiva - dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di **Federauto**, la federazione dei concessionari - è che «la sfida per accrescere la mobilità green resta imbrigliata nelle maglie burocratiche delle Amministrazioni competenti». L'effetto «indesiderato» è «un freno al rinnovo del parco auto, che o con questi ritmi blandi avrà bisogno di quasi tre decenni per un efficace ringiovanimento». Il ritardo del decreto del presidente del Consiglio dei ministri per rendere

esecutivi gli incentivi per chi rotama auto inquinanti e sceglie l'elettrico o l'ibrido plug-in ha «inevitabili ricadute sui flussi delle vendite e delle immatricolazioni - sottolinea **Federauto** -. È necessario colmare al più presto questo gap poiché il mercato, soprattutto sul fronte elettrico e plug-in, è entrato in una fase di profondo stallo». A febbraio l'elettrico e l'ibrido plug-in hanno registrato dati in controtendenza con l'andamento complessivo delle immatricolazioni: +1,8% e -16,4%. Benzina e ibrido elettrico, invece, hanno approfittato dell'impasse burocratico sui bonus accelerando del 33,4% e del 16,5%, davanti al Gpl (+8,3%). Allargando il confronto al primo bimestre dell'anno la forbice cresce: elettrico e ibrido plug-in si sono fermati

(-4,3% e -25,1%) a favore di altre alimentazioni: +13,1% il Gpl e +30% benzina. In calo, invece, il diesel (-12,7%).

Il 2023 dell'elettrico si era chiuso con 51mila immatricolazioni, di cui 9.600 in Lombardia, seconda regione dopo il Trentino a spingere verso la transizione green della mobilità privata e anche per questo più penalizzata dal ritardo dei nuovi Ecobonus. Qui il 30% delle auto ha oltre 15 anni di vita e solo il 6% di quelle in circolazione rientra tra le meno inquinanti. Le auto ibride ed elettriche, a fine 2022, erano 358mila. L'elettrico puro contava solo lo 0,5% mentre i mezzi Euro 0 (immatricolati prima del dicembre 1992) ed Euro 1 erano ancora 490mila, il 7,8% del parco auto presente nella regione. Il 41% dei mezzi privati aveva una certificazione Euro 4 o inferiore.

Incentivi in attesa del decreto

Fino a 13.750 euro per chi ha un reddito familiare inferiore a 30mila euro, 11mila per chi lo supera e rottamerà un'auto vecchia, di categoria compresa tra Euro 0 (immatricolata prima del 1992) ed Euro 1. L'Ecobonus presentato a inizio febbraio dal ministero tarda però a partire. Per entrare in vigore occorre un decreto del presidente del Consiglio dei ministri (Dpcm). Che ancora non c'è stato. Motivi burocratici, dovuti al coinvolgimento di quattro ministeri (Economia, Ambiente e Infrastrutture e trasporti), stanno frenando le vendite di elettrico e ibrido. Già da gennaio i concessionari possono prenotare l'incentivo. Ma in assenza di certezze, dai dati del primo bimestre, la transizione ecologica sulla mobilità privata ne sta

risentendo, nonostante le immatricolazioni siano in crescita. L'aumento dei bonus presentato a febbraio fa gola. Le principali novità riguardano l'incremento degli incentivi, soprattutto per l'elettrico, e la diversificazione a seconda della categoria del mezzo rottamato (il bonus sale in caso di Euro 0-Euro 2) e dell'Isee delle famiglie. Sono previsti contributi all'immatricolazione anche per chi non avesse auto da rottamare: 6mila euro che diventano 7.500 per le fasce di reddito inferiori a 30mila euro. Chi invece sostituisce una Euro 3 potrebbe beneficiare fino a un massimo di 12.500 euro di sconto, in base all'Isee. Lo stesso criterio vale anche per chi sceglie di acquistare soluzioni ibride. Ma, per ora, tutto è ancora fermo.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

I primi mesi del 2024

IL BILANCIO DELLE PROVINCE



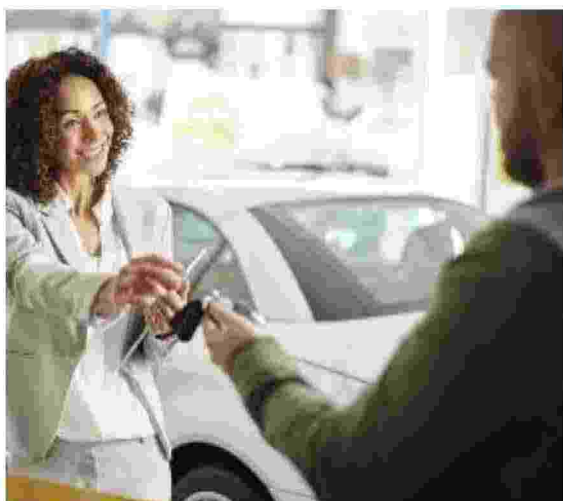
Adolfo De Stefani **Cosentino, Federauto**



Milano giù, record a Monza

Incrementi alti a Sondrio e Lecco

Solo Milano rallenta sul 2023: -4,71% le immatricolazioni. Nella vicina Monza si registra la crescita più alta (+32,33%) seguita da Sondrio (+23,39%) e Cremona (+23,37%) quasi a pari merito. Numeri positivi anche a Lecco (+20,34%), Lodi (+15,10%), Varese (+12,93%) e Mantova (+12,76%). Pavia cresce solo del +2,94% davanti a Como (+6,46%) e Bergamo (+7,97%). Brescia è a metà: +12,79%.



Il mercato dell'auto è tornato a crescere. Ma fatica la corsa dell'elettrico a causa dell'intoppo sugli incentivi

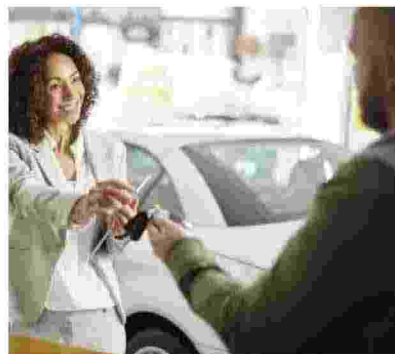


LA CORSA DELL'AUTO

Numeri a due volti

**L'elettrico rallenta
Ecobonus in ritardo
La burocrazia frena
la svolta lombarda**

Immatricolazioni in crescita del 7,3% tra gennaio e febbraio
Ma è la benzina che traina. **Federauto**: «Transizione green in stallo»



Il mercato dell'auto è tornato a crescere. Ma fatica la corsa dell'elettrico a causa dell'intoppo sugli incentivi

di **Luca Balzarotti**
MILANO

La buona notizia è l'aumento delle immatricolazioni: 44.481 tra gennaio e febbraio, il 7,32% in più di inizio 2023. Quella cattiva - dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di **Federauto**, la federazione dei concessionari - è che «la sfida per accrescere la mobilità green resta imbrigliata nelle maglie burocratiche delle Amministrazioni competenti». L'effetto «indesiderato» è «un freno al rinnovo del parco auto, che o con questi ritmi blandi avrà bisogno di quasi tre decenni per un efficace ringiovanimento». Il ritardo del decreto del presidente del Consiglio dei ministri per rendere esecutivi gli incentivi per chi rottama auto inquinanti e sceglie l'elettrico o l'ibrido plug-in ha «inevitabili ricadute sui flussi delle vendite e delle immatricolazioni - sottolinea **Federauto** -. È necessario colmare al più presto questo gap poiché il mercato, soprattutto sul fronte elettrico e plug-in, è entrato in una fase di profondo stallo». A febbraio l'elettrico e l'ibrido plug-in hanno registrato dati in controtendenza con l'andamento complessivo delle immatricolazioni: +1,8% e -16,4%. Benzina e ibrido elettrico, invece, hanno approfittato dell'impasse burocratico sui bonus accelerando del 33,4% e del 16,5%, davanti al Gpl (+8,3%). Allargando il confronto al primo bimestre dell'anno la forbice cresce: elettrico e ibrido plug-in si sono fermati (-4,3% e -25,1%) a favore di altre alimentazioni: +13,1% il Gpl e +30% benzina. In calo, invece, il diesel (-12,7%).

Il 2023 dell'elettrico si era chiuso con 51mila immatricolazioni, di cui 9.600 in Lombardia, seconda regione dopo il Trentino a spingere verso la transizione



Adolfo De Stefani Cosentino, Federauto

Incentivi in attesa del decreto

Fino a 13.750 euro per chi ha un reddito familiare inferiore a 30mila euro, 11mila per chi lo supera e rottamerà un'auto vecchia, di categoria compresa tra Euro 0 (immatricolata prima del 1992) ed Euro 1. L'Ecobonus presentato a inizio febbraio dal ministero tarda però a partire. Per entrare in vigore occorre un decreto del presidente del Consiglio dei ministri (Dpcm). Che ancora non c'è stato. Motivi burocratici, dovuti al coinvolgimento di quattro ministeri (Economia, Ambiente e Infrastrutture e trasporti), stanno frenando le vendite di elettrico e ibrido. Già da gennaio i concessionari possono prenotare l'incentivo. Ma in assenza di certezze, dai dati del primo bimestre, la transizione ecologica sulla mobilità privata ne sta

risentendo, nonostante le immatricolazioni siano in crescita. L'aumento dei bonus presentato a febbraio fa gola. Le principali novità riguardano l'incremento degli incentivi, soprattutto per l'elettrico, e la diversificazione a seconda della categoria del mezzo rottamato (il bonus sale in caso di Euro 0-Euro 2) e dell'Isee delle famiglie. Sono previsti contributi all'immatricolazione anche per chi non avesse auto da rottamare: 6mila euro che diventano 7.500 per le fasce di reddito inferiori a 30mila euro. Chi invece sostituisce una Euro 3 potrebbe beneficiare fino a un massimo di 12.500 euro di sconto, in base all'Isee. Lo stesso criterio vale anche per chi sceglie di acquistare soluzioni ibride. Ma, per ora, tutto è ancora fermo.



I primi mesi del 2024

IL BILANCIO DELLE PROVINCE



Milano giù, record a Monza
Incrementi alti a Sondrio e Lecco

Solo Milano rallenta sul 2023: -4,71% le immatricolazioni. Nella vicina Monza si registra la crescita più alta (+32,33%) seguita da Sondrio (+23,39%) e Cremona (+23,37%) quasi a pari merito. Numeri positivi anche a Lecco (+20,34%), Lodi (+15,10%), Varese (+12,93%) e Mantova (+12,76%). Pavia cresce solo del +2,94% davanti a Como (+6,46%) e Bergamo (+7,97%). Brescia è a metà: +12,79%.

green della mobilità privata e anche per questo più penalizzata dal ritardo dei nuovi Ecobonus. Qui il 30% delle auto ha oltre 15 anni di vita e solo il 6% di quelle in circolazione rientra tra le meno inquinanti. Le auto ibride ed elettriche, a fine 2022, erano

REGIONE PENALIZZATA
Nel 2023 seconda per incremento di vetture senza combustioni
Ma 3 su 10 hanno ancora oltre 15 anni

358mila. L'elettrico puro conta solo lo 0,5% mentre i mezzi Euro 0 (immatricolati prima del dicembre 1992) ed Euro 1 erano ancora 490mila, il 7,8% del parco auto presente nella regione. Il 41% dei mezzi privati aveva una certificazione Euro 4 o inferiore.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

■ **ACQUISTI AUTO** Un tempo a farla da padrone erano estetica e velocità; oggi c'è più maturità

Gli italiani scelgono brand e qualità

Nella scelta e nel comportamento di acquisto dell'auto gli italiani sono maturati. Fino a qualche anno fa i criteri decisionali erano la velocità massima, l'accelerazione e l'estetica, mentre adesso a determinare la preferenza sono la qualità del prodotto e l'offerta finanziaria del rivenditore.

A guidare le scelte degli italiani in fatto di automobile si impone al primo posto una qualità fondamentale: la fiducia attribuita al brand. Una sensazione che si basa sia sulla durata e sulla affidabilità del prodotto, sia sulla qualità del servizio post-vendita.

La reputazione del brand sul mercato ormai influenza la decisione di acquisto dell'87% degli italiani: a parità di prezzo, infatti, l'elemento che prevale è la qualità, preferita dal 71%, a discapito di una percentuale nettamente inferiore, il 15%, che sceglie ancora in base all'estetica e al design.

Rinnovamento difficile

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

Dalle previsioni (l'UNRAE conferma la stima di 1.600.000 immatricolazioni per l'intero 2024), il trend sembra che proseguirà, anche se gennaio e febbraio sono partiti con un incoraggiante segno più.

L'anno 2023 del mercato auto italiano si è chiuso con 1.586.448 immatricolazioni con una crescita del 18,96% sul 2022, ma con un calo del -18,3% sul 2019, cioè sull'anno precedente la pan-

demia e tutti gli altri eventi negativi che l'hanno accompagnata e seguita. La soglia per garantire un rinnovo del parco auto è di 2 milioni; oggi in Italia circolano circa 40 milioni di autoveicoli.

“Il 2023 è stato un anno molto faticoso, soprattutto con la rincorsa all'elettrico che rimane su una quota ancora marginale, passata al 4,2% dal 3,7% dell'anno 2022, e che pone l'Italia fortemente indietro rispetto al resto dell'Europa”, ha dichiarato Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di **Federauto**, La Federazione dei concessionari di auto.

Dal 2020 in avanti, invece, il mercato si aggira intorno al milione e mezzo: una cifra un po' bassa, che comporta un invecchiamento e non un rinnovamento, lasciando in circolazione vetture vecchie, meno sicure e più inquinanti.

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

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

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

Le ragioni di questa anomalia risiedono nel fatto che - rispetto al passato - le nuove auto non hanno sostituito le circolanti, ma sono andate ad incrementare quelle possedute dai singoli proprie-

tari: una situazione che trova particolare valore per le auto elettriche, ritenute non ancora in grado di far fronte a tutte le esigenze di mobilità.

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

Agevolazioni

Lo scenario potrebbe migliorare se entrassero al più presto in vigore gli incentivi auto previsti dal governo nazionale e regionale per il 2024 per velocizzare il non semplice processo di transizione ecologica del nostro parco circolante. Le agevolazioni includono il noleggio e le aziende tra i beneficiari al 100%.

Gli incentivi all'acquisto dell'auto sono un fattore importante per consentire il rinnovo e la crescita delle immatricolazioni: negli ultimi anni i prezzi sono aumentati notevolmente, allontanando la parte di clientela con reddito più basso.

L'aumento dei prezzi delle auto si riflette anche sul comparto delle flotte aziendali, profondamente cambiato negli ultimi anni. In passato le aziende avevano auto di proprietà nelle flotte; oggi, invece, le prendono per lo più con contratti di noleggio a lungo termine, in modo da pagare solo un canone mensile e delegando gli altri oneri alla società di noleggio: una soluzione che piace anche ai privati.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

VIA LIBERA AL REGOLAMENTO CO2 HDV

Tir e autobus dovranno tagliare le emissioni

La Ue conferma la svolta ecologica di Tir e autobus che dovranno tagliare le emissioni del 45% entro il 2030, del 65% al 2035 e del 90% al 2040. Alla fine, al meeting Coeper in Belgio il voto chiave pre-Consiglio sul CO2 Hdv (heavy-duty vehicle) 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

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.

Da qui la richiesta delle associazioni nazionali dell'autotrasporto e dell'automotive Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae che hanno chiesto 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.

Un processo lentissimo

L'Europa spinge verso la trazione elettrica, ma al momento questo passaggio risulta ancora molto difficoltoso, anche perché i mezzi elettrici non sono ancora competitivi con i moderni diesel e anche per il fatto che l'infrastruttura delle colonnine è ancora assolutamente inadeguata rispetto alle necessità di una mobilità di massa, anche per il trasporto delle merci. Secondo l'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 raggiungi-

mento degli obiettivi anti-climate change.

Una volta votato al Parlamento europeo in plenaria e poi al Consiglio e dopo la pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, il regolamento CO2 Hdv sarà immediatamente applicabile negli ordinamenti nazionali, senza bisogno di recepimento con norme ad hoc.

I contenuti del regolamento taglia-emissioni dei camion

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.

Non solo elettrico

Nel corso della riunione del Coeper, al testo concordato con il Parlamento è stato aggiunto un considerando che prevede che la Commissione valuti 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.

Confermata la svolta ecologica

Per ammodernare la flotta dell'Italia, il cui parco circolante ha un'età media di 13 anni e per metà composto da veicoli di classe inferiore all'Euro IV, serviranno 700 milioni



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

L'ANGOLO DELLA COMPLIANCE PER LE IMPRESE E PER GLI INTERMEDIARI

DOMANDE, RISPOSTE E APPROFONDIMENTI PER RIDURRE IL RISCHIO DI NON CONFORMITÀ ALLA NORMATIVA SULLA DISTRIBUZIONE ASSICURATIVA



di Enzo Furgiuele

NUOVE NORME RCA & OBBLIGHI DELL'INTERMEDIARIO

Il 23 dicembre 2023, con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del Decreto Legislativo 184, è **entrata in vigore una nuova normativa relativa alla RCA obbligatoria**.

Si tratta di una norma necessaria per recepire nel nostro ordinamento giuridico la Direttiva Europea Auto 2021/2118, che a sua volta ha rinnovato la precedente Direttiva EU Auto 2009/103. Il D.Lgs 184, con la modifica di diversi articoli e l'inserimento di nuovi altri nel Codice delle assicurazioni private (Cap) ha portato cambiamenti sostanziali nell'assicurazione obbligatoria RCA che inevitabilmente muteranno il comportamento degli operatori del mercato assicurativo e degli assicurati.

Non intendo addentrarmi nella disamina della nuova normativa: in questa rubrica mi occupo di compliance e non di assicurazione auto, ma ritengo interessante **esaminare l'impatto del D.Lgs 184 nei confronti degli intermediari che, in qualità di consulenti assicurativi dei propri clienti, devono informarli dei nuovi obblighi**.

Che in molti casi impongono una modifica della condotta dei proprietari e degli utilizzatori di un veicolo.

GLI OBBLIGHI INFORMATIVI DELL'INTERMEDIARIO VERSO I CLIENTI

Il Codice delle assicurazioni, all'articolo 119 bis, e il Regolamento Ivass 40/2018, precisano che l'intermediario deve fornire al

contraente – tra le altre – anche **le informazioni relative ai prodotti distribuiti** in modo chiaro, corretto, comprensibile, illustrando le caratteristiche e i limiti della copertura assicurativa.

È dunque evidente che – a seguito dell'emanazione del D.Lgs 184 sull'assicurazione obbligatoria RCA – l'intermediario deve illustrare ai propri clienti le caratteristiche delle nuove norme che, al momento, risultano in alcune parti piuttosto nebuloze e di difficile applicazione.

Vediamo quindi quali sono i dubbi principali che emergono nell'applicazione della nuova normativa RCA e di conseguenza come deve comportarsi l'intermediario nel fornire una consulenza specifica al proprio cliente.

Ho raccolto una serie di pareri formulati finora da giuristi, avvocati, studiosi della materia, compagnie di assicurazione, associazioni di imprese e di intermediari assicurativi, associazioni

di categoria (Confindustria, Aisem, **Federauto**), tutti **finalizzati ad evidenziare le criticità conseguenti all'applicazione operativa delle nuove norme e dai quali emergono dubbi e necessità di chiarimenti.**

In merito sono state inviate all'Ivass e al competente Ministero diverse richieste di interpretazione che potrebbero essere utili all'applicazione delle nuove regole che modificano radicalmente l'approccio alla materia.

Finora, però, gli organi interpellati non hanno fornito alcuna delucidazione.

Nel momento in cui sto scrivendo il Parlamento sta per approvare il Decreto Milleproroghe a cui **sembra collegato un emendamento volto a rinviare fino al 30 giugno 2024 l'entrata in vigore di tutto o di parte del D.Lgs 184.**

Questa eventuale proroga sarebbe però in **conflitto con l'obbligo di recepimento della Direttiva europea, scaduto appunto il 23 dicembre 2023.**

Staremo a vedere, ma intanto mi sembra opportuno evidenziare subito le problematiche scaturenti dall'applicazione della nuova normativa, che impegna (o **impegnerà in caso di proroga**) gli intermediari in una faticosa attività consulenziale da prestare ai propri clienti.

SINTESI DELLA NUOVA NORMATIVA RCA OBBLIGATORIA

Le modifiche normative fondamentali introdotte dal D.Lgs 184 sono articolate su quattro punti cardine (articoli 1, 122, 122 bis del Codice delle assicurazioni private):

1. Nuova definizione di veicolo:

- qualsiasi veicolo a motore azionato esclusivamente da una forza meccanica che circola sul suolo, ma non su rotaia, con:
 - una velocità di progetto massima superiore a 25 km/h o
 - un peso netto massimo superiore a 25 kg e una velocità di progetto massima superiore a 14 km/h
- qualsiasi rimorchio destinato ad essere utilizzato con un veicolo di cui al punto precedente, a prescindere che sia ad esso agganciato o meno
- i veicoli elettrici leggeri individuati con apposito decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno.

2. Veicoli soggetti all'obbligo assicurativo:

- I veicoli di cui al punto precedente qualora utilizzati conformemente alla **funzione del veicolo stesso in quanto mezzo di trasporto al momento dell'incidente.**

Dall'obbligo assicurativo del veicolo a seguito di circolazione su strade ad uso pubblico o ad esse equiparate si passa all'**obbligo a seguito del tipo di utilizzo del veicolo.**

3. Dove è vigente l'obbligo assicurativo:

- L'obbligo assicurativo si applica a **prescindere dal terreno su cui è utilizzato il veicolo**, comprese le zone il cui accesso è soggetto a restrizioni o dal fatto che esso sia **fermo o in movimento.**

4. Deroche all'obbligo assicurativo:

- Veicoli **formalmente ritirati dalla circolazione** nonché quelli il cui uso è vietato a seguito di una **misura adottata dall'autorità** (ad esempio: fermo amministrativo)
- Veicoli **non idonei all'uso** come mezzo di trasporto
- Veicoli il cui **utilizzo è stato volontariamente sospeso** su richiesta del contraente con formale comunicazione rivolta all'impresa assicuratrice.
Il termine di sospensione comunicato inizialmente **può essere prorogato** più volte ove effettuato entro 10 giorni prima della scadenza del periodo di sospensione in corso, per una durata complessiva non superiore a 10 mesi.

LE CRITICITÀ OPERATIVE DELLA NUOVA NORMATIVA RCA

Il D.Lgs 184 contiene molte altre disposizioni, oltre a quelle sopra sintetizzate, che sono correlate all'obbligo assicurativo dei veicoli.

Ora il mio compito è di analizzare **come e in che modo l'intermediario deve offrire consulenza al proprio cliente** in occasione della conclusione o della variazione di un contratto RCA in relazione al nuovo dettato normativo.

Purtroppo, come ho precisato precedentemente, l'applicazione del decreto legge per molti versi è complessa ed è difficile, tutto attaccato i numerosi pareri formulati da esperti in materia, avere certezza della norma nella sua declinazione operativa.

Vediamo insieme le criticità che sono emerse e che l'intermediario deve affrontare per fornire al

suo cliente **chiare indicazioni** relative all'utilizzo del veicolo assicurato (o non assicurato):

- **Veicoli fermi in aree private (compreso box chiuso o posto auto condominiale)**

La nuova norma **conferma l'obbligo assicurativo**.

Obbligo che peraltro era già vigente, anche se non contemplato nella precedente normativa, in funzione di una sentenza della Corte di giustizia europea e di una sentenza del 2021 delle sezioni unite della Corte di Cassazione.

In ragione di questi precedenti giurisprudenziali si potrebbe affermare che, anche se l'efficacia del D.Lgs 184 fosse prorogata di alcuni mesi, slittando al 30 giugno 2024 per effetto di un emendamento al decreto milleproroghe, l'obbligo di assicurare un veicolo anche in aree private continuerebbe a sussistere.

Ricordo che già da tempo le condizioni del **contratto base RCA** contemplano la copertura assicurativa del veicolo in qualsiasi area privata, con esclusione solo delle aree soggette a restrizioni di accesso.

- **Veicolo non idoneo all'uso come mezzo di trasporto**

Veicolo privo dei componenti essenziali alle sue funzioni (quali ruote, sterzo, batteria, motore, ecc.), ma non cancellato dal PRA (Pubblico Registro Automobilistico).

L'obbligo assicurativo sembra non sussistere, ma **quando un veicolo può essere considerato non idoneo all'uso come mezzo di trasporto?** È sufficiente una luce di segnalazione di svolta, ad esempio, per rendere il veicolo inidoneo all'uso, come previsto dal Codice della strada e quindi giustificare l'omessa assicurazione obbligatoria?

- **Veicoli che sostano nelle aree private dei concessionari e dei rivenditori di auto**

Si tratta di un fenomeno importante: centinaia di migliaia di veicoli sono stoccati nei piazzali di questi operatori, ma è necessario fare la seguente distinzione:

- Veicoli giacenti che sono stati **ritirati dal precedente proprietario con "minivoltura"**: non possono circolare in quanto per questi è stato rilasciato dal Ministero

dei Trasporti il DU (Documento Unico di circolazione) con l'indicazione di **non validità per la circolazione**.

Questo caso potrebbe ricadere nella norma che esenta dall'assicurazione obbligatoria i veicoli formalmente ritirati dalla circolazione temporaneamente in attesa della rivendita.

In questo senso si è pronunciata la **Federauto**, associazione che raggruppa i concessionari italiani di automobili.

- Veicoli giacenti in quanto **consegnati al rivenditore "in conto vendita"** senza la minivoltura: **sono idonei alla circolazione** e pertanto devono essere provvisti di copertura assicurativa obbligatoria RCA. Va segnalato che questi veicoli rimangono intestati – fino alla loro vendita – ad un soggetto che risponde in proprio di eventuali inadempimenti assicurativi anche se non è più in possesso del veicolo.
- **Veicoli Demo e Km zero** giacenti: sono veicoli al servizio della concessionaria e **ricadono nell'obbligo assicurativo** che si applica anche nelle zone il cui accesso è soggetto a restrizioni, a prescindere dal fatto che esso sia fermo o in movimento.
- **Veicoli nuovi non immatricolati**: non sono soggetti all'obbligo assicurativo in quanto, non potendo circolare, **non sono idonei all'uso** come mezzo di trasporto.

- **Sospensione delle garanzie assicurative**

La nuova normativa introduce **l'istituto della sospensione come obbligatorio**.

Finora la possibilità di sospendere le garanzie contrattuali della polizza RCA era una facoltà concessa da ciascuna compagnia con condizioni personalizzate.

Ora è diventato un obbligo con condizioni contrattuali definite dal Codice delle assicurazioni.

La richiesta di sospensione deve indicare il periodo della stessa, che non può essere superiore a 10 mesi.

Non è chiaro **se il contraente può interrompere la sospensione del contratto anticipatamente rispetto al termine precedentemente indicato e convenuto**.

Resta inoltre da chiarire se la riattivazione alla

scadenza del periodo di sospensione sia un processo automatico da parte dell'impresa assicuratrice o se è necessaria una manifestazione di volontà da parte del contraente.

● Muletti e carrelli elevatori

Questo punto merita una particolare attenzione. Sono infatti centinaia di migliaia i cosiddetti "muletti" presenti all'interno delle aziende: si tratta di **veicoli che hanno la funzione di movimentazione delle merci**, trasportandole da una parte all'altra dell'azienda o fuori da essa per caricarle o scaricarle da (o su) altri mezzi di trasporto.

Ogni intermediario ha nel suo portafoglio clienti aziende che posseggono e che utilizzano questi veicoli, la cui copertura assicurativa solitamente è prestata dalla polizza RCT aziendale (responsabilità civile verso terzi).

Occorre ora **verificare se un muletto rientra nell'obbligo assicurativo obbligatorio**, e in questo caso provvedere in merito.

Come abbiamo visto precedentemente l'obbligo assicurativo riguarda i veicoli azionati da una forza meccanica che circolano sul suolo che hanno una *"velocità di progetto superiore a 25 km/h"* oppure *"un peso netto max superiore a 25 kg e una velocità di progetto max superiore a 14 km/h"*.

In base alla nuova normativa non è possibile affermare a priori che i muletti (o carrelli elevatori), che certamente hanno un peso superiore a 25 kg, sono (o non sono) soggetti all'obbligo assicurativo, in quanto è necessario fare una distinzione tra: muletti con velocità di progetto inferiore o superiore a 14 Km/h.

Nel primo caso non sono soggetti all'obbligo assicurativo, mentre nel secondo caso invece ne sono soggetti.

Ricordo ancora che con la normativa ante 23 dicembre 2023 i **muletti immatricolati** (quindi targati) avevano un obbligo assicurativo RCA e potevano circolare anche su suolo pubblico o ad esso equiparato, mentre i **muletti privi di immatricolazione** (quindi senza targa) potevano circolare solo all'interno dell'azienda o *"su strada per brevi e saltuari spostamenti a vuoto o a carico"* senza alcun obbligo assicurativo.

- **Precedentemente: obbligo assicurativo in funzione dell'immatricolazione del veicolo**
- **Ora: obbligo assicurativo in base alle caratteristiche (velocità) di progetto del veicolo.**

Segnalo che una delle associazioni nazionali di imprese industriali ritiene che l'obbligo assicurativo per questi veicoli non sussista, in quanto **non possono essere considerati come mezzi di trasporto, ma esclusivamente come mezzi di movimentazione** (articolo 56 del Codice della Strada).

Questa è una interpretazione probabilmente riduttiva del dettato normativo in quanto la funzione principale di questi veicoli è di trasportare la merce nell'ambito di una attività aziendale (movimentare la merce significa trasferirla, e quindi trasportarla, da un luogo ad un altro).

È necessario quindi un chiarimento dal Ministero competente o dall'Ivass in merito alle possibili e diverse letture della nuova normativa e soprattutto per definire una conciliazione tra le vecchie e le nuove norme, **per evitare che sia la magistratura a fornire successivamente tardive interpretazioni.**

CONCLUSIONE

Ho cercato di analizzare le criticità di una nuova norma che non è scritta in modo chiaro.

E che risulta – allo stato attuale – anche di difficile applicazione.

Il compito ora degli intermediari, nel proporre un contratto RCA ai loro clienti è quello di spiegare le differenze sostanziali tra le vecchie e le nuove disposizioni esponendo, ove necessario, i dubbi interpretativi conseguenti alla lacunosità del dettato normativo.

La consulenza al cliente è indispensabile soprattutto in quelle situazioni in cui i veicoli sono già assicurati con un contratto non soggetto all'obbligo assicurativo (è il caso dei muletti all'interno delle aziende) che, se confermato dal legislatore, dovrebbero essere assicurati con un contratto obbligatorio RCA.

La differenza è importante.

Il danneggiato, se il veicolo è assicurato con un contratto di responsabilità civile (RCT) non obbligatorio, non può esperire la chiamata in causa diretta nei confronti dell'assicuratore del mezzo stesso come in-

vece è possibile fare in presenza di una polizza RCA obbligatoria. Inoltre, nel caso di obbligo assicurativo di questi veicoli, il danneggiato, ove il mezzo non sia assicurato, può rivolgersi al Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada (FGVS) per ottenere il risarcimento dei danni subiti.

Molti dubbi rimangono inoltre sul nuovo (in quanto obbligatorio) istituto della sospensione.

La normativa europea ha definito nuove regole: **il veicolo deve essere assicurato ovunque si trovi, anche in luoghi privati.**

La sospensione interrompe temporaneamente tutte le garanzie assicurative e il veicolo può sostare – non assicurato – sia in luogo pubblico che privato, ma **in tale circostanza può ancora causare danni a terzi** (si pensi per esempio ad un incendio, sempre più frequente a seguito della diffusione delle auto elettriche).

La copertura assicurativa per il rischio statico colmerebbe questa lacuna e il contraente deve essere informato di tale eventualità.

La nuova normativa avrebbe potuto (direi forse dovuto) prevedere questa esigenza di tutela dei terzi danneggiati da un veicolo le cui garanzie assicurative sono state sospese.

Mi auguro che in assenza di una previsione di legge **le imprese di assicurazione colmino questa lacuna** permettendo al contraente, in sede di sospensione delle garanzie, di assicurare il veicolo per il rischio statico per tutta la durata della sospensione stessa.

Sempre a proposito della sospensione esaminiamo il funzionamento dei **libri matricola RCA** (*polizze che coprono il rischio di una pluralità di veicoli purché analiticamente individuati*, come vengono definite dal legislatore).

Non tutti questi contratti, stipulati con la precedente normativa, permettono la sospensione delle garanzie: ora è diventata obbligatoria.

Il contraente di una polizza che assicura una flotta di veicoli (per esempio una azienda di trasporto con autocarri) solitamente non utilizza tutti i mezzi della flotta in contemporanea, ma solo quelli necessari per evadere gli ordini di lavoro, e richiede alla compagnia attraverso l'intermediario di **escludere dalle garanzie i veicoli fermi** in modo da evitare di pagare il relativo premio assicurativo. Ora questa modalità di esclusione temporanea dal rischio di alcuni veicoli di una flotta non è più possibile secondo le nuove regole, ma è necessario che

il contraente richieda la sospensione delle garanzie per i mezzi fermi.

Naturalmente ciò comporta un aggravio di costi in quanto la sospensione può essere richiesta solo in presenza di garanzie operanti, mentre l'esclusione del veicolo dal contratto permette di defalcare dal conguaglio finale il premio pagato e non fruito per i mezzi fermi.

Ho cercato di evidenziare le differenze più importanti della nuova normativa in relazione all'attività consulenziale che l'intermediario deve offrire al proprio cliente.

Le nuove norme per la RCA obbligatoria aumentano ulteriormente la complessità dell'attività di distribuzione assicurativa.

Una complessità che scaturisce da regole di difficile applicazione, ma che contribuirà sempre più a far comprendere ai clienti la differenza tra gli intermediari che fanno gli interessi dei clienti fornendo loro **consulenza e servizio** e quelli che invece interpretano il loro mestiere come pura vendita di prodotto con il prezzo come unico punto di riferimento.

© Riproduzione riservata

OSSERVATORIO NOBIS

Dal 23 dicembre 2023 Rc obbligatoria su tutti i veicoli Ecco cosa devono sapere Concessionarie e Dealer

Dal 23 dicembre 2023 tutti i veicoli a motore, anche quelli custoditi in aree private a cui non possono accedere persone diverse dal proprietario del mezzo, hanno l'obbligo di avere un'assicurazione per la responsabilità civile. La novità è contenuta nel decreto legislativo 184/2023 che ha recepito nel nostro ordinamento la direttiva europea 2021/2118. In pratica, mentre fino al 23 dicembre 2023 dovevano essere assicurati solo i veicoli in circolazione - ossia in marcia o in sosta su una pubblica strada oppure su una strada privata aperta al pubblico - e dunque potevano essere legittimamente privi di copertura Rc Auto tutti gli altri, adesso hanno l'obbligo di copertura tutti i mezzi "azionati esclusivamente da una forza meccanica, a prescindere dalle caratteristiche del veicolo, dal terreno su cui è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento". Compresi, dice la legge, "i veicoli utilizzati esclusivamente in zone il cui accesso è soggetto a restrizioni" (per esempio le aree aeroportuali).

LA NUOVA NORMA, però, ammette alcune eccezioni e continua a prevedere la possibilità di ricorrere a "polizze che coprono il rischio di una pluralità di veicoli... sempre che i veicoli siano analiticamente individuati nelle polizze" (le cosiddette assicurazioni a libro matricola).

La novità ha provocato una certa agitazione nel mondo della distribuzione automobilistica, che a lungo ha auspicato un rinvio al 2025, effettivamente contenuto in un emendamento della maggioranza al cosiddetto decreto milleproroghe - alla fine non approvato - che avrebbe posticipato l'obbligo di stipula di polizze assicurative per la responsabilità civile sui veicoli situati in aree private al 30 giugno 2024.

E NON È SERVITA a fare completa chiarezza nemmeno la prima circolare applicativa del Ministero dell'Interno dell'8 febbraio scorso. Insomma, i dubbi, tra gli addetti ai lavori, sono ancora tanti. In particolare, sulle auto nuove da immatricolare (la norma non distingue tra veicoli targati e non targati) che in teoria, a meno che non siano rese inidonee all'uso come mezzo di trasporto, dovrebbero essere coperte da assicurazione (e che peraltro già lo sono quando circolano con la targa prova), anche se **Federauto**, la Federazione delle Concessionarie auto, ritiene che mancando di carta di circolazione e di targa non possono essere utilizzati come mezzo di trasporto e, quindi, non sarebbero soggetti al nuovo obbligo.

Per quanto riguarda le macchine usate, a meno che non siano rese inidonee all'uso come mezzo di trasporto, potrebbero esse-

IL CIRCOLANTE IN ITALIA*		
Veicolo	Unità	Quota%
Autovetture	40.213.061	74,80
Motocicli	7.302.597	13,58
Autocarri	5.159.187	9,60
Motocarri	239.721	0,45
Autobus	100.014	0,19
Altro	748.861	1,39
Totale	53.763.441	100,00

Fonte: Aci, *dati al 31/12/2022
Nota: In altro sono comprese le motrici, i rimorchi, i semirimorchi e i motoveicoli speciali

re considerate - forzando l'interpretazione - veicoli il cui uso è impedito per provvedimento dell'autorità, visto che nel documento di circolazione c'è scritto che non possono circolare ("DU non valido per la circolazione"), e quindi, per questo in deroga rispetto all'obbligo (su questo punto, però, è atteso un chiarimento specifico).

NESSUN DUBBIO, invece, sulle auto chilometri zero, ossia le vetture targate direttamente per uso proprio dalle concessionarie e dalle Case, che devono essere necessariamente assicurate. A meno che, anche in questa situazione, non siano rese inidonee all'uso come mezzo di trasporto. Su questo punto **Federauto** si è attivata per un chiarimento ministeriale.

"In attesa del confronto auspicato dalle associazioni presso il Ministero dei Trasporti, competente in materia, per trovare una soluzione condivisa che permetta a tutti i possessori di veicoli, di ogni tipo, di poter comprendere come adempiere al nuovo obbligo, anche tramite adeguati strumenti assicurativi", spiega a InterAutoNews Giorgio Rizzotto, Direttore Auto di Nobis Assicurazioni, "si deve considerare che, sulla base del dettato normativo italiano, l'estensione dell'obbligo a tutte le aree private va ritenuta pienamente operativa. A ulteriore conferma vi è anche la disciplina del contratto base - il contratto minimo RCA obbligatorio per tutte le compagnie - che da ormai quattro anni fa rientrare nell'oggetto della copertura i danni da circolazione, sosta, fermata, movimento del veicolo e da tutte le operazioni preliminari e successive equiparate alla circolazione in qualsiasi area privata (tranne quelle con particolari restrizioni di accesso)".

ASPETTATIVA

Rizzotto (Nobis): "Si auspica un confronto al Ministero dei Trasporti per trovare una soluzione condivisa che permetta a tutti di adempiere alla novità"

Possibilità di sospensione e alcune deroghe

La legge sull'obbligo generalizzato di copertura Rc per i veicoli a motore prevede alcune deroghe:

1. Veicoli formalmente ritirati dalla circolazione, ossia cancellati dal PRA per demolizione, per annullamento o revoca della carta di circolazione, per esportazione con foglio di via scaduto;

2. Veicoli sottoposti a confisca, sequestro amministrativo, fermo amministrativo, fermo fiscale, sequestro penale, sospensione dalla circolazione per mancata revisione, ritiro della carta di circolazione, sospensione della carta di circolazione, ritiro delle targhe;

3. Veicoli non più idonei all'uso come mezzo di trasporto e cioè inidonei ai fini della circolazione (per esempio, privi di ruote, privi di motore, in evidente stato di abbandono);

In queste situazioni, l'eventuale danno sarà risarcito dal Fondo di garanzia per le vittime della strada. Nelle altre situazioni, come nel caso della sospensione, ne risponderà il proprietario con il proprio patrimonio personale o aziendale.

Rientrano nella deroga anche i veicoli con assicurazione sospesa (la norma prevede esplicitamente che il proprietario possa sospendere l'utilizzo del mezzo assicurato con una formale comunicazione all'assicurazione e che questa, a sua volta, sospenda la copertura della polizza annotandone la sospensione nella banca dati dei veicoli assicurati). Il termine di sospensione inizialmente comunicato dal contraente può essere prorogato più volte, previa comunicazione all'assicurazione da effettuare entro dieci giorni prima della scadenza del periodo di sospensione, ma non può avere una durata superiore a dieci mesi (undici per i veicoli storici) nell'annualità di validità della polizza. Infine, sono esclusi dall'obbligo anche le biciclette a pedalata assistita, i monopattini elettrici, le macchine per uso di bambini, le macchine per uso di invalidi anche se asservite da motore e i veicoli impiegati per attività diverse dalla circolazione (per esempio, autocaravan o caravan in situazione statica di campeggio in apposita area predisposta).

Federauto Truck&Van: nel 2024 risposte da Europa e Governo

“L'anno appena cominciato è denso di sfide che segneranno il futuro del settore dei veicoli commerciali, ma tali sfide sono condizionate, in un modo o nell'altro, dalle decisioni che la politica - europea e nazionale - assumerà per favorire la transizione green. Soprattutto dalle istituzioni europee, ma anche dal governo italiano, ci aspettiamo risposte non più ideologiche e teoriche, ma realistiche, concrete e tempestive, con misure in grado di far raggiungere la sostenibilità ambientale, economica e sociale a un settore vitale come quello dell'autotrasporto”. Lo ha dichiarato Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto con delega a Truck&Van



e componente del Board dell'associazione dei dealer europei AECDR, che ha aggiunto anche la necessità di un sostegno continuo e coerente. Secondo Artusi, infatti, la transizione verso un trasporto merci sostenibile e più sicuro non può avvenire per legge da un giorno all'altro, ma deve

essere governata mediante un sostegno continuo e coerente alle imprese per avvicinarsi agli obiettivi di decarbonizzazione, cominciando fin da subito a migliorare la qualità ambientale del parco dei veicoli commerciali leggeri e pesanti che circolano nel nostro Paese. Il vicepresidente di Federauto

ha ricordato anche l'importanza di rilanciare l' "Ecobonus" da parte del nostro governo, teso a incentivare il ricambio del parco dei veicoli commerciali leggeri anche con carburanti tradizionali su veicoli di ultima generazione. In questa direzione c'è anche l'impegno dell'intera filiera dell'autotrasporto e dell'automotive, una filiera che si sta attivando unitariamente per ottenere a breve un Piano incentivi dotato di uno stanziamento più ampio di quello accordato finora, da erogare con criteri di selettività, rapidità e semplicità, per accelerare il ricambio del parco veicoli delle imprese in conto terzi, che sono tra i più vetusti d'Europa. ■



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

**AUTO
Web**



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

CONTINUA LA CRESCITA DEL MERCATO DELL'AUTO

A febbraio sono state immatricolate 147.094 autovetture nuove, ossia il +12,8% sul pari mese 2023. Dall'inizio dell'anno il mercato, con 289.103 unità, segna +11,7% rispetto alle 258.733 del primo bimestre 2023.



I dati del ministero dei trasporti indicano che a febbraio in Italia sono state immatricolate 147.094 auto, il 12,8% in più dello stesso mese del 2023. Nei primi due mesi dell'anno le immatricolazioni sono state in tutto 289.103, con una crescita dell'11,7% sullo stesso periodo del 2023. Il primo bimestre dell'anno archivia una crescita dell'11,7% sullo stesso periodo 2023 con 289.103 unità (ma ancora a -15,9% sul periodo gennaio-febbraio 2019).

Il commento del presidente Unrae, Michele Crisci

"Stiamo aspettando la pubblicazione del DPCM che renderà operativi i nuovi incentivi 2024, la cui entrata in vigore ormai annunciata da mesi sta generando una paralisi delle vendite di auto a zero o bassissime emissioni. Come più volte ribadito, auspichiamo che gli incentivi siano dunque pienamente operativi quanto prima, per scongiurare il protrarsi ulteriore di questo negativo effetto atteso". "Riguardo al nuovo schema apprezziamo che siano state accolte molte delle richieste dell'UNRAE, come l'innalzamento degli incentivi unitari e l'inclusione delle

persone giuridiche con bonus ad importo pieno; ma per contribuire ad un effettivo slancio dell'elettrico è necessario eliminare il price-cap sulla fascia 0-20 g/Km, o quantomeno allinearlo a quello della fascia 21-60 g/Km". "La possibilità di ottenere il bonus per l'acquisto di auto elettriche che rientrano in quel tetto di prezzo esclude di fatto dall'incentivo le imprese che utilizzano principalmente vetture di fascia superiore, in evidente contraddizione rispetto all'obiettivo della decarbonizzazione. Si tratta di aspetti che speriamo vengano corretti prima della pubblicazione del DPCM".

L'analisi del presidente di Federauto, Adolfo De Stefani Cosentino

"Nonostante l'apporto delle auto-immatricolazioni che sono in risalita questo mese, le immatricolazioni fino a 60 g/km di CO2 registrano una flessione consistente. Purtroppo, il DPCM con i nuovi incentivi 2024, presentati dal Ministro delle Imprese e del Made in Italy il primo febbraio scorso e destinati a rilanciare gli acquisti di auto a basse emissioni inquinanti, con un sostegno maggiore per le persone con bassi redditi – provvedimento che richiede il concerto di quattro Ministeri – tarda ad essere pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale e conseguentemente a diventare operativo sulla piattaforma Invitalia, con le inevitabili ricadute sui flussi delle vendite e delle immatricolazioni. È necessario colmare al più presto questo gap poiché il mercato, soprattutto sul fronte elettrico e plug-in, è entrato in una fase di profondo stallo», . «La sfida per accrescere la mobilità green resta, dunque, ancora imbrigliata nelle maglie burocratiche delle Amministrazioni competenti, con l'effetto indesiderato di frenare ulteriormente il rinnovo del parco auto, che oltretutto con questi ritmi blandi avrà bisogno di quasi tre decenni per un efficace ringiovanimento".

IL GIORNALE D'ITALIA

Il Quotidiano Indipendente

Immatricolazioni auto, febbraio +12,8% sul pari mese 2023; da inizio anno il mercato, con 289.103 unità, segna +11,7%

Cresce l'attesa per l'avvio del nuovo piano incentivi 2024, il Presidente Federauto: "La sfida per accrescere la mobilità green imbrigliata nelle maglie burocratiche delle Amministrazioni"



Secondo i dati diffusi dal **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, a febbraio sono state **immatricolate 147.094** autovetture nuove, ossia il **+12,8%** sul pari mese 2023. Dall'inizio dell'anno il mercato, con **289.103** unità, segna **+11,7%** rispetto alle **258.733** del primo bimestre 2023.

«Nonostante l'apporto delle auto-immatricolazioni che sono in

risalita questo mese, le immatricolazioni fino a 60 g/km di CO2 registrano una flessione consistente. Purtroppo, il DPCM con i nuovi incentivi 2024, presentati dal Ministro delle Imprese e del Made in Italy il 1° febbraio scorso e destinati a rilanciare gli acquisti di auto a basse emissioni inquinanti, con un sostegno maggiore per le persone con bassi redditi – provvedimento che richiede il concerto di quattro Ministeri - tarda ad essere pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale e conseguentemente a diventare operativo sulla piattaforma Invitalia, con le inevitabili ricadute sui flussi delle vendite e delle immatricolazioni. È necessario colmare al più presto questo gap poiché il mercato, soprattutto sul fronte elettrico e plug-in, è entrato in una fase di profondo stallo», dichiara **Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto**, la Federazione dei concessionari auto.

«La sfida per accrescere la mobilità green resta, dunque, ancora imbrigliata nelle maglie burocratiche delle Amministrazioni competenti, con l'effetto indesiderato di frenare ulteriormente il rinnovo del parco auto, che oltretutto con questi ritmi blandi avrà bisogno di quasi tre decenni per un efficace ringiovanimento!».

«Come sostenuto in altre occasioni» prosegue De Stefani «al di là degli incentivi, per una decarbonizzazione sostenibile e realizzabile è centrale un intervento strutturale innovativo sul fronte della fiscalità delle flotte aziendali, declinato sugli aspetti della detraibilità dell'IVA, della deducibilità dei costi e della tassazione dei fringe benefit. Tale azione dovrebbe essere tra le priorità del Governo, così da generare una leva efficacissima e soprattutto stabile nel tempo per un'azione decisa sul rinnovo del parco, con effetti tangibili positivi anche sul mercato dell'usato».

«Nel segno di una maggiore competitività nazionale e sostenibilità green, funzionale agli obiettivi europei di riduzione e azzeramento delle emissioni», conclude De Stefani, «restiamo convinti che una politica fiscale armonizzata con il resto dei principali Paesi europei possa rappresentare il driver trainante per la transizione del nostro settore».

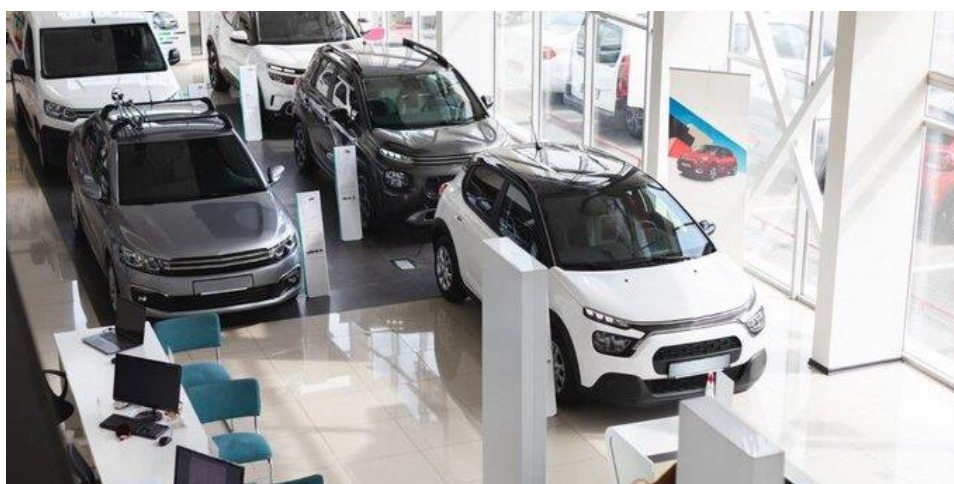
Dal punto di vista delle alimentazioni, a febbraio le vetture elettriche plug-in soffrono l'attesa del nuovo piano incentivi statali, registrando rispettivamente un magro +1,8% e -16,4%; anche a livello cumulato l'andamento è sfavorevole nell'ordine del -4,3% e -25,1%. Le vetture a benzina ed ibride elettriche continuano, invece, a incontrare le preferenze dei nuovi acquisti, segnando nel mese una crescita del +33,4% (+30% da inizio anno) le prime e del +16% (+15,2% da inizio anno) le seconde. Anche il Gpl si attese su un avanzo mensile del +8,3% e del +13,1% nel primo bimestre dell'anno. Continua la perdita di immatricolazioni delle vetture diesel (-12,7%) mentre quelle a metano sebbene positive (+39%) totalizzano a febbraio circa 350 unità. Le quote di mercato sono così suddivise: ibrido elettrico 37,8%, benzina 31,2%, diesel 14,5%, Gpl 9,7%, elettrico 3,4%, plug-in 3,2%, metano 0,2%. Su base annua, invece, la ripartizione

è: ibrido elettrico 37,9%, benzina 30,9%, diesel 15%, Gpl 10,3%, elettrico 2,7%, plug-in 3%, metano 0,2%.

Sul fronte dei canali di vendita, nel mese i privati si attestano al 57,7% del mercato con un incremento del +18,1%, mentre le società ottengono il +13,7% di rappresentatività con un aumento del +16,2, grazie soprattutto alla spinta delle auto-immatricolazioni dei dealer (+28%). Il noleggio ottiene a febbraio una quota del 28,6% con un lieve incremento del +1,5% (+8,8% nel periodo gennaio-febbraio) e un mix di segno inverso tra il breve (+107,8%) e il lungo termine (-17,1%).

Negli ultimi tre giorni di febbraio è stato immatricolato ben il 40,4% del totale mercato, mentre le auto- immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni Federauto sui dati Dataforce, hanno rappresentato circa il 9,2% dei volumi di vendita mensili, con un incremento del +21,2% rispetto a febbraio 2023.

Mercato auto: segno positivo (contro ogni attesa) per le immatricolazioni a febbraio 2024



Cresce l'attesa per l'avvio del nuovo piano incentivi 2024, ma nel frattempo la domanda di auto elettriche e ibride plug-in continua ad essere in sofferenza.

Segno positivo per il mercato dell'auto italiano nel mese di febbraio 2024. Secondo i dati diffusi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il mese scorso sono state immatricolate 147.094 autovetture nuove, ossia il **+12,8% rispetto allo stesso mese 2023**. Dall'inizio dell'anno il mercato, con 289.103 unità, segna +11,7% rispetto alle 258.733 del primo bimestre 2023.

La sfida per accrescere **la mobilità green resta però ancora imbrigliata nelle maglie burocratiche** con l'effetto di frenare il rinnovo del parco auto: il DPCM con i nuovi incentivi 2024, presentati dal Ministro delle Imprese e del Made in Italy il 1° febbraio e destinati a rilanciare gli acquisti di auto a basse emissioni, non è ancora stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale con inevitabili ricadute sui flussi delle immatricolazioni.

Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la federazione dei concessionari auto, ha dichiarato: "**Nonostante l'apporto delle auto-immatricolazioni che sono in risalita questo mese, le vendite di vetture fino a 60 g/km CO2 registrano una flessione consistente. È necessario colmare al più presto questo gap poiché il mercato, soprattutto sul fronte elettrico e plug-in, è entrato in una fase di profondo stallo. Al di là degli incentivi, per una decarbonizzazione sostenibile e realizzabile è necessario però un intervento strutturale sul fronte della fiscalità delle flotte aziendali, declinato sugli aspetti della detraibilità dell'IVA, della deducibilità dei costi e della tassazione dei fringe benefit**".

IL MERCATO AUTO ITALIANO A FEBBRAIO 2024

Dal punto di vista delle alimentazioni, a febbraio **le vetture elettriche e plug-in soffrono l'attesa del nuovo piano incentivi** statali, registrando rispettivamente un magro +1,8% e -16,4%; anche a livello cumulato l'andamento è sfavorevole nell'ordine del -4,3% e -25,1%.

Le **vetture a benzina** ed ibride elettriche continuano, invece, a incontrare le preferenze dei nuovi acquisti, segnando nel mese una crescita del **+33,4%** (+30% da inizio anno) le prime e del +16% (+15,2% da inizio anno) le seconde. Anche il Gpl si attesa su un avanzo mensile del +8,3% e del +13,1% nel primo bimestre dell'anno.

Continua la **perdita di immatricolazioni delle vetture diesel** (-12,7%) mentre quelle a metano sebbene positive (+39%) totalizzano a febbraio circa 350 unità. Le quote di mercato sono così suddivise: ibrido elettrico 37,8%, benzina 31,2%, diesel 14,5%, Gpl 9,7%, elettrico 3,4%, plug-in 3,2%, metano 0,2%.

Sul fronte dei canali di vendita, i privati si attestano al 57,7% del mercato con un incremento del +18,1%, mentre le società ottengono il +13,7% di rappresentatività con un aumento del +16,2%, grazie soprattutto alla spinta delle **auto-immatricolazioni dei dealer (+28%)**. Il noleggio ottiene a febbraio una quota del 28,6% con un lieve incremento del +1,5% (+8,8% nel periodo gennaio-febbraio) e un mix di segno inverso tra il breve (+107,8%) e il lungo termine (-17,1%).

Negli ultimi tre giorni di febbraio è stato immatricolato ben il 40,4% del totale mercato, mentre le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio) hanno rappresentato circa il 9,2% dei volumi di vendita mensili, con un incremento del +21,2% rispetto a febbraio 2023.

AUTO ITALIA: FEDERAUTO, VENDITE IN RIALZO, CRESCIE ATTESA AVVIO NUOVO PIANO INCENTIVI 2024

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 01 mar - "Nonostante l'apporto delle auto-immatricolazioni che sono in risalita questo mese, le immatricolazioni fino a 60 g/km di Co2 registrano una flessione consistente. Purtroppo, il Dpcm con i nuovi incentivi 2024, presentati dal Mimit il primo febbraio scorso e destinati a rilanciare gli acquisti di auto a basse emissioni inquinanti, con un sostegno maggiore per le persone con bassi redditi - provvedimento che richiede il concerto di quattro Ministeri - tarda ad essere pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale e conseguentemente a diventare operativo sulla piattaforma Invitalia, con le inevitabili ricadute sui flussi delle vendite e delle immatricolazioni".

Lo ha detto Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la federazione dei concessionari auto, commentando i dati sulle immatricolazioni di febbraio e sottolineando che "e' necessario colmare al piu' presto questo gap poiche' il mercato, soprattutto sul fronte elettrico e plug-in, e' entrato in una fase di profondo stallo". La sfida per accrescere la mobilita' green "resta ancora imbrigliata nelle maglie burocratiche delle amministrazioni competenti, con l'effetto indesiderato di frenare ulteriormente il rinnovo del parco auto, che oltretutto con questi ritmi blandi avra' bisogno di quasi tre decenni per un efficace ringiovanimento", ha detto, aggiungendo che "al di la' degli incentivi, per una decarbonizzazione sostenibile e realizzabile e' centrale un intervento strutturale innovativo sul fronte della fiscalita' delle flotte aziendali, declinato sugli aspetti della detraibilita' dell'Iva, della deducibilita' dei costi e della tassazione dei fringe benefit. Tale azione dovrebbe essere tra le prioritari del Governo, cosi' da generare una leva efficacissima e soprattutto stabile nel tempo per un'azione decisa sul rinnovo del parco, con effetti tangibili positivi anche sul mercato dell'usato".

QUATTORRUOTE

Mercato italiano

"Rischio paralisi, si faccia presto con il decreto sui nuovi incentivi"



Mercato italiano - "Rischio paralisi, si faccia presto con il decreto sui nuovi incentivi"

Il [mercato dell'auto italiano](#) ha registrato anche a febbraio una crescita a [doppia cifra](#) delle immatricolazioni. Tuttavia, non mancano i timori legati al rischio di una prossima paralisi, in particolare sui modelli a bassa emissione, per colpa dei ritardi nella pubblicazione del decreto sugli incentivi 2024. Per questo, associazioni e osservatori del settore tornano a sollecitare l'esecutivo a dare una rapida attuazione del nuovo meccanismo agevolativo.

Gli auspici. "Stiamo aspettando la [pubblicazione del Dpcm](#) che renderà operativi i nuovi incentivi 2024, la cui entrata in vigore ormai annunciata da mesi sta generando una paralisi delle vendite di auto a zero o bassissime emissioni. Come più volte ribadito, auspichiamo che gli incentivi siano dunque pienamente operativi quanto prima, per scongiurare il protrarsi ulteriore di questo negativo effetto attesa", sottolinea il presidente dell'Unrae, Michele Crisci. Di analogo tenore il commento di Roberto Vavassori, numero uno dell'Anfia: "Auspichiamo che la pubblicazione del Decreto sia quanto più possibile rapida, per evitare il prolungarsi dell'"effetto attesa' sul mercato e di un clima di incertezza tra consumatori e imprese, nonché per vedere presto gli effetti di un ecobonus più attrattivo rispetto al precedente".

Lo stallo. Secondo Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, i ritardi stanno già producendo "inevitabili ricadute sui flussi delle vendite e delle immatricolazioni. È necessario colmare al più presto questo gap poiché il mercato, soprattutto sul fronte elettrico e plug-in, è entrato in una fase di profondo stallo". "L'assenza di un crollo verticale non deve ingannare, perché sui dati influiscono ancora gli ordinativi precedenti all'annuncio dei nuovi bonus", aggiunge il segretario generale di Motus-E, Francesco Naso, sottolineando che "nei prossimi mesi si percepiranno chiaramente gli effetti del pericoloso interregno tra il vecchio e il nuovo e più vantaggioso sistema incentivante, che induce ovviamente automobilisti e imprese a rimandare l'acquisto fino all'entrata in vigore delle nuove agevolazioni, già rese pubbliche". "È indispensabile

accelerare sull'implementazione del nuovo ecobonus, se non si vuole congelare il mercato in quelli che sarebbero i suoi mesi più fruttuosi", conclude Naso.

I fattori di crescita. Il Centro Studi Promotor, invece, concentra il suo commento sui "diversi fattori" che hanno determinato l'andamento del mercato. Innanzitutto febbraio ha avuto un giorno lavorativo in più. Inoltre, secondo il presidente Gian Primo Quagliano, c'è stato "l'effetto positivo degli incentivi in vigore da gennaio per le auto con emissioni di CO2 da 61 a 135 grammi al chilometro, che hanno visto lo stanziamento di 120 milioni [esaurirsi in un batter d'occhio](#)". "Il terzo fattore è un aumento delle immatricolazioni di auto da destinare al mercato delle chilometro zero e, tra queste, pure molte auto elettriche di difficile vendita, anche perché non hanno beneficiato di incentivi al momento delle immatricolazioni da parte dei concessionari e non ne potranno beneficiare quando verranno vendute come usate con chilometri zero. Un quarto fattore, infine, è il fatto che gli acquirenti che non hanno bisogno di incentivi stanno, sia pur lentamente, ma con continuità, recuperando il forte calo dei primi anni post-crisi", aggiunge Quagliano.

Infine, Dataforce parla di un risultato di febbraio "buono" ma da non considerare "eccellente", anche perché "il comparto automotive appare frenato dall'annuncio di nuovi e più robusti incentivi all'acquisto promessi dal governo, che però partiranno non prima della fine di marzo, se non addirittura da aprile".

"Questo posticipo ha di fatto bloccato buona parte dei contratti in fase di stipula. Una fiammata delle immatricolazioni in effetti però c'è stata, ma soltanto per pochi giorni: dal 23 gennaio, data in cui sono ripartiti gli incentivi sulla base dello schema 2023, e si è molto affievolita 14 giorni dopo, il 5 febbraio, quando sono terminati i fondi destinati agli ecobonus per le auto con livello di emissioni di CO2 compreso tra i 61 e i 135 g/km. I nuovi fondi saranno più generosi e, soprattutto, più consistenti come capienza. Ma l'attesa dell'entrata in vigore sta provocando un forte rallentamento delle immatricolazioni che, presumibilmente, continuerà per il mese di marzo", conclude la società di analisi.

Il futuro del mercato dell'auto è a rischio: cosa sta succedendo nel 2024

Crescita e sfide nel mercato auto italiano: l'importanza degli incentivi nel 2024.

Il mercato dell'auto 2024 in Italia ha recentemente **mostrato segni di vitalità**, registrando un'importante crescita delle immatricolazioni a febbraio.

Tuttavia, la tensione rimane alta a **causa dei ritardi** nell'attuazione del decreto sugli incentivi per il 2024, destinati a sostenere l'acquisto di veicoli a bassa emissione. Questa situazione ha generato apprensione tra le associazioni e gli osservatori del settore, che urgono il governo ad accelerare l'adozione delle nuove misure agevolative.



La paralisi del mercato dell'auto nel 2024: in attesa degli incentivi

Il settore automobilistico si trova ad affrontare un **momento di stallo**, soprattutto per quanto riguarda i veicoli elettrici e plug-in. Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, evidenzia come i ritardi causano: *“Inevitabili ricadute sui flussi delle vendite e delle immatricolazioni. È necessario colmare al più presto questo gap poiché il mercato, soprattutto sul fronte elettrico e plug-in, è entrato in una fase di profondo stallo”*.

Anche **Francesco Naso**, segretario generale di Motus-E, sottolinea l'impatto dell'attesa sulle decisioni di acquisto, anticipando un **periodo di incertezza** fino all'effettiva entrata in vigore dei nuovi incentivi.

Fattori di crescita e le prospettive future

Nonostante le sfide, il mercato automobilistico italiano ha beneficiato di diversi fattori positivi. Il **Centro Studi Promotor** attribuisce l'incremento delle vendite a febbraio anche al giorno lavorativo in più e agli incentivi attivi per le auto con **emissioni di CO2 moderate**, che hanno rapidamente esaurito i fondi disponibili.

Inoltre, l'aumento delle immatricolazioni di veicoli destinati al mercato delle chilometro zero, comprese le auto elettriche, contribuisce a **mantenere dinamico** il settore.

L'attenzione si concentra ora sulla necessità di **rendere operativi i nuovi incentivi** per il 2024, al fine di sostenere ulteriormente il mercato e incentivare l'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale.

Le associazioni di categoria e gli osservatori del settore sottolineano l'urgenza di **superare l'attuale fase di incertezza**, per evitare un impatto negativo sulle vendite nei mesi a venire.

Mercato, a febbraio l'auto alza la testa: più 12,8%

Nei primi due mesi dell'anno le immatricolazioni sono state in tutto 289.103, con una crescita dell'11,7% sullo stesso periodo del 2023 - di VINCENZO BORGOMEIO



A febbraio in Italia sono state immatricolate 147.094 auto, il 12,8% in più dello stesso mese del 2023. Nei primi due mesi dell'anno le immatricolazioni sono state in tutto 289.103, con una crescita dell'11,7% sullo stesso periodo del 2023. I dati sono del ministero dei Trasporti. Nel cumulato 2024 – fa notare l'**ANFIA** – Fiat Panda, Lancia

Ypsilon e Fiat 500 ibride occupano, rispettivamente, la prima, seconda e sesta posizione tra le autovetture mild/full hybrid. Tra le PHEV, Jeep Renegade risulta all'ottavo posto. Tra le elettriche, Jeep Avenger è il terzo modello più venduto dopo Tesla Model Y e Model 3, seguito da Fiat 500, mentre Peugeot 208 occupa la sesta posizione.

In ogni caso il dato di febbraio lo possiamo definire più che positivo visto che sono stati annunciati incentivi ma poi non realizzati. Situazione tipica per paralizzare il mercato... E, infatti spiega **Michele Crisci presidente dell'Unrae**, che *"stiamo aspettando la pubblicazione del DPCM che renderà operativi i nuovi incentivi 2024, la cui entrata in vigore ormai annunciata da mesi sta generando una paralisi delle vendite di auto a zero o bassissime emissioni. Come più volte ribadito, auspichiamo che gli incentivi siano dunque pienamente operativi quanto prima, per scongiurare il protrarsi ulteriore di questo negativo effetto attesa"*. Non è un caso d'altra parte che i risultati delle immatricolazioni di auto elettriche e ibride plug-in facciano pena: seppure in rialzo rispetto a gennaio, a febbraio le BEV si fermano a quota 3,4% e le PHEV al 3,2% del totale mercato... *"La sfida per accrescere la mobilità green resta – spiega infatti **Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto**, la Federazione dei concessionari auto – ancora imbrigliata nelle maglie burocratiche delle Amministrazioni competenti, con l'effetto indesiderato di frenare ulteriormente il rinnovo del parco auto, che oltretutto con questi ritmi blandi avrà bisogno di quasi tre decenni per un efficace ringiovanimento"*.

Federauto: immatricolazioni auto febbraio +12,8%



Secondo i dati diffusi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a febbraio sono state immatricolate 147.094 autovetture nuove, ossia il +12,8% sul pari mese 2023. Dall'inizio dell'anno il mercato, con 289.103 unità, segna +11,7% rispetto alle 258.733 del primo bimestre 2023.

«Nonostante l'apporto delle auto-immatricolazioni che sono in risalita questo mese, le immatricolazioni fino a 60

g/km di CO2 registrano una flessione consistente. Purtroppo, il DPCM con i nuovi incentivi 2024, presentati dal Ministro delle Imprese e del Made in Italy il 1° febbraio scorso e destinati a rilanciare gli acquisti di auto a basse emissioni inquinanti, con un sostegno maggiore per le persone con bassi redditi – provvedimento che richiede il concerto di quattro Ministeri - tarda ad essere pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale e conseguentemente a diventare operativo sulla piattaforma Invitalia, con le inevitabili ricadute sui flussi delle vendite e delle immatricolazioni. È necessario colmare al più presto questo gap poiché il mercato, soprattutto sul fronte elettrico e plug-in, è entrato in una fase di profondo stallo», dichiara Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

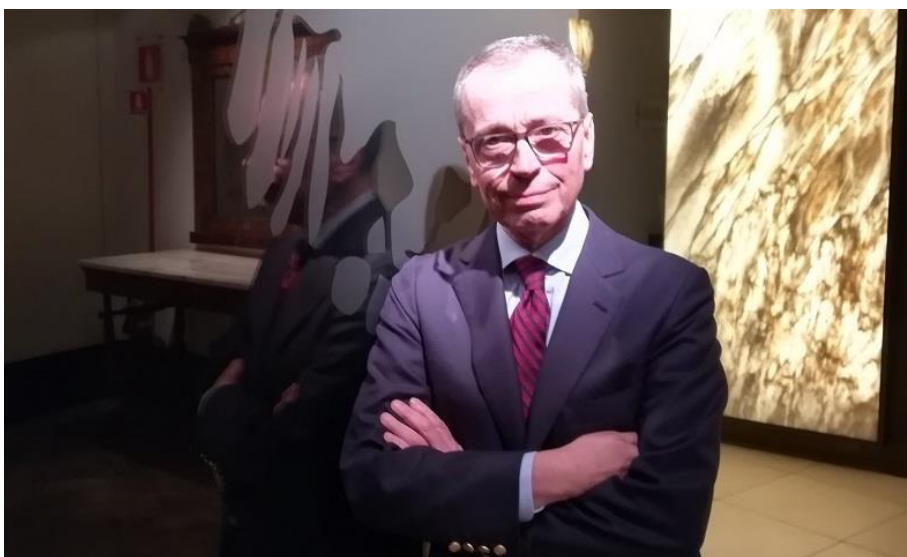
Dal punto di vista delle alimentazioni, a febbraio le vetture elettriche plug-in soffrono l'attesa del nuovo piano incentivi statali, registrando rispettivamente un magro +1,8% e -16,4%. Le vetture a benzina ed ibride elettriche continuano, invece, a incontrare le preferenze dei nuovi acquisti, segnando nel mese una crescita del +33,4% (+30% da inizio anno) le prime e del +16% (+15,2% da inizio anno) le seconde. Anche il Gpl si attese su un avanzo mensile del +8,3% e del +13,1% nel primo bimestre dell'anno. Continua la perdita di immatricolazioni delle vetture diesel (-12,7%) mentre quelle a metano sebbene positive (+39%) totalizzano a febbraio circa 350 unità.

Le quote di mercato sono così suddivise: ibrido elettrico 37,8%, benzina 31,2%, diesel 14,5%, Gpl 9,7%, elettrico 3,4%, plug-in 3,2%, metano 0,2%. Su base annua, invece, la ripartizione è: ibrido elettrico 37,9%, benzina 30,9%, diesel 15%, Gpl 10,3%, elettrico 2,7%, plug-in 3%, metano 0,2%.

forumautomotive

diario dal mondo della mobilità

Mobilità sostenibile: per ora vince la burocrazia



di Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto

Nonostante l'apporto delle auto-immatricolazioni, in risalita a febbraio, **le vendite fino a 60 g/km di CO2 registrano una flessione consistente**. Purtroppo, il DPCM con i nuovi incentivi 2024, presentati dal ministro delle Imprese e del Made in Italy il 1° febbraio scorso e destinati a rilanciare gli acquisti di auto a basse emissioni inquinanti, con un **sostegno maggiore per le persone con bassi redditi – provvedimento che richiede il concerto di quattro ministeri** – tarda a essere pubblicato sulla “Gazzetta Ufficiale” e conseguentemente a diventare operativo sulla piattaforma Invitalia, con le inevitabili ricadute sui flussi delle vendite e delle immatricolazioni.

È necessario colmare al più presto questo gap poiché **il mercato, soprattutto sul fronte elettrico e plug-in, è entrato in una fase di profondo stallo**. La sfida per accrescere la mobilità green resta, dunque, ancora **imbrigliata nelle maglie burocratiche** delle Amministrazioni competenti, con l'effetto indesiderato di frenare ulteriormente il rinnovo del parco auto, che oltretutto con questi ritmi blandi avrà bisogno di quasi tre decenni per un efficace ringiovanimento!

Come sostenuto in altre occasioni, al di là degli incentivi, per una decarbonizzazione sostenibile e realizzabile, è centrale un intervento strutturale innovativo sul fronte della **fiscalità delle flotte aziendali, declinato sugli aspetti della detraibilità dell'IVA, della deducibilità dei costi e della tassazione dei fringe benefit**. Tale azione dovrebbe essere tra le priorità del Governo, così da generare una leva efficacissima e soprattutto stabile nel tempo per un'azione decisa sul rinnovo del parco, con effetti tangibili positivi anche sul mercato dell'usato.

Nel segno di una maggiore competitività nazionale e sostenibilità green, funzionale agli obiettivi europei di riduzione e azzeramento delle emissioni, **restiamo convinti che una politica fiscale armonizzata con il resto dei principali Paesi europei** possa rappresentare il driver trainante per la transizione del nostro settore.

Auto elettriche: ecobonus in ritardo e il mercato rallenta. La burocrazia frena la svolta green della Lombardia

Immatricolazioni in crescita del 7,3% tra gennaio e febbraio. Ma è la benzina che traina. Adolfo De Stefani Cosentino (Federauto): "La transizione verde in stallo"

Milano – La buona notizia è **l'aumento delle immatricolazioni**: 44.481 tra gennaio e febbraio, il 7,32% in più di inizio 2023. Quella cattiva – dichiara **Adolfo De Stefani Cosentino**, presidente di Federauto, la federazione dei concessionari – è che "la sfida per accrescere **la mobilità green** resta imbrigliata nelle maglie burocratiche delle Amministrazioni competenti". L'effetto "indesiderato" è "**un freno al rinnovo del parco auto**, che o con questi ritmi blandi avrà bisogno di quasi tre decenni per un efficace ringiovanimento".

Il ritardo del decreto del presidente del Consiglio dei ministri per rendere esecutivi **gli incentivi per chi rottama auto inquinanti** e sceglie l'elettrico o l'ibrido plug-in ha "inevitabili ricadute sui flussi delle vendite e delle immatricolazioni – sottolinea Federauto –. È necessario colmare al più presto questo gap poiché il mercato, soprattutto sul **fronte elettrico e plug-in**, è entrato in una fase di profondo stallo".

A febbraio **l'elettrico e l'ibrido plug-in** hanno registrato dati in controtendenza con l'andamento complessivo delle immatricolazioni: +1,8% e -16,4%. Benzina e ibrido elettrico, invece, hanno approfittato dell'impasse burocratico sui bonus accelerando del 33,4% e del 16,5%, davanti al Gpl (+8,3%). Allargando il confronto al primo bimestre dell'anno la forbice cresce: **elettrico e ibrido plug-in si sono fermati** (-4,3% e -25,1%) a favore di altre alimentazioni: +13,1% il Gpl e +30% benzina. In calo, invece, il diesel (-12,7%).

Il 2023 dell'elettrico si era chiuso con 51mila immatricolazioni, di cui 9.600 in Lombardia, seconda regione dopo il Trentino a spingere verso la transizione green

della mobilità privata e anche per questo più penalizzata dal ritardo dei nuovi Ecobonus. Qui il 30% delle auto ha oltre 15 anni di vita e solo il 6% di quelle in circolazione rientra tra le meno inquinanti. Le auto ibride ed elettriche, a fine 2022, erano 358mila. L'elettrico puro contava solo lo 0,5% mentre i mezzi Euro 0 (immatricolati prima del dicembre 1992) ed Euro 1 erano ancora 490mila, il 7,8% del parco auto presente nella regione. Il 41% dei mezzi privati aveva una certificazione Euro 4 o inferiore.



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

online

CAMBIO DELLA GUARDIA ALLA GUIDA DI FEDERAUTO

Massimo Artusi è il nuovo numero uno della Federazione per il periodo 2024-2027. “L’obiettivo strategico è l’ulteriore aumento della nostra presenza e del nostro ruolo nei tavoli associativi e istituzionali”.

26 marzo 2024

Il Consiglio Generale di [Federauto](#), tenutosi a Roma il 26 marzo scorso ha nominato all’unanimità come nuovo presidente della Federazione, per il triennio 2024-2027, **Massimo Artusi**, della Romana Diesel Spa, la più grande concessionaria europea dei Gruppi Iveco e CNH Industrial, e componente del Board dell’Associazione dei dealer europei [AECDR](#) (Alliance of European Car Dealers and Repairers). Artusi subentra ad **Adolfo De Stefani Cosentino**.

“Ringrazio tutti gli associati di Federauto per la fiducia accordatami e, in particolare, il presidente uscente, che in questi anni ha svolto un’azione importante per il rilancio e la crescita della Federazione. Trovo una ‘macchina’ ben rodada, con un telaio solido costituito dai collaboratori della Federazione, e un motore affidabile e prestante costituito da tutti i nostri associati”, le sue prime parole da nuovo numero uno.

“Intendo promuovere le attività di Federauto nel segno della continuità in questi tempi complessi per la nostra categoria, impegnata a misurarsi da una parte con le incertezze di un complicato processo di transizione green per il comparto automotive, dall’altra con l’evoluzione dei rapporti tra dealer e case costruttrici. Sono due sfide strategiche per il futuro delle nostre aziende che, non dobbiamo dimenticarlo, si confrontano anche con nuovi modelli contrattuali di incerta prospettiva, come l’introduzione del modello di agenzie e alla composizione dei margini. Per affrontare al meglio queste sfide, nello svolgimento del mio compito, avrò sempre come stella polare l’unità di tutta la categoria a prescindere dalle dimensioni e, come obiettivo strategico, l’ulteriore aumento della nostra presenza e del nostro ruolo nei tavoli associativi e istituzionali – italiani ed europei – per riaffermare ovunque la nostra insostituibile funzione tra la produzione e il mercato”, ha concluso Artusi.

Massimo Artusi fa il pieno di voti alle elezioni di Federauto

ildenaro.it

26 Marzo 2024



In foto Massimo Artusi (fonte: profilo LinkedIn)

Il 26 marzo il consiglio generale di Federauto, tenutosi a Roma presso la sede di Confcommercio Imprese per l'Italia, nomina all'unanimità il nuovo presidente della federazione per il triennio 2024-2027. Il prescelto è **Massimo Artusi**, proveniente dalla Romana Diesel Spa, la più grande concessionaria d'Europa dei Gruppi Iveco e CNH Industrial. Artusi è anche membro del consiglio direttivo dell'associazione dei dealer europei Aecdr (Alliance of European Car Dealers and Repairers).

La sua nomina rappresenta un importante passo avanti per Federauto, che si avvale della vasta esperienza e della reputazione di Artusi nel settore automobilistico. La sua presidenza promette di portare innovazione e sviluppo alla federazione, consolidando le relazioni con i principali attori del settore e contribuendo alla crescita e al successo del comparto automobilistico italiano.

Artusi al volante di Federauto. Le prime sfide? Rapporti concessionari e costruttori, svolta green

martedì, 26 Marzo 2024



Da una parte “le incertezze di un complicato processo di transizione green per il comparto automotive”, dall’altra “l’evoluzione dei rapporti tra dealer e case costruttrici”. E in aggiunta, le svolte rappresentate “da nuovi modelli contrattuali di incerta prospettiva”. Non è certo uno scenario facile quello nel quale Massimo Artusi si appresta a guidare Federauto, la Federazione che rappresenta gli interessi generali dei concessionari italiani nei confronti del Governo italiano, del Parlamento e della Commissione Europea e che ha scelto proprio lui come nuovo presidente. Uno scenario che Massimo

Artusi, consigliere d’amministrazione e responsabile commerciale dei veicoli industriali della Romana Diesel Spa, la più grande concessionaria d’Europa dei Gruppi Iveco e Cnh Industrial, e componente del board dell’associazione dei concessionari europei Aecdr (Alliance of european car dealers and repairers) nominato all’unanimità dal Consiglio generale dell’associazione che si è tenuto a Roma nella sede Confcommercio Imprese per l’Italia, è pronto ad affrontare senza timori, forte della propria “esperienza di pilota” (è stato fino a oggi vicepresidente con delega al settore Truck&Van) oltre che consapevole di mettersi al volante di una “macchina già ben roduta, con un telaio solido costituito dai collaboratori della federazione, e un motore affidabile e prestante costituito da tutti i nostri associati”, come ha commentato lo stesso neopresidente deciso a “promuovere nel prossimo triennio le attività di Federauto nel segno della continuità in questi tempi complessi per la nostra categoria” e con l’obiettivo di “ottenere “un ulteriore aumento della nostra presenza e del nostro ruolo nei tavoli associativi e istituzionali – italiani ed europei – per riaffermare ovunque la nostra insostituibile funzione tra la produzione e il mercato” come ha aggiunto ringraziando “tutti gli associati di Federauto per la fiducia accordata e, in particolare, il presidente uscente, che in questi anni ha svolto un’azione importante per il rilancio e la crescita della Federazione”. Nel suo mandato, il nuovo presidente sarà coadiuvato da un comitato esecutivo composto dai vice presidenti Plinio Vanini per il settore auto, Maria Fiorentino per il settore bus, Francesco Ascani con delega amministrazione e finanza, Carlo Alberto Jura e Roberto Scarabel. Inoltre, in seno al comitato esecutivo, oltre ad Adolfo De Stefani Cosentino, che resterà come past president, ci saranno anche Roberto Bolciaghi, Francesco Cazzani, Francesco Maldarizzi, Sergio Tumino e Andrea Cappella delegato all’associazione europea Aecdr. Il settore Truck&Van sarà guidato ad interim dallo stesso Massimo Artusi.

Federauto

Massimo Artusi è il nuovo presidente



Redazione Online

Publicato il 26/03/2024



1 / 2

Federauto - Massimo Artusi è il nuovo presidente

Il consiglio generale di **Federauto** ha nominato Massimo Artusi quale nuovo presidente per il triennio 2024-2027, confermando così le **indiscrezioni di Quattroruote**. Artusi, che sostituisce Adolfo De Stefani Cosentino, è il responsabile commerciale e membro del board dell'azienda di famiglia Romana Diesel, la maggior concessionaria d'Europa dei gruppi Iveco e Cng Industrial, ed è anche il membro del comitato esecutivo dell'associazione europea Aecdr (Alliance of European Car Dealers and Repairers).

Il nuovo comitato. Nel suo mandato, Artusi sarà coadiuvato da un comitato esecutivo composto dai vice presidenti Plinio Vanini per il settore auto, Maria Fiorentino per il settore bus, Francesco Ascani con delega Amministrazione e Finanza, Carlo Alberto Jura e Roberto Scarabel. Inoltre, saranno presenti Adolfo De Stefani Cosentino in qualità di past president, Roberto Bolciaghi, Francesco Cazzani, Francesco Maldarizzi, Sergio Tumino e Andrea Cappella.

Massimo Artusi eletto alla guida di Federauto

Il nuovo presidente condurrà la Federazione in un momento delicato, nel bel mezzo di una transizione energetica e di un'evoluzione del rapporto che lega i costruttori di veicoli ai dealer. Artusi, che terrà per sé la delega al settore Truck&Van, ha già preannunciato che opererà nel segno della continuità, avendo come stella polare l'unità della categoria



Da vicepresidente con delega al settore Truck&Van a **presidente della Federazione. Massimo Artusi**, consigliere d'amministrazione e responsabile commerciale dei veicoli industriali presso **Romana Diesel** (la prima grande concessionaria europea dei gruppi **Iveco e CNH Industrial**), nonché componente del board di **AECDR** (associazione dei dealer europei), è stato scelto dal Consiglio Generale di Federauto per guidare la Federazione nel **prossimo triennio 2024-2027**. Artusi, subito dopo la nomina a presidente, ha enfatizzato non soltanto il ruolo della Federazione, in quanto «**macchina**» **ben rodata**, con un **telaio solido** costituito dai collaboratori della Federazione, e un **motore affidabile** e prestante costituito da tutti i

nostri associati», ma ha anche anticipato che si muoverà «**nel segno della continuità**» rispetto alla precedente gestione, così come consigliano da «questi tempi complessi per la nostra categoria, impegnata a misurarsi da una parte con le **incertezze di un complicato processo di transizione green** per il comparto Automotive, dall'altra con l'evoluzione dei **rapporti tra Dealer e Case costruttrici**. Sono due sfide strategiche per il futuro delle nostre aziende che, non dobbiamo dimenticarlo, si confrontano anche con nuovi **modelli contrattuali di incerta prospettiva**, mi riferisco all'introduzione del modello di agenzie e alla composizione dei margini».

Il neo presidente ha sottolineato come nell'affrontare al meglio queste sfide utilizzerà «**sempre come stella polare l'unità di tutta la categoria** a prescindere dalle dimensioni e, come obiettivo strategico, l'ulteriore aumento della nostra **presenza** e del nostro **ruolo nei tavoli associativi e istituzionali** – italiani ed europei – per riaffermare ovunque la nostra insostituibile funzione tra la produzione e il mercato».

Accanto ad Artusi nel Comitato Esecutivo ci saranno i Vice Presidenti **Plinio Vanini** per il settore Auto, **Maria Fiorentino** per il settore Bus, **Francesco Ascani** con delega Amministrazione e Finanza, **Carlo Alberto Jura e Roberto Scarabel**. In seno al Comitato Esecutivo, oltre ad **Adolfo De Stefani Cosentino**, che resterà come Past President, ci saranno **Roberto Bolciaghi, Francesco Cazzani, Francesco Maldarizzi, Sergio Tumino e Andrea Cappella** delegato all'associazione europea AECDR. La delega per il settore Truck&Van rimane invece nelle mani dello stesso Artusi.

Massimo Artusi è il nuovo presidente di Federauto

Il **Consiglio Generale di Federauto**, tenutosi oggi a Roma presso la sede Confcommercio Imprese per l'Italia, ha nominato all'unanimità nuovo presidente della Federazione, per il triennio 2024-2027, **Massimo Artusi**, della Romana Diesel Spa, la più grande concessionaria d'Europa dei Gruppi Iveco e CNH Industrial, e componente del Board dell'associazione dei dealer europei **AECDR** (Alliance of European Car Dealers and Repairers).



«Ringrazio tutti gli associati di Federauto per la fiducia accordatami e, in particolare, il presidente uscente, che in questi anni ha svolto un'azione importante per il rilancio e la crescita della Federazione», ha dichiarato il neo presidente. «Trovo una "macchina" ben rodada, con un telaio solido costituito dai collaboratori della Federazione, e un motore affidabile e prestante costituito da tutti i nostri associati».

«Intendo promuovere le attività di Federauto nel segno della continuità – ha proseguito Artusi – in questi tempi complessi per la nostra categoria, impegnata a misurarsi da una parte con le incertezze di un complicato processo di transizione green per il comparto Automotive, dall'altra con l'evoluzione dei rapporti tra Dealer e Case costruttrici. Sono due sfide strategiche per il futuro delle nostre aziende che, non dobbiamo dimenticarlo, si confrontano anche con nuovi modelli contrattuali di incerta prospettiva, mi

riferisco all'introduzione del modello di agenzie e alla composizione dei margini. Per affrontare al meglio queste sfide, nello svolgimento del mio compito, avrò sempre come stella polare l'unità di tutta la categoria a prescindere dalle dimensioni e, come obiettivo strategico, l'ulteriore aumento della nostra presenza e del nostro ruolo nei tavoli associativi e istituzionali – italiani ed europei – per riaffermare ovunque la nostra insostituibile funzione tra la produzione e il mercato».

Nel suo mandato, **il nuovo Presidente sarà coadiuvato da un Comitato Esecutivo** composto dai Vice Presidenti **Plinio Vanini** per il settore Auto, **Maria Fiorentino** per il settore Bus, **Francesco Ascani** con delega Amministrazione e Finanza, **Carlo Alberto Jura** e **Roberto Scarabel**. Inoltre, in seno al Comitato Esecutivo, oltre ad **Adolfo De Stefani Cosentino**, che resterà come Past President, ci saranno anche **Roberto Bolciaghi**, **Francesco Cazzani**, **Francesco Maldarizzi**, **Sergio Tumino** e **Andrea Cappella** delegato all'associazione europea AECDR. Il settore Truck&Van sarà guidato ad interim dallo stesso Artusi.

Federauto esprime nei confronti di Adolfo De Stefani Cosentino, Past President, un sincero ringraziamento per l'attività svolta e il grande impegno profuso a favore della Federazione negli anni del suo mandato.

BUSINESS PEOPLE

Massimo Artusi è il nuovo presidente di Federauto

26 Marzo 2024

Il Consiglio generale di **Federauto**, tenutosi oggi a Roma all'interno della sede di Confcommercio Imprese per l'Italia, ha nominato all'unanimità un nuovo presidente della federazione per il triennio 2024-2027. Si tratta di **Massimo Artusi**, della Romana Diesel Spa, la più grande concessionaria d'Europa dei Gruppi Iveco e CNH Industrial, e componente del Board dell'associazione dei dealer europei Aecdr (*Alliance of European Car Dealers and Repairers*).

Nel suo mandato, il nuovo presidente sarà coadiuvato da un Comitato esecutivo composto dai vicepresidenti Plinio Vanini per il settore Auto, Maria Fiorentino per il settore Bus, Francesco Ascani con delega Amministrazione e Finanza, Carlo Alberto Jura e Roberto Scarabel. Inoltre, in seno al Comitato esecutivo, oltre ad Adolfo De Stefani Cosentino, che resterà come Past President, ci saranno anche Roberto Bolciaghi, Francesco Cazzani, Francesco Maldarizzi, Sergio Tumino e Andrea Cappella delegato all'associazione europea AECDR. Il settore Truck&Van sarà guidato ad interim dallo stesso Artusi.

Il profilo di Massimo Artusi

Classe 1971, sposato e padre di due figlie, Massimo Artusi si è laureato in Economia e Commercio all'Università degli Studi Roma Tor Vergata e ha conseguito un Dealership Management all'Università Bocconi di Milano. Con un'intera carriera sviluppatasi nel settore automotive, prima di entrare in Romana Diesel, nel 1998, Artusi ha iniziato la sua esperienza professionale in Iveco Ford Truck.

FEDERAUTO: MASSIMO ARTUSI NOMINATO PRESIDENTE PER IL TRIENNIO 2024-2027

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 26 mar - Massimo Artusi è il nuovo presidente di Federauto per il triennio 2024-2027, succedendo ad Adolfo De Stefani Cosentino. Artusi, della Romana Diesel Spa, la più grande concessionaria d'Europa dei Gruppi Iveco e Cnh Industrial, e componente del Board dell'associazione dei dealer europei Aecdr (Alliance of European Car Dealers and Repairers), è stato nominato dal Consiglio Generale di Federauto, tenutosi oggi a Roma presso la sede Confcommercio Imprese per l'Italia.

'Ringrazio tutti gli associati di Federauto per la fiducia accordatami e, in particolare, il presidente uscente, che in questi anni ha svolto un'azione importante per il rilancio e la crescita della Federazione', ha dichiarato il neo presidente. 'Trovo una 'macchina' ben rodada, con un telaio solido costituito dai collaboratori dell'associazione, e un motore affidabile e prestante costituito da tutti i nostri associati', ha aggiunto Artusi.

Federauto: Massimo Artusi eletto presidente per il 2024-2027

Guiderà il triennio puntando su unità e strategie per l'automotive



In un'assemblea tenutasi a Roma nella sede di Confcommercio Imprese per l'Italia, il Consiglio Generale di Federauto ha designato all'unanimità **Massimo Artusi**, rappresentante di Romana Diesel Spa e membro del board AECDR (Alliance of European Car Dealers and Repairers), come presidente per il periodo 2024-2027. Artusi ha espresso gratitudine per la fiducia ricevuta e ha riconosciuto gli sforzi del presidente uscente per la crescita dell'associazione, sottolineando di ereditare una "macchina" efficiente grazie al lavoro dei collaboratori e degli associati.

Le sfide della transazione ecologica

Con l'intenzione di procedere sulla linea della continuità, Artusi si confronta con le sfide imposte dalla transizione ecologica nel settore automotive e dalla trasformazione dei rapporti tra dealer e case automobilistiche. Questi cambiamenti includono l'adozione di **nuovi modelli contrattuali** e l'adeguamento ai margini di guadagno, temi centrali per il futuro delle imprese del settore. Il neo presidente punta a unire la categoria e a rafforzare la presenza di Federauto in contesti associativi e istituzionali a livello nazionale ed europeo.

Il Comitato Esecutivo che affiancherà Artusi nel suo mandato include figure di spicco quali Plinio Vanini, Maria Fiorentino e altri professionisti del settore, garantendo una leadership equilibrata e **focalizzata sugli obiettivi dell'associazione**. Federauto ha inoltre espresso apprezzamento per l'impegno di Adolfo De Stefani Cosentino, Past President, riconoscendone il contributo significativo durante il suo mandato.

"Ringrazio tutti gli associati di Federauto per la fiducia accordatami e, in particolare, il presidente uscente, che in questi anni ha svolto un'azione importante per il rilancio e la crescita della Federazione", **ha dichiarato il neo presidente**. "Trovo una "macchina" ben rodada, con un telaio solido costituito dai collaboratori dell'associazione, e un motore affidabile e prestante costituito da tutti i nostri associati".

FEDERAUTO, MASSIMO ARTUSI NUOVO PRESIDENTE

Massimo Artusi è il nuovo Presidente di Federauto, la Federazione Italiana dei Concessionari Auto, per il triennio 2024-2027.



Il Consiglio Generale di **Federauto** ha nominato all'unanimità **Massimo Artusi**, della Romana Diesel Spa, come nuovo **presidente** della Federazione per il triennio 2024-2027. Artusi è noto per essere parte del Board dell'associazione dei dealer europei **AECDR** (Alliance of European Car Dealers and Repairers) e per essere alla guida della più grande concessionaria d'Europa dei Gruppi Iveco e CNH Industrial. Nel suo ruolo succede ad **Adolfo De Stefani Cosentino**.

Massimo Artusi nuovo Presidente Federauto

Massimo Artusi è stato eletto come nuovo presidente di Federauto per il triennio 2024-2027 e guiderà temporaneamente anche il settore **Truck&Van**. Nel suo mandato, viene affiancato da un Comitato Esecutivo composto da diversi Vice Presidenti, tra cui **Plinio Vanini** per il settore Auto, **Maria Fiorentino** per il settore Bus, **Francesco Ascani** con delega all'Amministrazione e Finanza, **Carlo Alberto Jura** e **Roberto Scarabel**. Nel Comitato Esecutivo, insieme all'ex presidente **Adolfo De Stefani Cosentino**, ci sono anche **Roberto Bolciagli**, **Francesco Cazzani**, **Francesco Maldarizzi**, **Sergio Tumino** e **Andrea Cappella**, che è il delegato all'associazione europea AECDR.

*"Intendo promuovere le attività di Federauto nel segno della continuità – ha dichiarato **Artusi** – in questi tempi complessi per la nostra categoria, impegnata a misurarsi da una parte con le incertezze di un complicato processo di transizione green per il comparto Automotive, dall'altra con l'evoluzione dei rapporti tra Dealer e Case costruttrici. Sono due sfide strategiche per il futuro delle nostre aziende che, non dobbiamo dimenticarlo, si confrontano anche con nuovi modelli contrattuali di incerta prospettiva, mi riferisco all'introduzione del modello di agenzie e alla composizione dei margini.*



Massimo Artusi è il nuovo Presidente di Federauto per il triennio 2024-2027

Per affrontare al meglio queste sfide, nello svolgimento del mio compito, avrò sempre come stella polare l'unità di tutta la categoria a prescindere dalle dimensioni e, come obiettivo

strategico, l'ulteriore aumento della nostra presenza e del nostro ruolo nei tavoli associativi e istituzionali – italiani ed europei – per riaffermare ovunque la nostra insostituibile funzione tra la produzione e il mercato".



Federauto, Massimo Artusi è il nuovo presidente



Federauto elegge il nuovo presidente, Massimo Artusi che ha annunciato continuità ma anche un rafforzamento del ruolo dei dealer

Il Consiglio Generale di **Federauto** ha annunciato l'elezione di **Massimo Artusi** come **nuovo presidente** della [Federazione Italiana dei Concessionari Auto](#) per il triennio 2024-2027. L'annuncio è stato fatto durante una riunione presso la sede di Confcommercio Imprese per l'Italia a Roma, e la nomina è stata approvata all'unanimità dai membri presenti.

CHI È IL NUOVO PRESIDENTE DI FEDERAUTO

Federauto presenta **Massimo Artusi**, CEO della **Romana Diesel Spa**, professionista con una vasta esperienza nel settore automobilistico e un ruolo di rilievo nell'[associazione dei dealer europei AECDR](#). Nel suo discorso, il neo presidente Artusi ha sottolineato l'importanza di mantenere la continuità nelle attività di Federauto, specialmente in un periodo così complesso per il settore. Ha evidenziato le sfide che il comparto automobilistico deve affrontare, compresa **la transizione verso soluzioni più sostenibili** e la sempre più stretta **relazione tra dealer e case automobilistiche**.

IL DISCORSO DI INSEDIAMENTO DEL PRESIDENTE ARTUSI

Artusi ha delineato la sua **visione per il futuro**, ponendo l'accento sull'unità della categoria e sulla **valorizzazione del ruolo dei dealer** nei tavoli associativi e istituzionali, sia a livello nazionale che europeo. Ha evidenziato l'importanza di riaffermare il ruolo fondamentale dei dealer **come ponte tra la produzione e il mercato**, garantendo la presenza e la voce del settore automobilistico nei dibattiti e nelle decisioni che influenzeranno il suo futuro. E' da tempo infatti che [le Case auto spingono sulla conversione dei venditori auto in agenti.](#)

*"Intendo promuovere le attività di Federauto nel segno della continuità – ha proseguito **Artusi** – in questi tempi complessi per la nostra categoria, impegnata a misurarsi da una parte con le **incertezze di un complicato processo di transizione green** per il comparto Automotive, dall'altra con l'evoluzione dei rapporti tra Dealer e Case costruttrici".* Il presidente Artusi, ha affermato che questi cambiamenti richiedono un approccio strategico e unitario da parte di tutte le aziende coinvolte.

NUOVO COMITATO ESECUTIVO FEDERAUTO

Il nuovo Presidente sarà affiancato da un **Comitato Esecutivo** composto da figure di spicco del settore, tra cui:

- **Plinio Vanini** per il settore **Auto**;
- **Maria Fiorentino** per il settore **Bus**;
- **Francesco Ascani** con delega **Amministrazione e Finanza**.

Il settore **Truck&Van** sarà guidato **ad interim dallo stesso Artusi**. Questo team di esperti supporterà Artusi nel suo mandato, assicurando una leadership solida e competente per affrontare le sfide e cogliere le opportunità che il futuro dell'automotive italiano presenterà.

forumautomotive

diario dal mondo della mobilità

Federauto: Massimo Artusi nuovo presidente



Il Consiglio Generale di Federauto, tenutosi a Roma presso la sede Confcommercio Imprese per l'Italia, ha nominato all'unanimità nuovo presidente della Federazione, per il **triennio 2024-2027, Massimo Artusi, della Romana Diesel Spa, la più grande concessionaria d'Europa dei Gruppi Iveco e CNH Industrial, e componente del Board dell'associazione dei dealer europei AECDR (Alliance of European Car Dealers and Repairers).**

#FORUMAutoMotive nel ringraziare Adolfo De Stefani Cosentino, presidente uscente, per la disponibilità che ha sempre garantito, si complimenta con il suo successore Massimo Artusi, sicuri che porti avanti nel modo migliore, costruttivo e pragmatico il compito di salvaguardare il settore della distribuzione in un periodo caratterizzato da una forte incertezza.

Strategie: la nostra voce ai tavoli associativi e istituzionali

Ringrazio tutti gli associati di Federauto per la fiducia accordatami e, in particolare, **il presidente uscente, che in questi anni ha svolto un'azione importante per il rilancio e la crescita della Federazione.** Trovo una "macchina" ben rodada, con un telaio solido costituito dai collaboratori della Federazione, e un **motore affidabile e prestante** costituito da tutti i nostri associati.

Intendo promuovere le attività di Federauto nel segno della continuità in questi tempi complessi per la nostra categoria, impegnata a **misurarsi da una parte con le incertezze di un complicato processo di transizione green per il comparto Automotive**, dall'altra con l'evoluzione dei rapporti tra Dealer e Case costruttrici.

Sono due **sfide strategiche per il futuro delle nostre aziende** che, non dobbiamo dimenticarlo, si confrontano anche con nuovi **modelli contrattuali di incerta prospettiva**, mi riferisco all'introduzione del modello di agenzie e alla composizione dei margini. Per affrontare al meglio queste sfide, nello svolgimento del mio compito, **avrò sempre come stella polare l'unità di tutta la categoria** a prescindere dalle dimensioni e, come obiettivo strategico, l'ulteriore **aumento della nostra presenza e del nostro ruolo nei tavoli associativi e istituzionali** – italiani ed europei – per riaffermare ovunque la nostra insostituibile funzione tra la produzione e il mercato.

La squadra

Nel suo mandato, il nuovo presidente sarà coadiuvato da un Comitato esecutivo composto dai **vicepresidenti Plinio Vanini per il settore Auto, Maria Fiorentino per il settore Bus, Francesco Ascani con delega Amministrazione e Finanza, Carlo Alberto Jura e Roberto Scarabel**. Inoltre, in seno al Comitato esecutivo, oltre ad **Adolfo De Stefani Cosentino**, che resterà come **Past President**, ci saranno anche **Roberto Bolciagli, Francesco Cazzani, Francesco Maldarizzi, Sergio Tumino e Andrea Cappella** delegato all'associazione europea AECDR. Il settore **Truck&Van** sarà guidato ad interim dallo stesso **Artusi**.

Redazione ANSA

Massimo Artusi è il nuovo presidente di Federauto

Nominato all'unanimità per il triennio 2024-2027

ROMA, 27 marzo 2024, 14:51



Il consiglio generale di Federauto ha nominato all'unanimità nuovo presidente della federazione, per il triennio 2024-2027, Massimo Artusi, della Romana Diesel Spa, la più grande concessionaria d'Europa dei Gruppi Iveco e CNH Industrial, e componente del Board dell'associazione dei dealer europei AECDR (Alliance of European Car Dealers and Repairers).

Nel suo mandato, il nuovo Presidente sarà coadiuvato da un Comitato Esecutivo composto dai Vice Presidenti, Plinio Vanini per il settore Auto, Maria Fiorentino per il settore Bus, Francesco Ascani con delega Amministrazione e Finanza, Carlo Alberto Jura e Roberto Scarabel.

Inoltre, in seno al Comitato Esecutivo, oltre ad Adolfo De Stefani Cosentino, che resterà come Past President, ci saranno anche Roberto Bolciaghi, Francesco Cazzani, Francesco Maldarizzi, Sergio Tumino e Andrea Cappella delegato all'associazione europea AECDR.

Il settore Truck&Van sarà guidato ad interim dallo stesso Artusi.

Massimo Artusi è il nuovo presidente di Federauto



Nel corso di un'assemblea organizzata presso la sede di Confcommercio Imprese per l'Italia a Roma, **il Consiglio Generale di Federauto ha eletto all'unanimità Massimo Artusi**, esponente di Romana Diesel Spa e membro del board dell'AECADR (Alleanza Europea dei Concessionari e Riparatori di Automobili), come **presidente per il quadriennio 2024-2027**.

Nelle sue prime dichiarazioni dopo l'elezione, Artusi ha ringraziato per la fiducia mostrata nei suoi confronti, evidenziando anche il contributo del presidente uscente nel promuovere la crescita dell'associazione. Ha altresì sottolineato di assumere il ruolo in **un'organizzazione già ben strutturata**, grazie al lavoro svolto dai collaboratori e dai membri di Federauto.

Il futuro di Federauto

L'industria automobilistica sta affrontando trasformazioni significative, tra cui la transizione verso una maggiore sostenibilità ecologica e la ridefinizione dei rapporti commerciali tra concessionari e case automobilistiche. Artusi, con uno sguardo proiettato al futuro, ha delineato il percorso di Federauto: continuare a cementare **l'unità fra i soci e ampliare**

l'influenza dell'associazione in contesti nazionali ed europei, appoggiandosi a un Comitato Esecutivo di esperti per navigare con successo queste correnti di cambiamento.



La presidenza di Massimo Artusi segna un periodo di continuità e innovazione per Federauto, ponendo l'accento sull'importanza del **lavoro di squadra e su un approccio collaborativo alle sfide del settore**. Il **riconoscimento espresso verso il lavoro svolto dal suo predecessore, Adolfo De Stefani Cosentino**, riflette l'intenzione di Artusi di valorizzare le fondamenta già stabilite, proiettando l'organizzazione verso future iniziative. Federauto, guidata da Artusi, si appresta ad affrontare le mutevoli dinamiche del mercato automobilistico, **mantenendo saldi i propri valori fondanti e mirando a realizzare gli obiettivi strategici dell'associazione con un rinnovato impegno**.



Massimo Artusi è il nuovo presidente di Federauto per il triennio 2024-2027. Prende il posto di Adolfo De Stefani Cosentino

Il consiglio generale di Federauto ha nominato all'unanimità nuovo presidente della federazione, per il triennio 2024-2027, Massimo Artusi, della Romana Diesel Spa, la più grande concessionaria d'Europa dei Gruppi Iveco e CNH Industrial, e componente del Board dell'associazione dei dealer europei AECDR (Alliance of European Car Dealers and Repairers). Nel suo mandato, il nuovo Presidente sarà coadiuvato da un Comitato Esecutivo composto dai Vice Presidenti, Plinio Vanini per il settore Auto, Maria Fiorentino per il settore Bus, Francesco Ascani con delega Amministrazione e Finanza, Carlo Alberto Jura e Roberto Scarabel. Inoltre, in seno al Comitato Esecutivo, oltre ad Adolfo De Stefani Cosentino, che resterà come Past President, ci saranno anche Roberto Bolciaghi, Francesco Cazzani, Francesco Maldarizzi, Sergio Tumino e Andrea Cappella delegato all'associazione europea AECDR. Il settore Truck&Van sarà guidato ad interim dallo stesso Artusi.



Massimo Artusi è il nuovo presidente di Federauto

Il Consiglio Generale di Federauto, tenutosi oggi a Roma presso la sede Confcommercio Imprese per l'Italia, ha nominato all'unanimità nuovo presidente della Federazione, per il triennio 2024-2027, Massimo Artusi, della Romana Diesel Spa, la più grande concessionaria d'Europa dei Gruppi Iveco e CNH Industrial, e componente del Board dell'associazione dei dealer europei AECDR (*Alliance of European Car Dealers and Repairers*).

«Ringrazio tutti gli associati di Federauto per la fiducia accordatami e, in particolare, il presidente uscente, che in questi anni ha svolto un'azione importante per il rilancio e la crescita della Federazione», ha dichiarato il neo presidente. «Trovo una “macchina” ben rodato, con un telaio solido costituito dai collaboratori dell'associazione, e un motore affidabile e prestante costituito da tutti i nostri associati».

«Intendo promuovere le attività di Federauto nel segno della continuità – ha proseguito Artusi – in questi tempi complessi per la nostra categoria, impegnata a misurarsi da una parte con le incertezze di un complicato processo di transizione green per il comparto Automotive, dall'altra con l'evoluzione dei rapporti tra Dealer e Case costruttrici. Sono due sfide strategiche per il futuro delle nostre aziende che, non dobbiamo dimenticarlo, si confrontano anche con nuovi modelli contrattuali di incerta prospettiva, mi riferisco all'introduzione del modello di agenzie e alla composizione dei margini. Per affrontare al

meglio queste sfide, nello svolgimento del mio compito, avrò sempre come stella polare l'unità di tutta la categoria a prescindere dalle dimensioni e, come obiettivo strategico, l'ulteriore aumento della nostra presenza e del nostro ruolo nei tavoli associativi e istituzionali – italiani ed europei – per riaffermare ovunque la nostra insostituibile funzione tra la produzione e il mercato».

Nel suo mandato, il nuovo Presidente sarà coadiuvato da un Comitato Esecutivo composto dai Vice Presidenti Plinio Vanini per il settore Auto, Maria Fiorentino per il settore Bus, Francesco Ascani con delega Amministrazione e Finanza, Carlo Alberto Jura e Roberto Scarabel. Inoltre, in seno al Comitato Esecutivo, oltre ad Adolfo De Stefani Cosentino, che resterà come Past President, ci saranno anche Roberto Bolciaghi, Francesco Cazzani, Francesco Maldarizzi, Sergio Tumino e Andrea Cappella delegato all'associazione europea AECDR. Il settore Truck&Van sarà guidato ad interim dallo stesso Artusi.

Federauto esprime nei confronti di Adolfo De Stefani Cosentino, Past President, un sincero ringraziamento per l'attività svolta e il grande impegno profuso a favore della Federazione negli anni del suo mandato.



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

TRUCK
Cartaceo

Federauto Truck&Van: nel 2024 risposte da Europa e Governo

“L'anno appena cominciato è denso di sfide che segneranno il futuro del settore dei veicoli commerciali, ma tali sfide sono condizionate, in un modo o nell'altro, dalle decisioni che la politica - europea e nazionale - assumerà per favorire la transizione green. Soprattutto dalle istituzioni europee, ma anche dal governo italiano, ci aspettiamo risposte non più ideologiche e teoriche, ma realistiche, concrete e tempestive, con misure in grado di far raggiungere la sostenibilità ambientale, economica e sociale a un settore vitale come quello dell'autotrasporto”. Lo ha dichiarato Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto con delega a Truck&Van



e componente del Board dell'associazione dei dealer europei AECDR, che ha aggiunto anche la necessità di un sostegno continuo e coerente. Secondo Artusi, infatti, la transizione verso un trasporto merci sostenibile e più sicuro non può avvenire per legge da un giorno all'altro, ma deve

essere governata mediante un sostegno continuo e coerente alle imprese per avvicinarsi agli obiettivi di decarbonizzazione, cominciando fin da subito a migliorare la qualità ambientale del parco dei veicoli commerciali leggeri e pesanti che circolano nel nostro Paese. Il vicepresidente di Federauto

ha ricordato anche l'importanza di rilanciare l' "Ecobonus" da parte del nostro governo, teso a incentivare il ricambio del parco dei veicoli commerciali leggeri anche con carburanti tradizionali su veicoli di ultima generazione. In questa direzione c'è anche l'impegno dell'intera filiera dell'autotrasporto e dell'automotive, una filiera che si sta attivando unitariamente per ottenere a breve un Piano incentivi dotato di uno stanziamento più ampio di quello accordato finora, da erogare con criteri di selettività, rapidità e semplicità, per accelerare il ricambio del parco veicoli delle imprese in conto terzi, che sono tra i più vetusti d'Europa. ■



TRUCK

Web

Incentivi camion subito esauriti. “La prova che le imprese son pronte a rinnovare, il Governo no”

mercoledì, 13 Marzo 2024



Il mondo dell'autotrasporto è pronto a investire per rinnovare le flotte e contrastare così l'inquinamento e se ci fossero più fondi e meno burocrazia a ostacolare il percorso delle imprese l'Italia vedrebbe sicuramente circolare su strade e autostrade camion più moderni e dunque più sicuri e meno inquinanti. E' questa la fotografia che emerge dalle dichiarazioni fatte da Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto con delega Truck&Van, in merito agli ultimi incentivi messi a disposizione dal Governo per il rinnovo delle flotte di mezzi pesanti. "Incentivi, per un importo di 25 milioni di euro, previsti dal fondo investimenti autotrasporto istituito dal Decreto n. 196/23 e gestito da Ram che sono andati esauriti in meno di una settimana", ha affermato Massimo Artusi, evidenziando proprio come questo "significhi che le imprese di autotrasporto sono sempre più disposte a fare investimenti per il rinnovo tecnologico del parco quando ci sono, da un lato, incentivi pubblici in grado di accompagnare il settore nell'assestare i target di sostenibilità definiti dalla normativa europea e, dall'altro, prodotti che rispondono alle necessità di missione che le imprese hanno come servizio". Ragionamento che non fa una grinza, così come del resto appaiono difficilmente confutabili le segnalazioni in merito alle "presenti criticità sempre più evidenti in termini di tempistiche di rimborso dopo le procedure di rendicontazione", fatte sempre dal vicepresidente di Federauto con delega Truck&Van ma anche esponente del comitato direttivo dell'associazione dei dealer europei Aecdr, l'associazione dei concessionari e dei riparatori automobilistici europei. Criticità, prosegue Massimo Artusi, che non hanno comunque impedito che le risorse messe a disposizione venissero rapidamente assorbite dal mercato, in una dimensione sorprendente, pari al 100 per cento per i diesel (con rottamazione obbligatoria), al 130 per cento circa per i rimorchi e addirittura di oltre il 200 per cento per le alimentazioni di ultima generazione, in particolare per il Gnl/ Bio-Gnl". A conferma del teorema secondo cui con adeguate condizioni il mondo dell'autotrasporto è pronto a fare la propria parte sulla strada della sostenibilità ambientale e della sicurezza stradale. "Il segnale è chiaro", ha concluso Massimo Artusi, "le imprese iniziano a mettere in priorità gli investimenti per l'adeguamento tecnologico del parco, in un quadro in cui l'età media delle flotte dei veicoli commerciali leggeri e pesanti è tra le più elevate in Europa. Ma da sole non ce la fanno: hanno bisogno di un sostegno pubblico che sia più efficace sia in termini di risorse complessive sia di procedure di rimborso, prodotti credibili e funzionali e, infine, condizioni operative efficaci. Occorre quindi che il Governo acceleri i tempi per la messa in campo del nuovo Ecobonus - fondamentale per il rinnovo dei veicoli commerciali leggeri (e ovviamente del parco auto) - e che accolga le proposte della filiera dell'autotrasporto per aprire una nuova stagione di agevolazioni per l'adeguamento tecnologico delle flotte dei veicoli commerciali pesanti. Adeguamento di cui già sono noti i benefici effetti in termini ambientali, competitivi e di sicurezza".

Autotrasporto: Artusi (Federauto), imprese disposte rinnovare parco ma servono finanziamenti continuativi

(FERPRESS) – Roma, 13 MAR – «In meno di una settimana, i 25 milioni di incentivi previsti dal Fondo Investimenti Autotrasporto istituito dal Decreto n. 196/23 e gestito da RAM sono andati esauriti.

Questo significa che le imprese di autotrasporto sono sempre più disposte a fare investimenti per il rinnovo tecnologico del parco quando ci sono, da un lato, incentivi pubblici in grado di accompagnare il settore nell'assecondare i target di sostenibilità definiti dalla normativa europea e, dall'altro, prodotti che rispondono alle necessità di missione che le imprese hanno come servizio».

Lo afferma Massimo Artusi, Vicepresidente Federauto con delega Truck&Van ed esponente del board dell'Associazione dei Dealer Europei AECDR, il quale aggiunge: «Nonostante il Fondo Investimenti presenti criticità sempre più evidenti in termini di tempistiche di rimborso dopo le procedure di rendicontazione, le risorse messe a disposizione sono state rapidamente assorbite dal mercato, in una dimensione sorprendente, pari al 100% per i diesel (con rottamazione obbligatoria), al 130% circa per i rimorchi e addirittura di oltre il 200% per le alimentazioni di ultima generazione, in particolare per il GNL/ Bio-GNL».

«Il segnale è chiaro» – ha chiosato Artusi – «Le imprese iniziano a mettere in priorità gli investimenti per l'adeguamento tecnologico del parco, in un quadro in cui l'età media delle flotte dei veicoli commerciali leggeri e pesanti è tra le più elevate in Europa. Ma da sole non ce la fanno, hanno bisogno di un sostegno pubblico che sia più efficace sia in termini di risorse complessive che di procedure di rimborso, prodotti credibili e funzionali e, infine, condizioni operative efficaci».

«Occorre quindi» – ha concluso il Vicepresidente di Federauto – «che il Governo acceleri i tempi per la messa in campo del nuovo Ecobonus – fondamentale per il rinnovo dei veicoli commerciali leggeri (e ovviamente del parco auto) – e che accolga le proposte della filiera dell'Autotrasporto per aprire una nuova stagione di agevolazioni per l'adeguamento tecnologico delle flotte dei veicoli commerciali pesanti. Adeguamento di cui già sono noti i benefici effetti in termini ambientali, competitivi e di sicurezza».

14 Marzo 2024

Federauto chiede maggiore attenzione alla sostenibilità ambientale



«In meno di una settimana, i 25 milioni di incentivi previsti dal Fondo Investimenti Autotrasporto sono andati esauriti. Questo significa che le imprese di autotrasporto sono sempre più disposte a fare investimenti per il rinnovo tecnologico del parco quando ci sono, da un lato, incentivi pubblici in grado di accompagnare il settore nell'assecondare i target di sostenibilità definiti dalla normativa europea e, dall'altro, prodotti che rispondono alle necessità di missione che le imprese hanno come servizio».

Lo afferma Massimo Artusi, vicepresidente

di Federauto, che prosegue: «Nonostante il Fondo Investimenti presenti criticità sempre più evidenti in termini di tempistiche di rimborso dopo le procedure di rendicontazione, le risorse messe a disposizione sono state rapidamente assorbite dal mercato, in una dimensione sorprendente, pari al 100% per i diesel (con rottamazione obbligatoria), al 130% circa per i rimorchi e addirittura di oltre il 200% per le alimentazioni di ultima generazione, in particolare per il Gnl/ Bio-Gnl».

«Occorre che il Governo acceleri i tempi per la messa in campo del nuovo Ecobonus, fondamentale per il rinnovo dei veicoli commerciali leggeri (e ovviamente del parco auto), e che accolga le proposte della filiera dell'autotrasporto per aprire una nuova stagione di agevolazioni per l'adeguamento tecnologico delle flotte dei veicoli commerciali pesanti. Adeguamento di cui già sono noti i benefici effetti in termini ambientali, competitivi e di sicurezza», conclude il vicepresidente di Federauto.

Artusi (Federauto) sugli incentivi: «Se aiutate, le imprese rinnovano i veicoli»

Massimo Artusi, vicepresidente di Federauto con delega truck&van commenta i 25 milioni di incentivi per l'autotrasporto esauriti in meno di una settimana: «è necessario avere sostegni continuativi, prodotti funzionali adeguati alla mission aziendale e procedure di rimborso più rapide»



«In meno di una settimana, i **25 milioni di incentivi** previsti dal **Fondo Investimenti Autotrasporto (FIA)** gestito da RAM sono andati esauriti. Questo significa che le **aziende di autotrasporto** sono sempre più disposte a **fare investimenti per il rinnovo tecnologico** del parco quando ci sono aiuti pubblici e prodotti adeguati alla mission delle imprese». Lo afferma **Massimo Artusi**, vicepresidente di Federauto con delega truck&van.

«Nonostante il Fondo Investimenti presenti criticità sempre più evidenti in termini di tempistiche di rimborso, posteriori alle procedure di rendicontazione – continua Artusi – le **risorse** messe a disposizione sono state **rapidamente assorbite dal mercato** in misura sorprendente, pari al 100% per i diesel (con rottamazione obbligatoria), al 130% circa per i rimorchi e addirittura ad oltre il 200% per le alimentazioni di ultima generazione, in particolare LNG/ Bio-LNG».

«Il segnale è chiaro – ha spiegato Artusi – Le imprese vedono gli investimenti per l'adeguamento tecnologico del parco come priorità, in un quadro in cui l'età media delle flotte dei veicoli commerciali leggeri e industriali pesanti è tra le più elevate in Europa. Ma da sole non ce la fanno: hanno bisogno di un **sostegno pubblico** che sia più efficace sia in termini di **risorse complessive** che di **procedure di rimborso, prodotti credibili e funzionali** e infine **condizioni operative efficaci**». «Occorre quindi – conclude il vicepresidente – che **il Governo acceleri i tempi** per la messa in campo del **nuovo Ecobonus**, fondamentale per il rinnovo dei leggeri, e che accolga le proposte della filiera dell'autotrasporto per aprire una nuova stagione di **agevolazioni per l'adeguamento tecnologico delle flotte dei veicoli commerciali pesanti**».

Investimenti rinnovo parco autotrasporto: incentivi esauriti in una settimana

Artusi (Federauto Truck&Van): “Il Governo acceleri i tempi per la messa in campo del nuovo Ecobonus”

In meno di una settimana, [i 25 milioni di incentivi previsti dal Fondo Investimenti Autotrasporto](#) e gestiti da **RAM** sono andati esauriti.

Il dato, spiega **Massimo Artusi**, Vicepresidente **Federauto** con **delega Truck&Van** ed esponente del board dell'Associazione dei Dealer Europei AECDR, indica che le imprese di autotrasporto sono disposte a fare **investimenti per il rinnovo tecnologico** del parco quando disponibili.

Due però le condizioni necessarie, aggiunge **Artusi**: da un lato, l'offerta di **incentivi per l'autotrasporto pubblici** in grado di accompagnare il settore nell'assecondare i **target di sostenibilità** definiti dalla normativa europea e, dall'altro, la disponibilità di **prodotti** che rispondono alle necessità di missione che le imprese hanno come servizio.

Nonostante il **Fondo Investimenti** presenti **criticità**, aggiunge il Vicepresidente **Federauto**, soprattutto in termini di tempistiche di **rimborso** dopo le procedure di rendicontazione, le risorse messe a disposizione sono state rapidamente assorbite dal mercato, con queste percentuali:

- 100% per i **diesel** (con rottamazione obbligatoria)
- 130% circa per i **rimorchi**
- oltre il 200% per le alimentazioni di ultima generazione, in particolare per il **GNL/ Bio-GNL**

Incentivi autotrasporto: priorità all'adeguamento tecnologico

In sostanza, conclude Artusi, il quadro indica che le imprese iniziano a dare priorità agli **investimenti per l'adeguamento tecnologico del parco**, in un quadro in cui l'età media delle flotte dei veicoli commerciali leggeri e pesanti è tra le più elevate in Europa.

“Ma da sole non ce la fanno, hanno bisogno di un sostegno pubblico che sia più efficace sia in termini di risorse complessive che di procedure di rimborso, prodotti credibili e funzionali e, infine, condizioni operative efficaci”, aggiunge.

Infine la **richiesta**: “Occorre quindi che il Governo acceleri i tempi per la messa in campo del nuovo **Ecobonus** – fondamentale per il rinnovo dei veicoli commerciali leggeri (e ovviamente del parco auto) – e che accolga le proposte della filiera dell'autotrasporto”

L'auspicio è per un'apertura di **una nuova stagione di agevolazioni** per l'adeguamento tecnologico delle flotte dei **veicoli commerciali pesanti**.

Incentivi esauriti in una settimana. Artusi (Federauto Truck): “Serve un sostegno continuativo per la transizione tecnologica dei mezzi”

Massimo Artusi (Federauto Trucks): "Le imprese di autotrasporto sono sempre più disposte a fare investimenti per il rinnovo tecnologico del parco quando ci sono, da un lato, incentivi pubblici in grado di accompagnare il settore".

03/13/2024 di Redazione



“In meno di una settimana, i [25 milioni di incentivi](#) previsti dal Fondo Investimenti Autotrasporto istituito dal Decreto n. 196/23 e gestito da RAM sono andati esauriti. Questo significa che **le imprese di autotrasporto sono sempre più disposte a fare investimenti per il rinnovo tecnologico del parco quando ci sono, da un lato, incentivi pubblici** in grado di accompagnare il settore nell’assecondare i target di

sostenibilità definiti dalla normativa europea e, dall’altro, prodotti che rispondono alle necessità di missione che le imprese hanno come servizio”.

Lo afferma **Massimo Artusi, Vicepresidente Federauto con delega Truck ed esponente del board dell’Associazione dei Dealer Europei AECDR**, il quale aggiunge: “Nonostante il Fondo Investimenti presenti criticità sempre più evidenti in termini di tempistiche di rimborso dopo le procedure di rendicontazione, le risorse messe a disposizione sono state rapidamente assorbite dal mercato, in una dimensione sorprendente, pari al 100% per i

diesel (con rottamazione obbligatoria), al 130% circa per i rimorchi e addirittura di oltre il 200% per le alimentazioni di ultima generazione, in particolare per il GNL/ Bio-GNL”.

“Il segnale è chiaro”, continua Artusi, “le imprese iniziano a mettere in priorità gli investimenti per l’adeguamento tecnologico del parco, in un quadro in cui l’età media delle flotte dei veicoli commerciali leggeri e pesanti è tra le più elevate in Europa. Ma da sole non ce la fanno, hanno bisogno di un sostegno pubblico che sia più efficace sia in termini di risorse complessive che di procedure di rimborso, prodotti credibili e funzionali e, infine, condizioni operative efficaci”.

“Occorre quindi”, ha concluso il Vicepresidente di Federauto, “che il Governo acceleri i tempi per la messa in campo del nuovo Ecobonus – fondamentale per il rinnovo dei veicoli commerciali leggeri (e ovviamente del parco auto) – e che accolga le proposte della filiera dell’autotrasporto per aprire una nuova stagione di agevolazioni per l’adeguamento tecnologico delle flotte dei veicoli commerciali pesanti. Adeguamento di cui già sono noti i benefici effetti in termini ambientali, competitivi e di sicurezza”.



Radio/TV/Eventi

5 Marzo ore 16:00

Massimo Artusi, vicepresidente **Federauto** con delega Truck&Van (neo presidente Federauto dal 26 marzo 2024), ha partecipato al gruppo di dibattito internazionale della **Tavola Rotonda Live organizzata da FACONAUTO**.

26 marzo dalle ore 14.30

Intervento **Massimo Artusi**, neo presidente Federauto, a FORUMAutoMotive.