



**FEDERAUTO**

Federazione Italiana Concessionari Auto

**RASSEGNA STAMPA**

**Aprile 2024**



**FEDERAUTO**  
Federazione Italiana Concessionari Auto

## **Sommario Rassegna Stampa**

### **Auto**

Cartaceo.....	2
Web .....	24

### **Truck**

Cartaceo.....	55
Web.....	60

<b>Radio/TV/Eventi.....</b>	<b>70</b>
-----------------------------	-----------



**FEDERAUTO**

Federazione Italiana Concessionari Auto

**AUTO**  
**Cartaceo**

**RADIO24  
Digital Round  
Table**

Confronto sulle  
sfide della mobilità  
del futuro,  
condotto da  
Massimo De  
Donato

**DIGITAL ROUND TABLE**

## La mobilità del futuro: confronto a Radio24

Grandi e numerosi cambiamenti nel settore della mobilità: sicurezza, connessione, passaggio all'elettrico sono temi con cui si misurano produttori, distributori, e anche i cittadini. Di tutto ciò si è parlato in occasione della Digital Round Table di Radio24, intitolata «Le sfide della mobilità del futuro». La tavola rotonda condotta da Massimo De Donato, giornalista e conduttore di Radio 24 (Partner dell'evento: Mundys).

L'incontro ha fatto il punto, insieme agli esperti del settore, sui profondi cambiamenti in atto: si discute di cybersecurity e delle certificazioni necessarie sulle auto di nuova costruzione, di normative e regolamenti che si sono rincorsi e accavallati. «Si sono creati due partiti - dice Massimo Artusi, presidente di Federauto - favorevoli e contrari all'elettrico. Pensiamo che la neutralità tecnologica possa invece essere una strada migliore anche per la decarbonizzazione». Nettamente favorevole all'elettrico è invece Silvia Badoardo, docente del Politecnico di Torino. «I sistemi elettrificati sono più efficienti - dice -. Dobbiamo porci l'obiettivo della decarbonizzazione e anche quello della riduzione di consumi energetici». «Spazio agli interventi su moderne tecniche di regolazione del traffico - per Valter Gavello, investment intelligent transport systems advisor Mundys - l'Italia prima ha anticipato i tempi, poi con il covid ha perso il vantaggio». Pietro Sportelli, head of Indicata Italy ricorda che l'Italia «ha un parco veicolare vetusto: il 40% delle vetture vendute dopo il 2020 ha più di cinque anni, contro i due anni di quelle vendute in Europa». Infine, Giuseppe Faranda Cordella, ceo di Drivesec, fa rilevare la necessità di normative cyber security.



# PERSONE & POLTRONE

■ **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, è stato nominato presidente di Federauto per il triennio 2024-2027. A cedergli il testimone **Adolfo De Stefani Cosentino**. Il nuovo presidente che guiderà ad interim anche la sezione Truck&Van, 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**.

■ **Giuseppina Carnimeo** è il nuovo Direttore Generale di Ecopneus, la società consortile che ogni anno gestisce e ricicla circa 200.000 tonnellate di pneumatici fuori uso, raccolti presso una rete di 30.000 operatori del mercato del ricambio in tutte le regioni e le province d'Italia.

■ **Giuseppe Cella**, già Chief Human Resources Officer di BRT, è stato nominato presidente di Fedit (Federazione Italiana Trasportatori). La nomina di Cella è anche un riconoscimento alla storia e al ruolo di BRT nel trasporto merci.

■ **Renzo Gonzalez Ballesteros** è il nuovo Market Manager Tires di Continental Italia. Nel Gruppo da diciotto anni, Renzo Gonzalez Ballesteros, che succede ad **Alessandro De Martino**, passato alla guida di Best Drive Francia, è stato Head of Purchasing Indirect Materials & Capital Goods ad Hannover e ha ricoperto ruoli di responsabilità in Germania, Stati Uniti, Cina e Singapore.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





## SPECIALE MOTORI

CARLO ALBERTO JURA RIELETTO VICEPRESIDENTE FEDERAUTO

## Vendere auto diventa arte nei saloni di Spazio Group

**Il manager guida un network di 27 showroom e 8 officine: 28 mila vetture vendute in un anno**

L'automotive è una delle filiere più complesse e competitive a livello globale, specie in questo periodo di transizione verso una mobilità sostenibile. Nessun aspetto può essere trascurato in un business le cui aree di miglioramento sono infinite, a patto di sapersi rinnovare, di impegnarsi nello snellire i processi interni senza sprechi, senza rallentamenti e perdite: è questo un must per ogni operatore. Che deve anche consigliare i clienti, aiutarli ad orientarsi in un mercato talvolta difficile da interpretare.

Torino è un'eccellenza nel settore, potendo schierare esperti specialisti (che sono sovente anche apprezzati imprenditori) profondi conoscitori del comparto, maestri nella vendita al dettaglio di auto

e servizi. Tra questi merita una citazione speciale Carlo Alberto Jura, recentemente riconfermato con mandato triennale fino al 2027 e per la terza volta consecutiva, vicepresidente di Federauto. Tra i vertici, dunque, dell'Associazione Italiana Concessionari Auto che dal 1945 rappresenta le imprese concessionarie di vendita e assistenza di autovetture, veicoli commerciali e industriali e autobus operanti in Italia sulla base di un mandato ufficiale delle Case automobilistiche.

La Federazione, attraverso le Associazioni di marca, i sindacati territoriali e le adesioni dirette, rappresenta circa 1.100 imprese di piccola, media e grande dimensione e opera nell'ambito del sistema organizzativo di Confcommercio-Imprese per l'Italia, esercitando la funzione di rappresentanza presso le Istituzioni nazionali e internazionali. Jura (che tra il 2015 e 2017 è stato anche il numero 1 dell'UCIF, l'Unione Concessionari Italiani Fiat associata a Fede-

rauto, è presidente di uno tra i primi 5 gruppi di concessionarie, leader in Italia e primo nel Nord Ovest: Spazio Group.

Un pilastro nella storia dell'auto piemontese da quasi 100 anni, quando nel 1920 il nonno di Jura fondò la prima autorimessa e iniziò a vendere auto e ad assisterle, diventando Salone Fiat nel 1927. Un viaggio nell'auto che ha unito ben 4 generazioni di 2 famiglie torinesi operanti nel settore (la Fratelli Gotta e Autocagno) le quali nel 1997 si uniscono e creano una holding che rappresenta oggi 14 marchi (tutti gli Stellantis, oltre a Hyundai, Toyota, Lexus, DR e Evo) e un network di 27 showroom, 8 officine. Con numeri record: 28 mila auto, tra nuovo e usato, vendute in un anno e una forza lavoro di 450 addetti. Spazio SpA opera su un territorio che presidia 2 regioni e 4 province: Torino, Asti, Cuneo e Genova. Precursori, innovatori e propensi a continue sfide. Per viaggiare dal passato al futuro. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La sede di Spazio "La Città dell'Auto" in via Ala di Stura 84 a Torino



Carlo Alberto Jura opera nell'Automotive dagli anni Ottanta dopo gli studi in Economia

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Carrozzeri e concessionarie:  
«L'elettrico affossa il mercato»  
E c'è chi ripudia il marchio Fiat

a pagina 5

**L'INCHIESTA** Lavoro dimezzato, vendite in calo e ora le officine autorizzate ripudiano Stellantis: «Ci ruba il lavoro»

# «L'elettrico sta uccidendo il mercato» Carrozzerie e concessionari in agonia

## LAVORO

L'auto elettrica? «Rappresenta il 3% delle vendite in concessionaria». E in officina e carrozzeria non se ne vede una. La crisi produttiva a Mirafiori sta mettendo in forte difficoltà, oltre alle aziende dell'indotto, anche chi vende e ripara le auto. Le attività da cui ci rechiamo tutti, ossia le officine, le carrozzerie e le concessionarie che lamentano un netto calo del lavoro e delle vendite.

**Addio al marchio Fiat**  
Regna un clima di profonda incertezza, tanto che alcune officine autorizzate, che hanno preferito restare anonime, stanno pensando di fare a meno del marchio Fiat e Stellantis che costa migliaia di euro. «È chiaro che le officine autorizzate sono diventate scomode perché creano una concorrenza con la casa madre» spiega Christian Ventrice, titolare dell'Officina Ventrice Snc di Villastellone, che ha deciso anni fa di dire addio al marchio Ford. Il timore è anche quello di perdere il lavoro a fronte della nascita dell'hub del riciclo a Mirafiori. «Quando si riduce la fetta di mercato - sottolinea Ventrice - il pesce più

grosso rischia di prendersi tutto. Stellantis non potrà gestire tutto ma per noi si ridurrà il lavoro».

**Vendite giù prezzi su**  
Le concessionarie di auto rappresentano il termometro effettivo dello sviluppo dell'auto sul territorio. Ma con il calo produttivo a Mirafiori stanno calando vertiginosamente anche le vendite. «Le auto più vendute sono le Panda e le 500 ibride, ma a Torino i volumi si sono ridotti rispetto al passato, andiamo di pari passo con il calo di produzione a Mirafiori» spiega Luca Di Tanno di Autoingros. I prezzi invece sono aumentati. «Si lavora con una marginalità media più alta che oscilla dal 10 al 25% in più a causa dell'aumento dei prezzi delle auto, ma il potere d'acquisto degli acquirenti si è ridotto».

**L'usato batte il nuovo**  
Spazio Group è uno dei maggiori rivenditori di auto Stellantis, a filo diretto con Mirafiori, ma anche qui la 500 elettrica non decolla. Anzi. «Non arriviamo al 3% di vendita di veicoli elettrici, mentre siamo al 7-10% per quanto riguarda l'ibrido»

spiega Carlo Alberto Jura, vicepresidente di Federauto e presidente della concessionaria Spazio Group di Torino. «In questo periodo - aggiunge - la vendita delle auto usate ha superato quella delle nuove, mentre 5 anni fa la proporzione era al 70% per il nuovo e il 30% per l'usato. Ciò significa che il parco auto sta invecchiando notevolmente. Vendiamo anche tanti veicoli diesel, quelli che sono rimasti, come Jeep e Alfa Romeo». Con buona pace della transizione green. «È necessario - sottolinea il vicepresidente di Federauto - che il governo sblocchi questa situazione di incertezza erogando gli incentivi all'acquisto dell'auto elettrica»

### La 500 fantasma

A risentire della crisi di Mirafiori sono anche le carrozzerie. «Il lavoro è calato del 50% nell'ultimo anno perché la gente è impoverita e la crisi di Mirafiori per noi è un disastro» sottolinea Livio Bottasso, titolare della carrozzeria Lesna, nata 50 anni fa nella in via Monginevro. «Una volta - ricorda - si trovavano facilmente i pezzi di

ricambio delle auto Fiat, Alfa e Lancia perché erano prodotti qui, ora invece sono praticamente introvabili o bisogna aspettarli per mesi perché vengono prodotti chissà dove. A Torino si producono le 500 elettriche, peccato che in tutti questi anni non ne abbia mai riparata una».

Riccardo Levi



In foto Christian Ventrice, titolare di un'officina (ex autorizzata) a Villastellone

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



**IL FOCUS PROMOSSO DALL'AUTOMOBILE CLUB**

# IL FUTURO DELLA MOBILITA' IN MOLISE



**L**a mobilità del futuro è già qui, perché se non si affrontano le criticità che oggi compromettono lo sviluppo del sistema della circolazione delle persone e delle cose sul territorio non può trovare attuazione ogni possibile evoluzione positiva offerta dalla tecnologia e dal progresso. E' quanto emerge dal convegno organizzato a Campobasso dall'Automobile Club Molise dal titolo "La Mobilità del Futuro", che ha coinvolto istituzioni nazionali e locali, Forze dell'Ordine e i principali interlocutori del settore della mobilità, coordinato dal direttore dell'ACI Molise, Francesco Meleca, e moderato dal direttore responsabile de L'Automobile, David Giudici. "Progresso, sicurezza e infrastrutture sono i tre cardini della mobilità del futuro - dichiara Riccardo Tesone, presidente dell'Automobile Club Molise - e il fatto che il 90% degli incidenti siano ancora imputabili a disattenzione ed errori da parte dei conducenti o degli altri utenti della strada dimostra quanto sia importante l'apporto della tecnologia per una mobilità sicura e sostenibile. Servono però infrastrutture adeguate per sfruttare appieno le potenzialità dei sistemi più avanzati per la sicurezza dei veicoli e delle strade". "Il futuro è davanti a noi - afferma Francesco Roberti, presidente della Regione Molise, indicando la platea di 200 studenti delle scuole intervenuti al teatro Savoia, sede del convegno - perché i giovani sono gli attori principali della mobilità del futuro. Non solo perché rappresentano gli automobilisti di domani, ma perché già oggi si muovono a piedi, in bici, in scooter o monopattino sulle strade e sono chiamati al rispetto delle regole. Quella odierna è una giornata di formazione rivolta all'auto e ai conducenti di domani: la città che tutti vogliamo deve essere sostenibile e a misura d'uomo".

"Il nostro territorio deve vedersi tutelato il diritto alla mobilità anche nel futuro - sottolinea Michele Marone, assessore alla Viabilità ed Infra-

strutture della Regione Molise - e per questo servono collegamenti più efficienti e veloci tra le aree interne e le principali infrastrutture del territorio. E' necessario uno studio sempre più puntuale sui collegamenti tra il nostro capoluogo e la Capitale, su strada come su ferro. Già nel contratto di programma sottoscritto tra MIT, ANAS e Ferrovie dello Stato ci sono importanti risorse per l'ultimazione dell'elettrificazione tra Campobasso fino a Isernia e Venafro, studiando un collegamento con la rete nazionale dell'alta velocità". "L'evoluzione della mobilità è già in atto con una transizione energetica e digitale - evidenzia Vito Mauro, membro dell'Osservatorio Tecnico di supporto per le Smart Road del MIT - di cui vanno capite appieno opportunità e risorse. Resistere al cambiamento non è mai una strategia premiante: l'auto di domani, anche quella elettrica, non può essere osteggiata nemmeno da chi è più avanti negli anni perché serve curiosità e un pizzico di adattamento. La tecnologia è già oggi in grado di attenuare fortemente la piaga dell'incidentalità stradale che costa ogni anno oltre 3.150 vite umane". "Nel corso degli ultimi anni, l'auto è cambiata profondamente - dichiara Fabio Orecchini, direttore dell'Executive Master in Sustainable Mobility presso Luiss Business School - diventando una componente del più ampio ecosistema energetico digitale: auto elettriche ed ibride sono già tra noi e dobbiamo prendere confidenza non solo con queste alimentazioni, ma anche con le nuove forme di mobilità integrata che caratterizzano i nostri spostamenti". "Nell'attuale momento di transizione, l'automobilista compra e continuerà a comprare quello di cui necessita - afferma Massimo Artusi, presidente di Federauto - quindi sul mercato deve poter contare su un pluralismo di tecnologie in grado di soddisfare il proprio fabbisogno di mobilità: non c'è un'unica soluzione tout court per tutti, ma più prodotti in grado di rispondere al meglio alle esigenze del sistema di mobilità".



# Eventi “Le sfide della mobilità” del futuro, il 10 aprile su Radio 24: modera Massimo De Donato

La Digital Round Table è supportata da una campagna stampa, radio e digital pianificata sui mezzi e sulle property social del Gruppo 24 ORE

**D**a sempre concetti come cambiamento, rinnovamento ed evoluzione si legano a filo doppio all'idea di movimento. E oggi, mentre il settore della mobilità è attraversato da profonde trasformazioni, questo binomio si è fatto ancora più solido. Il 10 aprile dalle ore 15.00 la Digital Round Table “Le sfide

della mobilità del futuro” con Massimo De Donato, giornalista e conduttore di Radio 24, fa il punto, insieme agli esperti del settore, sui profondi cambiamenti che stanno spingendo l'intera filiera. Spazio, dunque, agli interventi sulle infrastrutture e sulle più moderne tecniche di regolazione del traffico con Valter Gavello – Investment Intelligent Transport Systems Advisor Mundy; all'evoluzione della mobilità elettrica in Italia con Francesco Naso - Segretario Generale di Motus-E, alle ultime novità della ricerca per la conversione green dei veicoli con Silvia Bodoardo - Docente del Po-

litenico di Torino e parte dell'Electrochemistry Group; al mercato e alla nuove forme di distribuzione delle auto con Massimo Artusi - Presidente Federauto – e ai cambiamenti digitali e tecnologici nel settore automotive con Pietro Sportelli, Head of Indicata Italy e Giuseppe Faranda Cordella, CEO di Drivesec. Il susseguirsi di nuove tecnologie, lo sviluppo della digitalizzazione, le complicazioni causate dal caro energia, ma anche e soprattutto il tema centrale della transizione ecologica, hanno spinto l'intera filiera della mobilità verso nuove frontiere, tra sfide impegnative e preziose occasioni



di rinnovamento. La Digital Round Table è sostenuta da una campagna di comunicazione stampa, radio e digital pianificata sui mezzi e sulle property social del Gruppo 24 ORE, Mentre il partner dell'evento è Mundy.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



# Media In arrivo la Digital Round Table di Radio 24 "Le sfide della mobilità del futuro"

Il susseguirsi di nuove tecnologie, lo sviluppo della digitalizzazione, le complicazioni causate dal caro energia, ma anche e soprattutto il tema centrale della transizione ecologica, hanno spinto l'intera filiera verso nuove frontiere, tra sfide impegnative e preziose occasioni di rinnovamento

Da sempre concetti come cambiamento, rinnovamento ed evoluzione si legano a filo doppio all'idea di movimento. E oggi, mentre il settore della mobilità è attraversato da profonde trasformazioni, questo binomio si è fatto ancora più solido. Il 10 aprile dalle ore 15.00 la Digital Round Table "Le sfide della mobilità del futuro" con Massimo De Donato, giornalista e conduttore di Radio 24, in diretta su [www.radio24.it](http://www.radio24.it), farà il punto, insieme agli esperti del settore, sui profondi cambiamenti che stanno spingendo l'intera filiera. Spazio, dunque, agli interventi sulle infrastrutture e sulle più moderne tecniche di regolazione del traffico con Valter Gavel-

lo, Investment Intelligent Transport Systems Advisor Mundys; all'evoluzione della mobilità elettrica in Italia con Francesco Naso, Segretario Generale di Motus-E, alle ultime novità della ricerca per la conversione green dei veicoli con Silvia Bodoardo, Docente del Politecnico di Torino e parte dell'Electrochemistry Group; al mercato e alle nuove forme di distribuzione delle auto con Massimo Artusi, Presidente Federauto, e ai cambiamenti digitali e tecnologici nel settore automotive con Pietro Sportelli, Head of Indicata Italy e Giuseppe Faranda Cordella, CEO di Drivesec. Per seguire l'evento accedere al link <https://virtualevent.ilsolo24ore.com/>.

**Radio 24**

**Le sfide della mobilità del futuro**  
Digital Round Table

10 aprile dalle 15:00 alle 17:00

Moderatore: Massimo De Donato

www.radio24.it

Mundys

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**DailyNet**

**064**

**Media In arrivo la Digital Round Table di Radio 24 "Le sfide della mobilità del futuro"**

**LE PAROLE CONTANO**

**WORDCOUNT**

23

*Le nomine*

# Credemassicurazioni parla ancora torinese Lomazzi a capo di Cna Fita

di **Massimiliano Sciuolo**

Si procede nel segno della continuità, per quanto riguarda il settore assicurativo torinese. È stata infatti rinnovata la pluriennale collaborazione – iniziata ormai da oltre dieci anni – tra il **Gruppo Credem** e **Reale Mutua Assicurazioni**, player storico nel campo delle assicurazioni: la partnership paritetica in **Credemassicurazioni** (ramo danni) vede confermata anche la composizione del consiglio di amministrazione con **Lucio Iginio Zanon di Valgiurata** (presidente di Credem e Credemholding) presidente e **Luigi Lana** (presidente di Reale Mutua e di Italiana Assicurazioni) come vicepresidente.

Passaggio di testimone anche per un'azienda storica del territorio, che sceglie di sostenere il ricambio generazionale: si tratta di **Exica**, azienda piemontese del settore ortofrutticolo (frutta secca, legumi e frutta disidratata). Sono due i nuovi ruoli ai vertici dell'azienda: **Edoardo Rovetta**, 25 anni, amministratore con delega universale ed **Emanuele Rovetta**, 27 anni, amministratore delegato con delega commerciale. L'azienda ha contestualmente sancito anche la sua suddivisione in due società: **Borgnino Vittorio Srl** per la parte produttiva ed **Exica Srl** per quella commerciale.

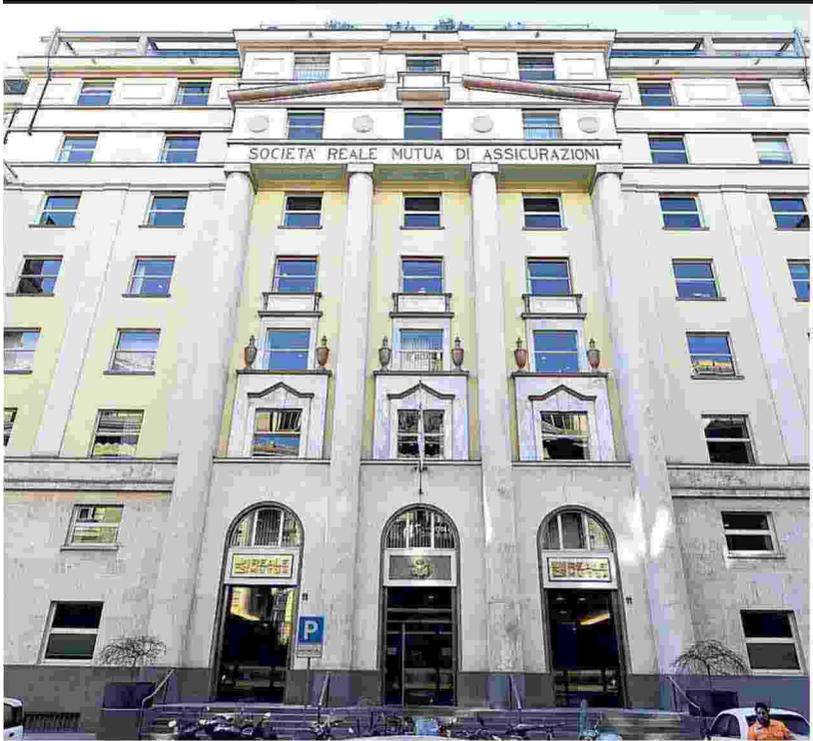
Novità anche nel mondo dell'automotive, ma in questo caso per quanto riguarda il settore addetto alla vendita delle vetture. Sono stati infatti rinnovati i vertici della **Federazione italiana concessionari d'auto (Federauto)** per il triennio 2024-2027. **Carlo Alberto Jura** è stato riconfermato tra i vicepresidenti del nuovo comitato esecutivo.

Per quanto riguarda il mondo delle categorie datoriali, il verbanese **Mattia Lomazzi** è il nuovo presidente di **Cna Fita Piemonte Nord**. Lo ha nominato la direzione dell'associazione di categoria, nei giorni scorsi. Lomazzi subentra alla guida del gruppo di mestiere dell'autotrasporto conto terzi in seguito alle dimissioni del vercellese **Alessandro Cianciolo**, che ha cambiato settore di occupazione.

Novità anche nel mondo della medicina e in particolare nella sua anima legata all'ambito accademico. **Alessandra Gennari**, professoressa ordinaria di Oncologia medica presso il Dipartimento di Medicina traslazionale (Dimet) dell'Università del Piemonte Orientale, è stata infatti nominata per il quadriennio 2024-2028 Faculty Member di **Esmo**, la **Società Europea di Oncologia Medica**.

A **Luca Paiardi**, atleta di tennis in carrozzina, è stato infine affidato l'incarico di sport ambassador per **Cpd**, la **Consulta per le Persone in Difficoltà**: si tratta di una collaborazione che avrà la durata di un anno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ **In tandem** Continua la collaborazione tra Reale Mutua (in foto) e Credem

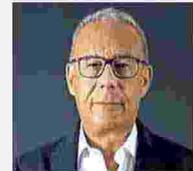


### Come segnalare le nomine in redazione

Per segnalare le nomine aziendali alla redazione di Repubblica si può visitare la pagina web [larep.it/segnalanomine](http://larep.it/segnalanomine)

### Federauto

Carlo Alberto Jura confermato vicepresidente del nuovo comitato esecutivo



### Cpd

Luca Paiardi è sport ambassador della Consulta per le persone in difficoltà



### Esmo

Alessandra Gennari, faculty member della Società europea di oncologia medica



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



IL 10 APRILE 2024 DALLE 15.00 ALLE 17.00 IN STREAMING

# RADIO 24 FA IL PUNTO SU "LE SFIDE DELLA MOBILITÀ DEL FUTURO"

Il 10 aprile dalle ore 15.00 **Radio 24** porta on air e in streaming la Digital Round Table "Le sfide della mobilità del futuro" con **Massimo De Donato**, giornalista e conduttore di Radio 24. Il susseguirsi di nuove tecnologie, lo sviluppo della digitalizzazione, le complicazioni causate dal caro energia, ma anche e soprattutto il tema centrale della transizione ecologica, hanno spinto l'intera filiera della mobilità verso nuove frontiere, tra sfide impegnative e preziose occasioni di rinnovamento.

La Digital Round Table "Le sfide della mobilità del futuro" ([questo il link per seguire l'evento](#)) prova a fare il punto, insieme agli esperti del settore, sui profondi cambiamenti che stanno spingendo l'intera filiera. Spazio, dunque, agli interventi sulle infrastrutture e sulle più moderne tecniche di regolazione del traffico con Valter Gavello, Investment

Intelligent Transport Systems Advisor di Mundys; all'evoluzione della mobilità elettrica in Italia con Francesco Naso, Segretario Generale di Motus-E; alle ultime novità della ricerca per la conversione green dei veicoli con Silvia Bodoardo, Docente del Politecnico di Torino e parte dell'Electrochemistry Group; al mercato e alla nuove forme di distribuzione delle auto con Massimo Artusi, Presidente di Federauto; ai cambiamenti digitali e tecnologici nel settore automotive con Pietro Sportelli, Head of Indicata Italy e Giuseppe Faranda Cordella, CEO di Drivesec. La Digital Round Table è sostenuta da



una campagna di comunicazione stampa, radio e digital pianificata sui mezzi e sulle property social del Gruppo 24 ORE. Partner dell'evento è **Mundys**.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



# I CINESI? UN VANTAGGIO L'AGENZIA? **DIPENDE**

Mario Rossi

Sergio Tumino, titolare dell'omonimo gruppo siciliano, non chiude alle novità, ma lancia l'allarme sul rischio di un nuovo eccesso di produzione automobilistica e di un aumento della pressione delle Case sulle reti

## Sergio Tumino

Classe 1962, Sergio Tumino ha iniziato a lavorare a 14 anni come meccanico nella concessionaria Ford di famiglia, a Ragusa. Nel 1979, alla morte del padre, a soli 17 anni, ne ha raccolto l'eredità. Oggi le società del gruppo Tumino sono concessionarie di sette brand in tre città della Sicilia





**S**econdo Sergio Tumino, "i concessionari devono intraprendere un percorso nuovo, diverso da quello che hanno fatto in questi anni. Devono assolutamente ridisegnare il business e chi l'ha già fatto non può vivere sugli allori perché il mercato, la clientela e le auto saranno diversi". E il titolare dell'omonimo gruppo siciliano ha le idee chiare anche sui temi che agitano il mondo della distribuzione automobilistica, ossia l'invasione cinese, la rivoluzione elettrica e la possibile evoluzione dei dealer dal modello di concessionaria a quello di agenzia.

**In una recente intervista a Fleet & Business, il presidente uscente di Federauto, Adolfo De Stefani Cosentino, ha detto che il mancato consolidamento delle concessionarie al Sud è un pericolo. È d'accordo?**

Un consolidamento delle concessionarie al Sud in realtà c'è stato, anche se forse meno che al Nord, dove negli ultimi dieci anni si sono viste fusioni importanti. Questo processo proseguirà. Indubbiamente, il business dev'essere costantemente monitorato e sostenibile. Ogni territorio fa storia a sé. Nelle regioni meridionali, la densità della popolazione e il reddito pro capite sono inferiori rispetto a quelle settentrionali. Ciò comporta, per gli operatori, il presidio su un'area più vasta a parità di volumi, un numero maggiore di showroom e, quindi, maggiori costi da sostenere. Ciò premesso, si aggiunga che al Sud la mentalità di alcuni dealer non si è completamente aperta a questa nuova prospettiva: prevalgono ancora le aziende

familiari, che non sempre sono disposte a prendere in considerazione la prospettiva della crescita dei volumi e dei margini a discapito del controllo.

**C'è anche un problema di management?**

Oggi servono più figure manageriali e al Sud sicuramente abbiamo grosse difficoltà, in quanto i giovani si trasferiscono al Nord convinti che vi siano più possibilità di crescita professionale e condizioni migliori. In generale, i concessionari devono rimettersi in gioco, rivedere il modello di business. E chi è stato bravo in passato non può automaticamente avere la sicurezza di esserlo anche in questo nuovo scenario. Ogni giorno va affrontato come se fosse il primo della propria attività.

**Il passaggio da concessionaria ad agenzia porterà vantaggi per tutta la filiera o soltanto per le case automobilistiche, come sostiene qualcuno?**

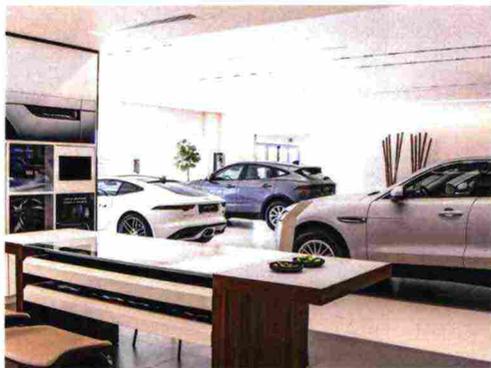
Penso che qualsiasi scelta dovrebbe essere condivisa con i dealer. Sia chiaro, essere agenti non è uno svantaggio di per sé, potrebbe essere anche un'opportunità. Penso che per le Case non sia facile fare a meno dei concessionari, soprattutto per la gestione delle problematiche della clientela. Devono ridurre

i costi per avere più margini e poter investire? Lo stanno già facendo, ma non mi pare che i costi si stiano abbassando, tutt'altro. Vogliono vendere automobili online? Sicuramente funzionerà, ma non nel breve termine. Detto questo, penso che in alcune situazioni, per certi marchi, l'agenzia possa funzionare, per esempio per le vetture di nicchia come quelle elettriche, dove non ci sono molte opzioni di scelta.

**Nella stessa intervista, De Stefani Cosentino ha agitato lo spauracchio del "pericolo giallo" e oggi, effettivamente, ne sono tutti un po' più consapevoli. L'arrivo di auto made in China, però, non può essere anche un'opportunità per la distribuzione e i clienti?**

Sono d'accordo, ritengo che i cinesi rappresentino una grande opportunità. Producono più di 25 milioni di automobili, il doppio degli Stati Uniti. E hanno una produttività e un'efficienza senza uguali. Un tempo il mercato non comprava prodotti cinesi perché erano percepiti di scarsa qualità. Adesso non è più così. Sono convinto che più vetture proponiamo alla clientela, più il nostro business diventerà interessante. Noi dobbiamo offrire mobilità. E se c'è un marchio cinese che soddisfa questo bisogno dei clienti, ben venga. ■

**"I concessionari devono ridisegnare il business. E chi l'ha già fatto non può vivere sugli allori: la clientela, il mercato e le auto saranno diversi"**



Secondo Italia Bilanci, il gruppo guidato da Sergio Tumino ha chiuso il 2022 con oltre 136 milioni di euro di ricavi della gestione caratteristica, un utile netto di circa 2,5 milioni e oltre 3.100 auto immatricolate

### In Italia i numeri delle auto a batteria sono impietosi, siamo la zavorra dell'Europa. Perché l'elettrico non funziona nel nostro Paese?

Da noi esiste ancora la cultura del motore termico. Sicuramente la cosa non vale per i giovani, ma è difficile abituarsi all'elettrico. E qualche responsabilità del ritardo, va detto, è sicuramente anche delle concessionarie. Però, come dicono tutti, il treno è partito e le case automobilistiche hanno fatto investimenti importanti. Quindi dobbiamo cambiare atteggiamento e lo cambieremo. Vent'anni fa un'automobile con il cambio automatico non la voleva nessuno. Oggi invece, se fosse possibile, nessuna macchina sarebbe venduta con il cambio manuale. Uno dei problemi delle elettriche è che devono convivere con troppe alternative: ibrido full, ibrido plug-in benzina, termico, Gpl, metano, diesel... Si aggiunga anche una bassa presenza nei segmenti più piccoli. Il mercato delle Bev comincerà a crescere quando diminuirà l'offerta dei motori termici e le vetture a batteria saranno più accessibili. La deducibilità al 100% dell'auto elettrica per aziende e professionisti, in aggiunta agli incentivi ai privati, potrebbe far sviluppare velocemente questo mercato. Sono infatti convinto che il primo passo che il governo dovrebbe fare dovrebbe essere di natura fiscale.

### A proposito di mercato, il 2023 è andato bene, così come i primi due mesi del 2024. I volumi, però, sono ancora lontani dai livelli pre-Covid. Che cosa prevede per il 2024?

Molto dipenderà dal contesto macroeconomico, dai tassi d'interesse, dalla fi-

ducia dei consumatori e delle imprese, dal contesto internazionale. Ho però la sensazione che le case automobilistiche stiano facendo lo stesso errore dei tempi pre-Covid, ossia un eccesso di produzione rispetto alla capacità di assorbimento del mercato. Questo determinerà – e in parte già sta capitando – un aumento della pressione sia sulle reti sia sulla clientela e, quindi, una riduzione dei margini per i dealer. Con un impatto importante anche sull'usato. Nessuno ne parla, ma oggi l'usato soffre, le giacenze medie stanno aumentando e i valori contabili degli stock vanno rivisti al ribasso. Tutto questo impatta anche sulla capacità di assorbimento dell'usato proveniente da formule con valore garantito, cosa che si ripercuote sul rinnovo della modalità di acquisto dell'auto nuova. Per non parlare di quotazioni che in alcune situazioni rischiano di essere disallineate con la realtà, in particolare quando le corrispondenti vetture nuove sono oggetto d'incentivo statale. In alcune situazioni la forbice tra il nuovo incentivato e il valore garantito di un usato di tre anni è troppo bassa. Così il rischio di una compressione dei margini delle concessionarie, tanto sul nuovo quanto sull'usato, è molto alto. Tornando alla domanda, penso che il mercato nel suo complesso resterà stabile sui volumi del 2023, ma aumenteranno in

particolare le vendite delle auto elettriche grazie agli incentivi, quando arriveranno, e al lancio di nuovi modelli un po' più accessibili.

### Federauto si appresta a nominare un nuovo presidente dopo il doppio mandato di Adolfo De Stefani Cosentino. Che cosa ci si deve aspettare dal nuovo numero uno?

Ora Federauto può fare veramente la differenza, non è più un comitato o un'associazione di concessionari: può essere una novità importante nel settore automotive, anche grazie a quel consolidamento di cui abbiamo parlato. Oggi è più facile ascoltare 800 dealer rispetto ai 2.700 di alcuni anni fa. Per le Case è fondamentale avere da noi dealer le informazioni giuste, così da poter rappresentare le istanze del settore nei tavoli istituzionali. Federauto non deve essere percepita dai costruttori in contrapposizione, ma come un'opportunità per lo sviluppo della distribuzione. Questa dev'essere la traccia dei prossimi anni. Non un conflitto con Anfia e Unrae, ma un progetto unitario per la filiera automobilistica e un'interlocuzione continua con la politica. Noi dealer abbiamo la soluzione, ma non perché siamo più bravi, semplicemente per la nostra presenza sul territorio e per il contatto con la clientela.

F&B

“I cinesi rappresentano una grande opportunità. Più modelli offriamo ai clienti, più il business sarà interessante”

## Km0, uno dei canali di mercato e non una stortura, ma la campana a morto per il modello di Agenzia

Negli ultimi tre giorni di marzo è stato immatricolato il 40,1% del totale mercato, con punte di oltre il 50% per molti marchi. Così il comunicato stampa di Federauto del 2 aprile scorso.

Che cosa è cambiato in quindici anni nel mercato dell'auto? A leggere il numero dell'autoimmatricolato si direbbe che le cose siano peggiorate. Non c'è da scandalizzarsi, ci sono situazioni, come il mercato tedesco dove l'autoimmatricolato è ancora più alto, anche se il fenomeno è condizionato dal peso complessivo dell'industria automobilistica e dal fenomeno delle auto aziendali.

**MA VIENE DA PENSARE**, anche alla luce del fatto che alla crescita in marzo delle km0 corrisponde il segno negativo per il totale mercato e per i Privati, come possono esserci attorno a noi, anche commentatori di grido, che continuano a piangere sul decisionismo istituzionale che avrebbe distorto, con l'insistenza sull'elettrico, le regole tra domanda e offerta.

Alcuni giorni fa l'Istat ha presentato l'indagine demografica che, come scrive il Foglio, offre "qualche luce e le solite ombre", le luci sono che rimane sostanzialmente invariato il numero di teste, di abitanti; il fatto di averne persi solo 7.000, di fronte agli anni precedenti in cui la media era 150.000, parrebbe una buona notizia.

Salvo poi passare alle ombre, record negativo nelle natalità, sotto i 400.000 annui, ne abbiamo persi ulteriori 14.000 rispetto al 2022, e se la gente è morta meno lo si deve solo al fatto che il confronto avviene con gli anni nefasti della pandemia.

**METTIAMO INSIEME LE COSE**, ecco che in un Paese (ma direi in una macroarea che è l'Occidente europeo) sempre più vecchio e sempre più spento, con una saturazione di auto (siamo con il Lussemburgo il Paese con più auto ogni 100 abitanti) l'unica speranza di rinascita di tutto il comparto è legata a un cambio tecnologico, e quando pensiamo alla rinascita, in un mercato sano, pensiamo all'insieme dei fattori industriali e distributivi.

Per questo, prima ancora che per il clima, prima ancora che per la qualità di guida che è tutta da scoprire, basterebbe capire che solo per questo fatto di ripartenza industriale le crociate antielettrico sono veramente fuori luogo.

Si obietta, ma l'indotto, ma le nostre fabbriche. Circa l'indotto, sono almeno 15 anni che si parla di elettrico, e si prospetta un cambiamento di paradigma nella

costruzione di auto, è un problema ma è un problema che non scopriamo oggi, e se tocca alle istituzioni diluire il cambiamento per non fare troppi morti, tocca all'impresa innovare e trovarsi un mercato.

**NON PARLIAMO NEPPURE** delle fabbriche, che come sappiamo tutti, si sono ridotte, gloriosa Panda a parte, a marginali produzioni del Gruppo Stellantis.

E anche qui, senza sollevare nessuno dalle sue responsabilità, dovremmo riflettere su come si è arrivati a questa situazione.

Sempre a proposito dell'esordio con i km0, questo mercato, che va considerato un mercato e non una stortura del medesimo, è un poco la campana a morto per le aspirazioni di riforma contrattuali e del modello Agenzia.

È infatti chiaro che se non ci sono i Dealer non si fanno km0 e se si scegliesse di farli, il gigantesco costo finanziario ucciderebbe la più florida delle Case auto.

Se dubitate di ciò provate a indagare sui volumi e sui conti di Mercedes Uk.

**UNA VITTORIA DEL BUON SENSO** si dirà, forse è più giusto pensare a una vittoria dell'inevitabile, anche se non ci deve sfuggire che il rapporto con il cliente finale non può risolversi con la vendita di "servizi" che limitano nel tempo obiettivamente la libertà di acquisto del cliente, che spesso è pure quello più indifeso e senza alternative.

E in tal senso il film è ancora tutto da vedere.

Insomma, *repetita juvant*, o se preferite *gutta cava lapidem*, noi insisteremo su

questi temi fino alla nausea perché non ci piace la piega conformista e opportunistica che ha preso il ragionare sul cambiamento necessario.

**I SEGNALI DEL CAMBIAMENTO** ci sono tutti, li trovate anche in questo post, di un amico che è stato a Ginevra e che ci ha mandato una nota che forse è un poco di pancia, ma coglie i molti cambiamenti a cui il nostro mondo è soggetto: "Andato, pieno di svizzeri che dovevano decidere che auto comprarsi, una componente sempre presente a Ginevra. Alcune foto, la grossa componente di nostalgia, con le auto di un altro tempo, la fortissima di fatto esclusiva a parte Renault, presenza dei cinesi. Interessante l'uso della lingua inglese in tutti gli stand rispetto al consueto francese. Scritto a mano su un foglietto 'cerchiamo dealers'. BYD, addirittura con un apposito contenitore in cui infilare il proprio biglietto da visita. Comunque auto cinesi progettate e assemblate in California. Elettrico a parte, molte proposte full hybrid a completamento dell'offerta. 'Il passato è già finito; è il futuro che non è ancora incominciato'". Enrico

E poi, Signori, restiamo umani, e non esageriamo con lo show business perché i tempi sono molto difficili.

E non scherziamo neppure troppo con i richiami autarchici, l'ultima volta che lo abbiamo fatto è andata male, e il segnale che ha dato Volkswagen in questi giorni, dove il mercato domestico verrà seguito non più direttamente ma da un distributore, è chiarissimo, un mercato maturo, senza spazi realistici di rilancio, dove bisogna prima di tutto ridurre i costi, anche a discapito di qualche perdita di volume. E, diciamocelo con onestà, non è affatto una bella notizia.

**PER QUESTO OGGI SI DIGIUNA**, anzi si mangia poco, molto poco.

Paolo Bricco intervista Josè Tolentino, prefetto del dicastero cultura ed educazione del Vaticano, il 31 marzo, domenicale del Sole, e il prelatore conclude il suo racconto di una pastorale fatta di fratellanza e appassionata umanità con una poesiucola di Tonino Guerra che, appena uscito dal campo di concentramento, scrive:

Contento, proprio contento  
sono stato molte volte nella vita  
ma più di tutte quando  
mi hanno liberato in Germania  
che mi sono messo a guardare  
una farfalla  
senza la voglia di mangiarla.  
Tragico, poetico, liberatorio, intenso.  
Come l'arte.  
Come l'amore.  
Come la vita.



## EVENTI

### Automotive Dealer Day, a Verona dal 14 al 16 maggio L'arena internazionale per il business della Mobilità

Il settore automotive rilancia per estendere il proprio perimetro all'ecosistema della mobilità con nuove prospettive, massicci investimenti, nuove geografie e grande attenzione alla decarbonizzazione? Lo fa anche Automotive Dealer Day per la propria edizione numero 22, il 14-15-16 maggio, denominata "House of Mobility" che si apre a nuovi spazi nei padiglioni 11 e 12 di Veronafiere, con più di 100 aziende e 8 sale. Questo ampliamento permette ai partecipanti di vivere una migliore esperienza di evento, con flussi più efficienti e spazi più accoglienti, rispecchiando la maturità raggiunta dall'evento in tutti questi anni. Automotive Dealer Day, lo spazio dove l'automotive incontra la mobilità, conferma per il secondo anno la propria natura sostenibile di evento carbon neutral, mentre cresce la partecipazione internazionale con gruppi di Dealer attesi da numerosi Paesi tra cui Olanda, Turchia, Portogallo e Spagna.

**IL PROGRAMMA** contenuti dell'evento è considerato un punto di riferimento dagli operatori per orientare le scelte e ciò diventa ancora più importante in una fase in cui le novità si moltiplicano su più fronti: nuove motorizzazioni, nuovi servizi, nuovi formati di agenzia, nuovi brand, nuovi tipi di veicoli, nuove tecnologie e nuovi posizionamenti per alcuni brand.

Uno dei tratti salienti che distingue Automotive Dealer Day da altri contesti è la massiccia dose di dati e informazioni provenienti da studi ad hoc promossi da Quintegia e presentati durante i tre giorni. Grande novità di questa edizione è il lancio di un nuovo filone di studi di Quintegia chiamato "Mobility Landscape Study", che approfondirà nuovi aspetti del business. In particolare nella sua prima edizione lo studio si focalizzerà sul perimetro di offerta di veicoli più piccoli/leggeri quali opportunità per i Dealer, con il titolo "Microcar e due ruote nel business dei Concessionari".

Tra i temi studiati da tempo: densità e struttura delle reti (Dealer Network Study), soddisfazione delle reti (Dealer-Stat), evoluzione tendenze dei consumatori (Automotive Customer Study). Tra i temi più recenti: lo stato dell'arte verso l'elettrificazione (Bev Italy Progress Index), aspetti critici del formato di agenzia (Approfondimento su Legge n. 108/2022) e impatto dei nuovi brand (New Brands Study).

**MARTEDÌ POMERIGGIO** offre un'interessante visione internazionale sulla catena

del valore automotive nell'ecosistema della mobilità, sul ruolo dei Dealer e sull'impatto da Oriente con tre voci da Europa, Stati Uniti e Cina.

**MERCOLEDÌ MATTINA** le opportunità degli attori automotive nella mobilità continuano anche con il Ceo di Mobilize - business unit di Renault specializzata in servizi di mobilità, con riflessioni proposte da Leonardo Buzzavo, Coordinatore tematico dell'evento, grazie a una conversazione con Trevor Finn - già alla guida di uno dei più grandi Dealer group in Europa - e approfondimenti sulla micro-mobilità con l'esperto europeo Mathieu Nicaise, oltre a sviluppi dalla Silicon Valley con Charlie Vogelheim.

Anche quest'anno la seconda mattinata di mercoledì vedrà una sessione dedicata ai temi dell'elettrificazione, cercando di fare un po' di chiarezza nell'attuale dibattito acceso, con dati e prospettive sui trend, incluse voci di brand e di Dealer. In programma anche sessioni dedicate rispettivamente a: nuove organizzazioni per persone in evoluzione, sviluppi dell'agenzia e Legge 108, evoluzione verso il premium e luxury.

**IL GIOVEDÌ SARÀ ANIMATO** da uno sguardo all'innovazione a tutto tondo: si inizia con le innovazioni nella mobility-as-a-service e nella condivisione dei dati nelle città grazie a Laura Babio di Polis, la rete di città e regioni europee che cooperano per soluzioni di trasporto innovative, innestando anche l'energia delle startup. Si parlerà poi di Intelligenza artificiale con uno sguardo a impatti attuali e prospettici e infine al retail con la voce di Giuseppe Stigliano, autore di un recentissimo libro sul tema, co-firmato con l'innovabile padre del marketing, Philip Kotler. Altri ingredienti del giovedì includono: usato, service, sostenibilità e

digital marketing, quest'ultimo condito da una voce della multi-nazionale Campari. In ambito postvendita non mancherà la sessione di presentazione dell'edizione 2024 di Service Day, l'evento di Quintegia da un'idea di AsConAuto dedicato al business after-sales, con il payoff "Generazione Post Vendita".

Significative le presenze femminili e non solo dall'Italia: oltre alla già citata Laura Babio ci saranno, tra le altre, Luisella Giani sui temi Ai, Giuseppina Violante di Sky Media Italia ed Eva Ziegler, esperta di hospitality industry e lusso. Numerosi i Dealer di vari mercati tra i relatori, così come vari numeri uno di filiali tra cui Hyundai Italia, Jaguar Land Rover Italia e Mercedes-Benz Italia. Grande attesa per la presenza sul palco del co-fondatore e Presidente di Nio Lihong Qin.

Tra i momenti d'incontro a carattere più istituzionale vi sarà un appuntamento dedicato al mercato italiano (con Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae). Sempre dinamiche le sinergie: continua l'iniziativa di Quintegia Reset improntata ai temi della sostenibilità, in collaborazione con Findomestic Banca, mettendo a fuoco welfare e benessere in azienda per i Dealer. Tra le novità l'Automotive Digital Marketing Award, iniziativa di AutoScout24 in collaborazione con Quintegia, che mira a riconoscere e premiare il migliore manager di concessionaria o rivenditore che gestisce le attività di marketing e comunicazione. Sul fronte dell'innovazione continua il proprio percorso anche lo Startup Generation Award di Quintegia per individuare la migliore startup dell'area espositiva dell'evento.

Non mancheranno anche le occasioni di incontro serale riservate ai partecipanti dell'evento, che si terranno martedì 14 e mercoledì 15 in alcune location suggestive del centro città.

**AUTOMOTIVE DEALER DAY** - House of Mobility sembra avere le carte in regola per riconfermarsi anche nel 2024 come il luogo elettivo dove mettere a fuoco le risposte da dare alle domande e sfide in corso, come il contesto dove porsi le nuove domande opportune per le sfide emergenti, come il terreno dove vedere e toccare con mano i nuovi strumenti a supporto dei Dealer vincenti, come la cornice dove confrontare il proprio punto di vista con colleghi e decisori di altri player della filiera. L'obiettivo è coadiuvare a ricalibrare la propria strategia e le proprie scelte in una fase di transizione, che si delinea come densa e nella quale una postura di apprendimento e un approccio strategico possono fare la vera differenza di valore per gli anni a venire.

#### Automotive Dealer Day 2024

**Quando:**  
14-15-16 maggio 2024

**Dove:**  
Padiglioni 11 e 12 Veronafiere  
ingresso Re Teodorico,  
Viale dell'Industria, 36  
37135 Verona (Italia)

**Per info e iscrizioni:**  
[www.dealerday.com](http://www.dealerday.com)

**EVENTI**

**AUTOMOTIVE DEALER DAY 2024 - PROGRAMMA CONTENUTI - AGGIORNATO AL 15.04.2024 - IL PROGRAMMA POTREBBE SUBIRE VARIAZIONI**

<b>Martedì 14 maggio</b>	
- Sala Blu	17:00 - 18:30
Mobilità, Concessionari ed elettrico: il settore si trasforma, e tu?	
Lucas Neckermann (Autore "The Mobility Revolution")	
Gary Gilchrist (NADA)	
Bill Russo (Automobility Limited)	
Leonardo Buzzavo (Università Ca' Foscari - Automotive Dealer Day)	
<b>Mercoledì 15 maggio</b>	
- Sala Blu	08:45 - 10:15
Gli attori automotive verso la mobilità: la mappa delle opportunità	
Presentazione RESET 2024	
Gianluca De Ficchy (Mobilize - RCI Banque SA)	
Trevor Finn (New World Automotive - Hedin Mobility Group AB)	
Alessandro Lazzeri (Findomestic Banca)	
Alessandro Dal Bon (Quintegia)	
Leonardo Buzzavo (Università Ca' Foscari - Automotive Dealer Day)	
Simona Piva (Findomestic Banca)	
Emanuele Zanotto (Quintegia)	
- Sala Blu	12:00 - 13:00
L'elettrico sfida i confini del business: nuovi brand, nuove strategie	
Xiangping Li (Shanghai Launch Automobile Design Co., Ltd.)	
Andrea Bartolomeo (Saic Motor Italy)	
Vito Mandina (Autoteam 9)	
Fabio Barbisan (Quintegia)	
Elisa Giubilato (Quintegia)	
Nicola Pasqualin (Quintegia)	
- Sala Rossa	12:00 - 13:00
Mobilità innovativa: prospettive future e applicazioni attuali	
Charlie Vogelheim (Automotive Industry Journalist)	
Paul De Vries (Ligier Store Doesbrug - Digital Car Dealer Workshop)	
- Sala Gialla	12:00 - 13:00
La strada verso Premiumness e Luxury	
Marco Santucci (Jaguar Land Rover Italia)	
Eva Ziegler (Swiss Hotel Management School)	
Giuseppina Violante (Sky Media Italia)	
Leonardo Buzzavo (Università Ca' Foscari - Automotive Dealer Day)	
- Sala Arancione	13:15 - 13:45
Startup Generation Award: Pitch Competition	
- Sala Blu	14:00 - 15:00
I Dealer nel business della mobilità: nuovi veicoli, micro-mobilità e spazi urbani	
Presentazione Mobility Landscape Study	
Mathieu Nicaise (Mobility Expert)	
Ruymán Caballero (Domingo Alonso Gran Canaria SLU)	
Alberto Bet (Quintegia)	
- Sala Rossa	14:00 - 15:00
Esperimenti di agenzia, trend e il tema della compensation	
Steve Young (ICDP)	
Matteo Taverni (FEAC)	
Marco Grilli (Studio Legale Tributario Grilli - Quintegia)	
Giovanni Pilotto (Quintegia)	
Fabio Barbisan (Quintegia)	
- Sala Gialla	14:00 - 15:00
Nuove organizzazioni per persone in evoluzione	
Alessandro Rimassa (Esperto di Future of Work & Digital Transformation)	
Radical HR)	
Marco Ostuni (Nuovauto - Astauto Group)	
Chiara Testa (Bossoni Automobili)	
Christian Caldato (Quintegia)	
- Sala Blu	16:45 - 18:15
Potenziare la distribuzione allineando Case e Reti	
Consegna Premi DealerSTAT 2024	
Lihong Qin (Nio)	

Marc Langenbrinck (Mercedes-Benz Italia)	
Andrea Crespi (Hyundai Italia)	
Tommaso Bortolomiol (Quintegia)	
Alberto Bet (Quintegia)	
Alex Fava (Quintegia)	
<b>Giovedì 16 maggio</b>	
- Sala Blu	09:00 - 10:00
Far accadere l'innovazione nell'ecosistema della mobilità	
Consegna Startup Generation Award 2024	
Laura Babio Somoza (Polis - Cities and Regions for Transport Innovation)	
Leonardo Buzzavo (Università Ca' Foscari - Automotive Dealer Day)	
Alessandro Dal Bon (Quintegia)	
- Sala Rossa	09:00 - 10:00
Auto usate: la spina dorsale del business dei Concessionari	
Luca Montagner (Quintegia - ICDP)	
Carlo Gallo (Autobro)	
Luca Scarsi (Ariel Car)	
Gustavo De Cicco (Gruppo Koelliker)	
- Sala Gialla	09:00 - 10:00
Strategia di branding e Marketing Digitale: Back to Basics	
Alberto Chiapponi (Campari Group)	
Giorgio Soffiato (Quintegia Academy)	
- Sala Arancione	10:30 - 11:30
Generazione post vendita: strategie e approcci di service management	
Sessione organizzata da Quintegia e AsConAuto, con presentazione Service Day 2024	
Luca Montagner (Quintegia - ICDP)	
Roberto Scarabel (AsConAuto)	
Alessandro Dal Bon (Quintegia)	
- Sala Blu	12:00 - 13:00
L'Intelligenza Artificiale entra nel business	
Consegna Automotive Digital Marketing Award 2024	
Gioia Manetti (AutoScout24 Spa - AUTOproff Italy)	
Luisella Giani (AI & Digital Transformation Expert)	
- Sala Rossa	12:00 - 13:00
Centri di ricondizionamento per accelerare il business dell'usato	
Antonio Aletto (Audi Zentrum Alessandria)	
Matteo Fioriti (Mantovani Motors Group)	
Marco Guerresi (Tomasi Auto)	
Luca Montagner (Quintegia - ICDP)	
- Sala Gialla	12:00 - 13:00
Bilancio di sostenibilità e comunicazione green: le priorità	
Luisa Tranquilli (Quintegia)	
Laura Credidio (Specialista Marketing Consapevole)	
- Sala Arancione	12:00 - 13:00
VINCOM - Automobili e veicoli da lavoro fra transizione elettrica, nuove forme di mobilità e Intelligenza Artificiale	
Consegna Premio DealerSTAT LCV 2024	
Gianfranco Pizzuto (Automobili Estrema)	
Guido Stefanini (Stefanini Mobility)	
Nicola Pasqualin (Quintegia)	
Edoardo Greco (Quintegia)	
Maurizio Sala (TAO - Vincom)	
- Sala Blu	15:00 - 16:00
Gestire il retail in un mondo post-digitale	
Giuseppe Stigliano (Docente di Marketing)	
Leonardo Buzzavo (Università Ca' Foscari - Automotive Dealer Day)	
- Sala Rossa	15:00 - 16:00
Costruire un'esperienza su misura per il cliente del service	
Mario De Risi (Renault Italia)	
Danilo Cristofaro (Pasquarelli Auto)	
Luca Montagner (Quintegia - ICDP)	

## PERSONE & POLTRONE

Vito Saponaro è entrato a far parte di DR Automobiles Groupe con l'incarico di coadiuvare il dipartimento sviluppo Rete nella gestione di tutti i network commerciali del gruppo. ♦ L'Assemblea generale annuale di Stellantis ha nominato Claudia Parzani come Amministratore non esecutivo. ♦ Bentley Motors ha deciso un potenziamento della

ADRIAN HALLMARK



Aston Martin ha ufficializzato la nomina di Adrian Hallmark come dirigente Consigliere di amministrazione della società e Amministratore delegato, con effetto dal 1° ottobre 2024. Contestualmente la Casa di Gaydon ha precisato che per garantire una transizione graduale, Amedeo Felisa rimane Amministratore delegato fino all'assunzione dell'incarico da parte di Hallmark. Felisa continua a supervisionare l'introduzione dei nuovi prodotti Aston Martin, compreso il lancio del terzo modello sportivo di nuova generazione entro la fine dell'anno.

sua struttura europea di comunicazione. Paolo Bonaveri, attuale communications & press Officer per il mercato italiano viene riconfermato nella sua posizione, ma riportando direttamente all'Head of marketing and communications di Bentley Europe, Amel Boubaaya. ♦ Fabio Pressi è il nuovo Presidente di Motus-E. Il manager torinese, Ceo di A2A E-Mobility, è stato eletto dall'assemblea dei soci che si è tenuta a Roma e raccoglie il testimone di Massimo Nordio, vice President group government relations & public affairs di Volkswagen Group Italia. ♦ Saurabh Vatsa ha sostituito Rakesh Srivastava nel ruolo di Amministratore delegato di Nissan India. ♦ Giro di poltrone per il top management di Nissan in Europa. In Nissan, l'Europa è nella stessa divisione regionale di Africa, Medio Oriente, India e Oceania (nota come Ameio), sotto la direzione di Guillaume Cartier, che è Presidente regionale.

Mayra Gonzalez diventa Responsabile vendite e marketing per l'Europa, in sostituzione di Jordi Vila, che diventa vice Presidente Africa. Diana Torres diventa Amministratore delegato Nissan Motor Gran Bretagna, in sostituzione di Andrew Humberstone, che diventa Amministratore delegato Oceania. Christian Costaganna è il nuovo Amministratore delegato di Nissan Iberia, in sostituzione di Bruno Mattucci, che lavorerà su progetti strategici. ♦ Il Gruppo Renault annuncia la nomina di Gianluca Pivetti come platform global Leader Alpine. Entrerà a far parte del Comitato di Direzione di Alpine, riportando gerarchicamente a Philippe Krief, Ceo di Alpine, e funzionalmente a Gilles Le Borgne, Chief technology officer del Gruppo Renault. Denis Molle assumerà la Direzione informatica di Alpine Cars, continuando a mantenere la posizione di Direttore informatico ingegneria del Gruppo Renault. Entrerà a far parte del Comitato di Direzione di Alpine, riportando gerarchicamente a Frédéric Vincent, Chief digital & information officer del Gruppo Renault, e funzionalmente a Philippe Krief, Ceo di Alpine, e a Gilles Le Borgne, Chief technology officer del Gruppo Renault. Entrambe le nomine sono effettive dal 1° aprile. ♦ eBay ha annunciato la nomina di Francesco Faà di Bruno come Head of motors eBay per l'Italia. Già responsabile del settore in Francia, Faà di Bruno si occuperà di sviluppare e guidare la strategia di categoria per i ricambi e gli accessori auto e moto anche nel mercato italiano. ♦ Raffaello Porro è il Director marketing communications presso Monterey Motorsports Festival. ♦ Grzegorz Zalewski è il nuovo Ceo di Stellantis&You Polska. ♦ Niels de Gruijter, già executive Director di Lotus Cars Europe Bv, è il nuovo Responsabile marketing e vendite per l'area Emea del brand di veicoli elettrici Rivian, con la finalità di preparare il marchio per l'Europa. de Gruijter, olandese, laurea alla Inholland University of Applied Sciences e titolare di un Mba rilasciato dalla Erasmus University di Rotterdam, era entrato in Lotus ad aprile 2021 dopo una esperienza di tre anni in Mitsubishi Motors Europe come general manager marketing. Da dicembre 2015 a novembre 2018 è stato invece Head of international marketing di Skoda. ♦ Alexandre Sorel viene nominato Amministratore delegato di Stellantis Financial Services Europe & South America. Dal 1° aprile Alexandre Sorel sostituisce Remy Bayle. ♦ Kia Corporation ha annunciato la nomina di due senior chief designer per gestire le attività nei Design center di Europa e Cina. L'incarico, effettivo dal 1° aprile, è stato assegnato rispettivamente a Oliver Samson

MASSIMO ARTUSI



Il Consiglio generale di Federauto ha nominato all'unanimità Massimo Artusi nuovo presidente della Federazione, per il triennio 2024-2027. Artusi è Responsabile commerciale di Romana Diesel SpA, la più grande concessionaria d'Europa di Iveco e CNH Industrial, e componente del Board dell'associazione dei Dealer europei Aeedr (Alliance of European Car Dealers and Repairers). 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 rimane come past President, ci saranno anche Roberto Bolciaghi, Francesco Cazzani, Francesco Maldarizzi, Sergio Tumino e Andrea Cappella delegato all'associazione europea Aeedr. Il settore Truck&Van sarà guidato ad interim dallo stesso Artusi. Federauto ha espresso 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.

e a Seungmo Lim. Samson e Lim riferiscono a Karim Habib vice Presidente esecutivo e capo di Kia Global Design. ♦ Roberto Polito è il nuovo sales and after sales zone Manager di Nissan Motor Corporation. ♦ Dario Locatelli, attualmente regional Head of surety in Allianz Trade Mmea (Regione Paesi Mediterranei, Medio Oriente e Africa), è stato nominato Ceo in Allianz Trade Gec (Consiglio di cooperazione del Golfo), succedendo a Jean Claus, a partire dal 1° maggio. ♦ Jens Uwe Dietz è entrato a far parte di Hyundai Germany come Direttore Aftersales, succedendo a Karl Hell.

ECONOMIA

# MERCATO AUTO: RISULTATI E PROSPETTIVE

IL REPORT ANNUALE DEL CENTRO STUDI PROMOTOR, DIRETTO DA GIAN PRIMO QUAGLIANO, È SEMPRE FORIERO DI INDICAZIONI E DATI PRECISI E MOLTO INTERESSANTI PER IL MERCATO AUTOMOBILISTICO

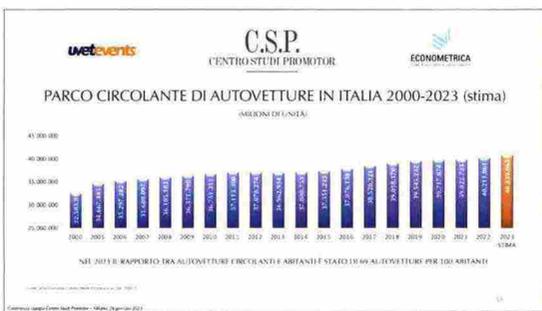
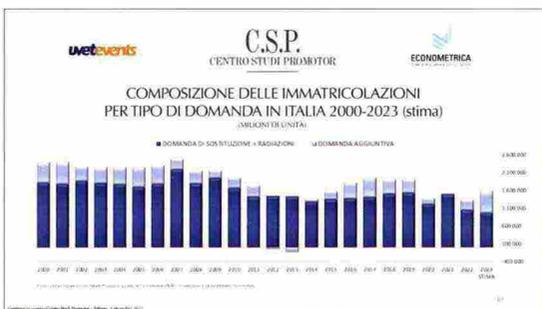
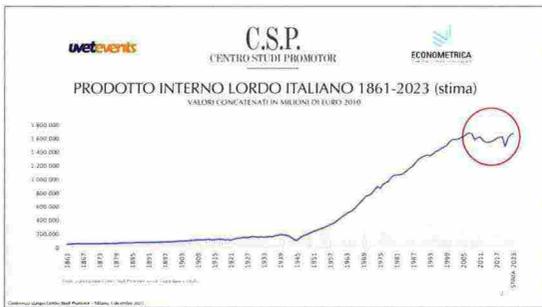
a cura di Gianfilippo Cortese

**PER ESAURIMENTO PORTAFOGLIO ORDINI E FORTE AUMENTO PREZZI LA PREVISIONE PER IL 2024 FISSA LE IMMATRICOLAZIONI AUTO A QUOTA....**

Nel 2024 verranno immatricolate in Italia 1.573.000, con un calo dello 0,2% sul 2023. E' questa la previsione emersa nella 30a conferenza stampa annuale del Centro Studi Promotor che oggi fa parte del Gruppo Uvet.

Dopo il saluto di Luca Patanè, Presidente del Gruppo Uvet, Gian Primo Quagliano ha anticipato la previsione sulle immatricolazioni nell'intero 2023, che dovrebbero toccare quota 1.576.000, con un incremento del 19,7% sul 2022, ma con un calo del 17,8% sul 2019, l'anno che ha preceduto la pandemia. Nel presentare la previsione per il 2024, Quagliano ha precisato che il risultato del 2023 è stato in larga misura sostenuto dalla ripresa a due cifre iniziata nell'agosto 2022 innescata dal graduale smaltimento del consistente portafoglio ordini accumulato per effetto delle difficoltà di consegna di auto nuove dovuto alla carenza di microchip e di altri componenti essenziali.

Tale portafoglio si è esaurito a fine 2023 e non è stato rimpinguato da nuovi ordini, per l'effetto fortemente negativo sulla domanda della forte crescita dei prezzi, che, secondo i dati disponibili, tra il 2019 e il 2022, è stata del 34% per continuare poi anche nel 2023. Per questo è corretto prevedere per il 2024 un volume di immatricolazioni sostanzialmente analogo a quello del 2023 e ciò nonostante il previsto ritorno degli incentivi a partire dal 1 gennaio 2024. Nel suo intervento Adolfo De Stefani Cosentino, Presidente di Federauto, ha evidenziato le problematiche legate alla scarsa diffusione delle BEV ritenendo che, senza una sostanziale revisione della fiscalità dell'auto, gli attuali prezzi delle vetture non consentiranno la sostituzione di un parco vetusto, inquinante e poco sicuro. Tornando a Gian Primo Quagliano, dopo alcune considerazioni sul quadro economico nazionale con un grafico (slide 2) costruito con dati ufficiali della Banca d'Italia sul PIL del nostro Paese dall'Unità ad oggi, da cui emerge come il PIL del nostro Paese, che negli Anni 90 si era mantenuto in crescita nonostante i nostri sforzi per centrare i famigerati parametri di Maastricht, ha continuato a crescere fino al 2007, ma poi ha accusato fortemente la crisi mondiale innescata dal fallimento di Lehman Brothers e contrariamente a quanto è accaduto per i principali paesi dell'UE nel 2019 era ancora al di sotto del livello del 2007 del 3,8%. La ragione del ritardo dell'Italia nel recuperare i livelli antecedenti la crisi va ricercata nel patto di stabilità imposto dall'Unione Europea che ha impedito al nostro Paese di utilizzare nella crisi misure anticongiunturali capaci di generare crescita. Il patto di stabilità non privilegia infatti la crescita, ma è pensato per salvaguardare il valore dell'Euro a vantaggio della finanza e delle rendite in generale, che sono fortemente penalizzate dall'inflazione, mentre l'inflazione viene invece rapidamente neutralizzata nell'economia reale e, se le relazioni industriali funzionano correttamente, ha un impatto sui salari che viene abbastanza agevolmente recuperato. D'altra parte stabilità significa lasciare le cose come stanno con la conseguenza che i ricchi restano ricchi e i poveri restano poveri e questo vale sia per i paesi sia per le persone. Nella crisi generata dalla pandemia il Patto di stabilità è stato sospeso dal 2020. Questa decisione ha influenzato in maniera significativa l'andamento del PIL nei paesi dell'Unione Europea e in particolare in Italia. Infatti come mostra il grafico 4 il PIL italiano nel 2022 rispetto al 2019 è aumentato del 2,27% mentre per la Germania l'incremento è stato dell'1,01%, per la Francia dello 0,83% e per la Spagna vi è stato invece un calo piccolissimo, quantificato





Gian Primo Quagliano

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

nello 0,02%. Il rapido recupero dell'Italia è dovuto alla sospensione del patto di stabilità. L'impatto delle due crisi ha interessato ovviamente anche il settore dell'auto. Nel 2019 l'Italia accusava un calo nelle immatricolazioni di ben il 23,1% rispetto al 2007, molto più grave l'impatto della crisi innescata dalla pandemia con un calo sul 2019 del 31,3%. Altri aspetti hanno influito negativamente: la penalizzazione della produzione per carenza di componenti essenziali (microchip, ecc.), la crescita abnorme dei prezzi delle auto, l'impatto a livello psicologico, e non solo, della guerra in Ucraina, ma anche, e soprattutto, la transizione energetica che ha interessato pesantemente i paesi dell'Unione Europea costringendo produttori e mercati a correre con una pesante palla al piede rispetto agli altri produttori mondiali e in particolare ai cinesi. Solo la Cina nel periodo 2019-2022 è riuscita ad aumentare le sue immatricolazioni e la sua produzione diventando anche il maggiore esportatore di autoveicoli nel mondo.

Venendo al mercato italiano, è interessante constatare che dal 2000 a oggi una parte preponderante delle immatricolazioni è andata a sostituire le auto radiate dal parco (rottamate o esportate) mentre una parte molto minore è andata ad aumentare la consistenza del parco circolante. Nel 2023 il parco circolante italiano grazie anche al contributo del mercato dell'usato toccherà quota 40.839.063, una consistenza estremamente elevata che, rapportata alla popolazione residente, ci dice che in Italia l'indice di motorizzazione cioè il rapporto fra vetture circolanti e abitanti è di 69 auto ogni 100 abitanti, valore attribuibile essenzialmente al fatto che in Italia il ricorso all'automobile come strumento di mobilità è molto elevato per una serie di ragioni come la conformazione del territorio e le carenze del trasporto pubblico in termini di comodità, economicità e capillarità dei servizi. D'altra parte va segnalato che l'automobile resta il mezzo di trasporto più gradito dagli italiani. Secondo le rilevazioni dell'ISFORT nel 2022 l'auto privata ha un indice di soddisfazione di 8,2, contro il 7,8 della bicicletta, il 7,3 del treno e il 5,9 dell'autobus urbano. Tra il 2019 e il 2022 il numero degli spostamenti motorizzati e non motorizzati in Italia è passato dal 62,5% al 66,3% mentre gli spostamenti con mezzi pubblici sono passati dal 10,8% al 7,4%, in moto solo saliti al 4,1% dal 2,6%, in bicicletta dal 3,3% al 4,1%, quelli a piedi sono scesi dal 20,8% al 18%.

Vediamo infine alcuni aspetti del mercato auto come i principali fattori di freno all'acquisto di auto. Dall'inchiesta congiunturale del Centro Studi Promotor emerge che i due fattori di freno ritenuti più gravi sono la situazione economica delle famiglie derivante dalla riduzione del potere d'acquisto per effetto dell'inflazione e il livello elevato dei prezzi raggiunti dall'automobile; ma anche l'esaurimento dei fondi per incentivi, l'incertezza per la transizione energetica (42,9%), la demonizzazione del Diesel (23,8%) e i costi di esercizio (20,6%). Per le elettriche l'aspetto più frenante sono i prezzi troppo elevati, l'insufficiente numero di punti di ricarica, la limitata autonomia e la minor flessibilità d'impiego rispetto alle auto tradizionali. ●



**FEDERAUTO**

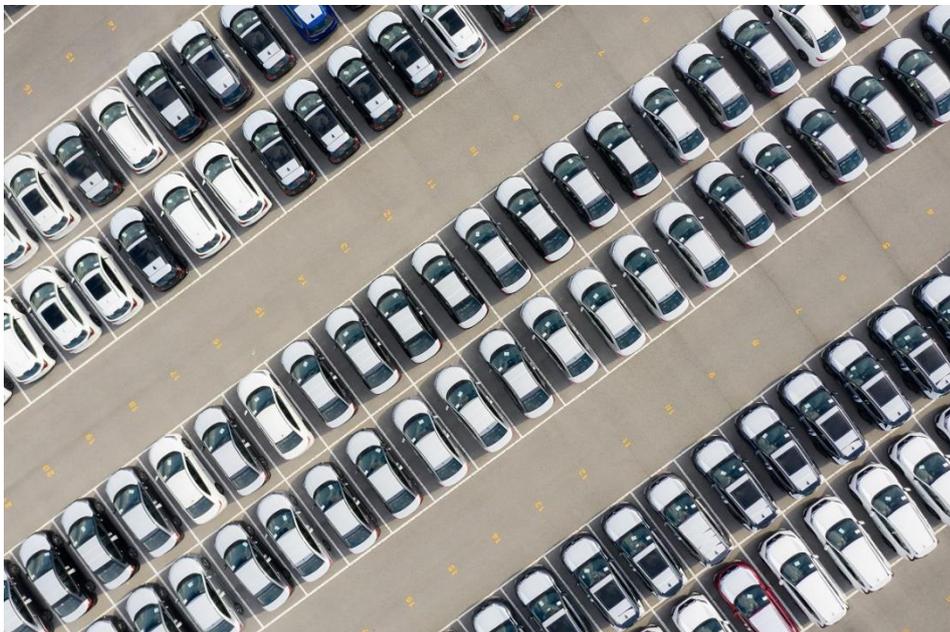
Federazione Italiana Concessionari Auto

**AUTO**

**Web**

## Vendite, a marzo si blocca tutto (-3,7%)

Il mese scorso si sono immatricolate 162.083 auto nuove rispetto alle 168.324 di marzo 2023. Ma il trimestre rimane in positivo - di VINCENZO BORGOMEIO



Dopo mesi relativamente felici, **a marzo il mercato dell'auto si blocca**, facendo registrare un -3,7% con 162.083 nuove auto immatricolate rispetto alle 168.324 di marzo 2023. Una flessione che comunque non riesce a far andare in negativo il primo trimestre dell'anno che archivia una crescita del 5,7% sullo stesso periodo 2023 con 451.261 unità immatricolate (-16,1% su gennaio-marzo 2019).

### Il problema degli incentivi mai arrivati

Certo, ci sono stati due giorni lavorativi in meno, ma visto **il caos che è riuscito a fare il Governo sugli incentivi** (annunciati a dicembre e non ancora operativi), fin troppo bene è andata: il forte ritardo nell'avvio di una politica di incentivi mantiene il nostro Paese fanalino di coda rispetto agli altri Major Markets europei. Gli incentivi – **ricorda l'Unrae, associazione costruttori** – sono stati

introdotti in Francia da 15 anni, in Spagna da 14 anni, nel Regno Unito da 13 anni, in Germania da 8 anni e in Italia solo da 5 anni.

## Le strategie

*“Da noi – spiega **Michele Crisci, presidente dell’Unrae** – dopo due anni di incentivi, peraltro abbastanza timidi in termini di importi unitari, nel 2022 gli stessi sono stati in sostanza vanificati perché sono state escluse le aziende, vero motore della transizione energetica. Per questo in due anni sono stati accumulati circa 600 milioni di fondi stanziati ma non spesi”.*

*“Si parla solo di incentivi ultimamente”, commenta **Salvatore Saladino, Country Manager di Dataforce Italia**, “quando si sarebbe fatto meglio a non parlarne affatto. Il solo nominarli ha avuto come sempre l’effetto di mandare in stallo il mercato, e adesso ci attendiamo questo rilancio, una ripresa del comparto che, a parte il rimbalzo di chi ha atteso a comprare o a targare, siamo onesti, non cambierà nulla di una situazione fortemente compromessa. Fossi stato io a decidere, avrei rottamato la proposta ancora prima che arrivasse sulla linea di partenza. Fossi stato obbligato non si sa dagli interessi di chi a gettare soldi pubblici nel grande cestino degli incentivi, li avrei dati solo sul mercato dell’usato, almeno sarebbero stati spesi in casa su un volume di sostituzioni probabilmente quadruplo rispetto a quanto verrà consuntivato con questa tornata. Poi non riesco a non pensare ad uno dei denominatori per il quale questi incentivi sono stati approvati: accelerare la transizione ecologica. Che, se non ce ne fossimo accorti, fino adesso ha avuto l’effetto di un impoverimento globale, ha causato la perdita di decine di migliaia di posti di lavoro e ha messo all’angolo la supremazia tecnologica dell’industria automobilistica europea che ha prodotto tanta ricchezza per tutti. Incentivi? Anche no!”.*

## Come uscire dall’angolo

Cosa fare per invertire questo trend? **Secondo l’Unrae andrebbe eliminato il tetto di prezzo alle auto 0-20 g/Km**, o quantomeno equiparato a quello della fascia 21-60 g/Km, e che il Governo accompagni questa transizione in modo strutturale, dando una visione chiara agli imprenditori e ai consumatori del piano incentivi per i prossimi 2/3 anni. E si augura che tali richieste possano essere presto introdotte, consentendo così un più rapido cambio di rotta per il nostro Paese.

*“Un ulteriore fattore abilitante per favorire il percorso verso la transizione energetica – sottolinea infatti **Crisci** – è la revisione del trattamento fiscale delle auto aziendali in uso promiscuo, agendo su detraibilità IVA e deducibilità dei costi in funzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e riducendo il periodo di ammortamento a 3 anni, attraverso i decreti attuativi della Delega Fiscale, al fine di rilanciare la competitività delle nostre imprese e valorizzare il contributo che le stesse, con il*

veloce ricambio dei veicoli aziendali, possono fornire per accelerare il rinnovo del parco circolante”.

## Male l'elettrico e il diesel

Vedremo come finirà. Intanto, andando a vedere **l'analisi dei mercati**, a marzo troviamo ancora **ferme le vendite di auto elettriche** che senza incentivi non decollano. Le auto BEV in marzo perdono infatti 1,5 punti e si fermano al 3,3% di share (al 2,9% in gennaio-marzo), le PHEV retrocedono di 0,8 punti rispetto a un anno fa, al 3,5% (3,2% nel cumulato). *“Parallelamente – spiega **Roberto***

**Vavassori, Presidente di Anfia Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica** – anche sul fronte delle infrastrutture di ricarica, la cui diffusione e capillarità costituiscono un'altra condizione abilitante per la mobilità elettrica, emerge qualche segnale di avanzamento, pur essendoci ancora molto da fare – soprattutto per raggiungere un numero adeguato di punti di ricarica di tipo veloce e ultraveloce in corrente continua”.

Bene invece le auto a benzina che a marzo vedono crescere di 3 punti la quota di mercato, al 31,4% del totale, 31,0% nel cumulato (+2,9 p.p.). Il diesel, in pesante calo a doppia cifra, in marzo scende di 5,1 punti, al 15,2% del totale nel mese, stessa quota del trimestre (-4,4 punti). Il Gpl conferma invece il 7,6% di quota nel mese e il 9,2% dei primi 3 mesi dell'anno.

L'analisi della nuova **segmentazione** mostra in marzo un incremento delle berline del segmento A, al 10,5% di quota e una forte accelerazione dei Suv, all'1,9%. Anche nel segmento B crescono berline e Suv, rispettivamente al 20,7% e 27,5% di share. Nel segmento delle medie (C) calano sia le berline che i Suv, fermandosi rispettivamente al 4,7% e 18,7% di quota. Forte flessione per le berline del segmento D, all'1,0%, mentre i Suv flettono in linea con il mercato, confermando il 6,4% di share. Forte crescita per entrambe le carrozzerie nell'alto di gamma, con le berline allo 0,3% di quota e i Suv all'1,4%. Infine, le station wagon rappresentano il 4,2% del totale, gli MPV il 2,0% e le sportive lo 0,8%.

## Aumentano le emissioni di CO2

Continuano invece a crescere le **emissioni medie di CO<sub>2</sub>** delle nuove immatricolazioni in marzo evidenziano una lieve crescita (+0,7%) con 120,3 g/Km; 121,1 g/Km in gennaio-marzo (+1,0%). E non a caso c'è preoccupazione: *“Il rallentamento del mercato continua ed è tale da apparire incoerente rispetto agli obiettivi di decarbonizzazione che si è imposta l'Europa – spiega infatti **Massimo Artusi, il neo Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto**. “A marzo si conferma, infatti, quanto già emerso nei mesi precedenti ovvero che in Italia la spinta verso l'elettrificazione su larga scala è ancora tutta da costruire e, per rilanciare gli acquisti di auto a basse emissioni inquinanti, soprattutto quelli legati alle alimentazioni elettriche e plug-in, occorre un'accelerazione sul fronte del DPCM Ecobonus 2024, atteso da mesi”.*

A lui fa eco **Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor**: *“In alcuni paesi all’avanguardia per la diffusione dell’auto elettrica – spiega – si comincia a sostenere che per accelerare la transizione il ricorso agli incentivi sia uno strumento superato e che occorrerebbero ora misure strutturali come l’eliminazione dell’Iva sull’auto elettrica, e per l’Italia, anche l’allineamento della normativa fiscale sull’auto aziendale allo standard europeo che prevede Iva e costi di esercizio integralmente deducibili per le auto aziendali”. “L’Italia – continua Quagliano – è oggi il fanalino di coda per la diffusione dell’auto elettrica nell’Unione Europea. L’adozione di misure strutturali in materia di tassazione sulle auto, ed in particolare l’eliminazione dell’Iva sulle auto elettriche, potrebbe consentirci di recuperare il terreno perduto e di essere, una volta tanto, all’avanguardia nella transizione energetica”.*

## Federauto – Mercato auto marzo -3,7%

02/04/2024

Secondo i dati diffusi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, marzo registra 162.083 immatricolazioni di autovetture nuove, il -3,7% rispetto a quelle consuntivate a marzo dell'anno precedente. Nel primo trimestre 2024 le immatricolazioni complessive ammontano a 451.261, con una crescita su base annua del +5,7%, in progressivo peggioramento rispetto ai tassi di crescita da inizio anno.

«Il rallentamento del mercato continua ed è tale da apparire incoerente rispetto agli obiettivi di decarbonizzazione che si è imposta l'Europa», dichiara Massimo Artusi, il neo Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

«A marzo si conferma, infatti, quanto già emerso nei mesi precedenti ovvero che in Italia la spinta verso l'elettrificazione su larga scala è ancora tutta da costruire e, per rilanciare gli acquisti di auto a basse emissioni inquinanti, soprattutto quelli legati alle alimentazioni elettriche e plug-in, occorre un'accelerazione sul fronte del DPCM Ecobonus 2024, atteso da mesi, ora al vaglio contabile della Corte dei Conti e i cui tempi di attivazione della piattaforma di prenotazione curata da Invitalia sono ancora difficili da prevedere. Come era stato previsto da molti operatori del comparto, la disarmonia normativa e le tensioni sui prezzi dei veicoli green» continua Artusi «si traducono in comportamenti di acquisto estremamente prudenti da parte della clientela, con una difficoltà permanente nella domanda di veicoli compresi nelle fasce di emissione 0-20 e 21-60 g/km di CO2».

«In tale contesto, il rinnovato Ecobonus 2024 contribuirà a fornire un indirizzo piuttosto chiaro in termini di gradimento del mercato verso le diverse alimentazioni e ricavarne elementi utili per preparare i futuri passi da compiere sull'accidentata strada della decarbonizzazione. Sono convinto che il meccanismo degli incentivi rappresenti un supporto importante per il mercato in generale e in particolare per i veicoli elettrificati, ma da solo e in una logica di contingenza normativa e di continua sperimentazione, risulta poco funzionale al sentiment della domanda» prosegue Artusi «rallentando il passaggio a modelli più puliti ed ecologici che, invece, potrebbe essere favorito anche dall'adozione di una riforma fiscale davvero innovativa sul fronte dei veicoli nuovi».

«Dunque, in questa fase» conclude Artusi «la priorità, più che inseguire chimere ideologiche di lungo periodo, è ridurre l'impatto ambientale in termini di inquinanti e di

climalteranti tenendo conto di tutti i cicli che generano emissioni, senza dimenticare il contemporaneo miglioramento della sicurezza che un parco circolante più moderno genera sulla circolazione stradale, mettendo in campo un quadro efficace di soluzioni strutturali per agevolare davvero la decarbonizzazione del nostro settore».

Dal punto di vista dei canali di vendita, nel mese si registrano flessioni su quello dei privati (-5,6%, quota 50,1%), e del noleggio (-6,9%, quota 34,4%); le società segnano circa +12% (quota 15,5%), grazie al contributo delle auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio) che, secondo le elaborazioni Federauto sui dati Dataforce, rappresentano l'11,7% dei volumi di vendita mensili, con un incremento del +27,2% rispetto a marzo 2023. Nei primi tre mesi del 2024, le immatricolazioni di auto a privati sono in aumento del +6,8% con una quota di mercato del 56,3%; il canale società rappresenta il 14% del mercato, con volumi in crescita del +9,3% mentre le auto al canale noleggio da inizio anno registrano un lieve incremento del +1,7% e una quota complessiva del 29,7%.

Sul fronte delle alimentazioni, anche a marzo è forte la decelerazione delle immatricolazioni delle auto elettriche (-35,5%, quota 3,2%) e plug-in (-21,7%, quota 3,5%) che portano i volumi cumulati ad una decrescita rispettivamente del -19,9% e -23,8% e una rappresentatività del 2,9% e 3,2%. Andamento negativo anche per le autovetture diesel che scendono del -27,6% (-17,7% tra gennaio e marzo), con quota al 15,1%, in linea con quella del primo trimestre. Le auto a benzina vedono un incremento mensile del +5,6% (quota 31,3%) e le ibride elettriche registrano un +8,5%, con una quota al 38,8%. Nel primo trimestre 2024 le auto a benzina crescono del +19,9%, le ibride elettriche del +12,6%, con quote di mercato rispettivamente del 31% e del 38,2%. Infine, le auto alimentate a gas sono sostanzialmente stabili nel mese con una quota al 7,9%; quelle a metano ottengono un risultato positivo pari a +39,1% ma una rappresentatività dello 0,2% sia nel mese che a livello cumulato.

Negli ultimi tre giorni di marzo è stato immatricolato il 40,1% del totale mercato, con punte di oltre il 50% per molti marchi.

## Mercato auto in frenata a marzo (-3,7%). Stellantis a -11,9%. Le ragioni del calo



(PRIMAPRESS) - ROMA - I numeri diffusi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e rimbalzati da Federauto, a marzo si sono registrate 162.083 immatricolazioni di autovetture nuove, il -3,7% rispetto a quelle consuntivate a marzo dell'anno precedente. Nel primo trimestre 2024 le immatricolazioni complessive ammontano a 451.261, con una crescita su base annua del +5,7%, in progressivo peggioramento rispetto ai tassi di crescita da inizio anno. In Italia la cartina di tornasole è il gruppo Stellantis che ha venduto, sempre a marzo, 52.125 auto, l'11,9% in meno dello stesso mese 2023. Ma quali sono le cause di questa caduta delle vendite? I fattori sono diversi a cominciare dall'accumulo di contratti tra il 2021 e 2022 quando la mancanza di microchip per l'effetto Covid, è riuscita a smaltire parte dei contratti solo lo scorso anno saturando il mercato. Ma si fa largo anche il dubbio che le misure sempre più stringenti sui limiti di velocità sulle strade anche ad alta percorrenza, stiano influenzando la spinta all'acquisto delle vetture. In pratica nel 2023 si è stabilito il record di multe elevate con gli autovelox che riguardano anche il superamento della soglia di soli 10 km orari. Un peso eccessivo per chi sulle strade si muove ogni giorno per lavoro. - (PRIMAPRESS)

**TAGS**

## Mercato italiano

# Il settore preme per i nuovi incentivi, ma il ritardo potrebbe essere incolmabile



Redazione Online

Pubblicato il 02/04/2024



A marzo, il mercato italiano dell'auto subisce la **prima battuta d'arresto** dopo 19 mesi di fila positivi e buona parte della colpa è attribuibile ai ritardi nella messa a terra del nuovo schema degli incentivi. "I risultati di marzo di elettriche e plug-in confermano come la prolungata attesa degli incentivi stia determinando una paralisi del mercato di tali motorizzazioni", commenta il presidente dell'Unrae, Michele Crisci. "È d'obbligo per noi continuare a sottolineare l'importanza e l'urgenza di rendere presto operativo il nuovo schema dei bonus: considerando i tempi tecnici di tutti i prossimi passaggi della normativa ancora necessari, rischiamo di arrivare a perdere metà dell'anno e di avere un impatto estremamente limitato sul 2024".

**Evitare l'effetto attesa.** Dello stesso avviso i massimi rappresentanti di altre associazioni. Per Roberto Vavassori, numero uno dell'Anfia (filiera), il rallentamento delle immatricolazioni di auto ricaricabili "rende ancora più evidente quanto sia necessaria una rapida applicazione del **nuovo schema di incentivazione**, onde evitare che l'effetto attesa continui a pesare sulla domanda". Secondo il neo presidente di Federauto, Massimo Artusi "si conferma quanto già emerso nei mesi precedenti, ovvero che in Italia la spinta verso l'elettrificazione su larga scala è ancora tutta da costruire e, per rilanciare gli acquisti di auto a basse emissioni inquinanti, soprattutto quelli legati alle alimentazioni elettriche e plug-in, occorre un'accelerazione sul fronte del Dpcm atteso da mesi. Come era stato previsto da molti operatori del comparto, la disarmonia normativa e le tensioni sui prezzi dei veicoli green si traducono in comportamenti di acquisto estremamente prudenti da parte della clientela, con una difficoltà permanente nella domanda". Anche Francesco Naso, segretario generale di Motus-E, fa risuonare "l'allarme sul pericoloso interregno tra il vecchio e il nuovo e più vantaggioso sistema incentivante, che induce naturalmente automobilisti e imprese a rinviare l'acquisto fino all'entrata in vigore delle nuove agevolazioni, annunciate ma non ancora operative".

**Il commento degli esperti.** Se si allarga il discorso agli osservatori di mercato, il quadro non cambia: "Si parla solo di incentivi, quando si sarebbe fatto meglio a non parlarne affatto. Il solo nominarli ha avuto come sempre l'effetto di mandare in stallo il mercato e adesso ci attendiamo questo rilancio, una ripresa del comparto che, a parte il rimbalzo di chi ha atteso a comprare o a targare, non cambierà nulla di una situazione fortemente compromessa", commenta Salvatore Saladino, Country Manager di Dataforce Italia. "Fossi stato io a decidere, avrei rottamato la proposta ancora prima che arrivasse sulla linea di partenza. Poi, non riesco a non pensare ad uno dei denominatori per il quale questi incentivi sono stati approvati: accelerare la transizione ecologica. Che, se non ce ne fossimo accorti, fino a ora ha avuto l'effetto di un impoverimento globale, ha causato la perdita di decine di migliaia di posti di lavoro e ha messo all'angolo la supremazia tecnologica dell'industria automobilistica europea che ha prodotto tanta ricchezza per tutti. Incentivi? Anche no!". A tal proposito, il Centro Studi Promotor segnala, sulla base della sua indagine congiunturale mensile, i "seri dubbi" di molti operatori sulla possibilità che i bonus "possano portare risultati significativi". Anche per questo, il presidente Gian Primo Quagliano ricorda come in alcuni Paesi si iniziò a "sostenere che per accelerare la transizione il ricorso agli incentivi sia uno strumento superato e che occorrerebbero ora misure strutturali come l'eliminazione dell'Iva sull'auto elettrica e, per l'Italia, anche l'allineamento della normativa fiscale sull'auto aziendale allo standard europeo".

## Federauto: le immatricolazioni a marzo 2024 calano del 3,7%



di Federica Bartoli

Secondo i dati diffusi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, marzo registra 162.083 immatricolazioni di autovetture nuove, -3,7% rispetto a quelle consuntivate a marzo dell'anno precedente. Nel primo trimestre 2024 le immatricolazioni complessive ammontano a 451.261, con una crescita su base annua del +5,7%, in progressivo peggioramento rispetto ai tassi di crescita da inizio anno.

«Il rallentamento del mercato continua ed è tale da apparire incoerente rispetto agli obiettivi di decarbonizzazione che si è imposta l'Europa - dichiara Massimo Artusi, neo presidente di Federauto. - A marzo si conferma, infatti, quanto già emerso nei mesi precedenti ovvero che in Italia la spinta verso l'elettrificazione su larga scala è ancora tutta da costruire e, per rilanciare gli acquisti di auto a basse emissioni inquinanti, soprattutto quelli legati alle alimentazioni elettriche e plug-in, occorre un'accelerazione sul fronte del Dpcm Ecobonus 2024, atteso da mesi, ora al vaglio contabile della Corte dei Conti e i cui tempi di attivazione della piattaforma di prenotazione curata da Invitalia sono ancora difficili da prevedere».

Dal punto di vista dei canali di vendita, nel mese si registrano flessioni su quello dei privati (-5,6%, quota 50,1%), e del noleggio (-6,9%, quota 34,4%); le società segnano circa +12% (quota 15,5%), grazie al contributo delle autoimmatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio) che, secondo le elaborazioni Federauto sui dati Dataforce, rappresentano l'11,7% dei volumi di vendita mensili, con un incremento del +27,2% rispetto a marzo 2023.

Nei primi tre mesi del 2024, le immatricolazioni di auto a privati sono in aumento del 6,8% con una quota di mercato del 56,3%; il canale società rappresenta il 14% del mercato, con volumi in crescita del 9,3% mentre le auto al canale noleggio da inizio anno registrano un lieve incremento dell'1,7% e una quota complessiva del 29,7%.

Sul fronte delle alimentazioni, anche a marzo è forte la decelerazione delle immatricolazioni delle auto elettriche (-35,5%, quota 3,2%) e plug-in (-21,7%, quota 3,5%) che portano i volumi cumulati ad una decrescita rispettivamente del 19,9% e del 23,8% e una rappresentatività del 2,9% e 3,2%. Andamento negativo anche per le autovetture diesel che scendono del 27,6% (-17,7% tra gennaio e marzo), con quota al 15,1%, in linea con quella del primo trimestre. Le auto a benzina vedono un incremento mensile del 5,6% (quota 31,3%) e le ibride elettriche registrano un +8,5%, con una quota al 38,8%.

Nel primo trimestre 2024 le auto a benzina crescono del 19,9%, le ibride elettriche del 12,6%, con quote di mercato rispettivamente del 31% e del 38,2%. Infine, le auto alimentate a gas sono sostanzialmente stabili nel mese con una quota al 7,9%; quelle a metano ottengono un risultato positivo pari a +39,1% ma una rappresentatività dello 0,2% sia nel mese che a livello cumulato.

Negli ultimi tre giorni di marzo è stato immatricolato il 40,1% del totale mercato, con punte di oltre il 50% per molti marchi.

03 Aprile 2024

## Federauto: immatricolazioni auto marzo -3,7%



Secondo i dati diffusi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, marzo registra 162.083 immatricolazioni di autovetture nuove, il -3,7% rispetto a quelle consuntivate a marzo dell'anno precedente. Nel primo trimestre 2024 le immatricolazioni complessive ammontano a 451.261, con una crescita su base annua del +5,7%, in progressivo peggioramento rispetto ai tassi di crescita da inizio anno.

Dal punto di vista dei canali di vendita, nel mese si registrano flessioni su quello dei privati (-5,6%, quota 50,1%), e del noleggio (-6,9%, quota 34,4%); le società segnano circa +12% (quota 15,5%), grazie al contributo delle auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio) che, secondo le elaborazioni Federauto sui dati Dataforce, rappresentano l'11,7% dei volumi di vendita mensili, con un incremento del +27,2% rispetto a marzo 2023. Nei primi tre mesi del 2024, le immatricolazioni di auto a privati sono in aumento del +6,8% con una quota di mercato del 56,3%; il canale società rappresenta il 14% del mercato, con volumi in crescita del 9,3% mentre le auto al canale noleggio da inizio anno registrano un lieve incremento dell'1,7% e una quota complessiva del 29,7%.

Sul fronte delle alimentazioni, anche a marzo è forte la decelerazione delle immatricolazioni delle auto elettriche (-35,5%, quota 3,2%) e plug-in (-21,7%, quota 3,5%) che portano i volumi cumulati a una decrescita rispettivamente del 19,9% e del 23,8% e una rappresentatività del 2,9% e 3,2%. Andamento negativo anche per le autovetture diesel che scendono del 27,6% (-

17,7% tra gennaio e marzo), con quota al 15,1%, in linea con quella del primo trimestre. Le auto a benzina vedono un incremento mensile del 5,6% (quota 31,3%) e le ibride elettriche registrano un +8,5%, con una quota al 38,8%. Nel primo trimestre 2024 le auto a benzina crescono del 19,9%, le ibride elettriche del 12,6%, con quote di mercato rispettivamente del 31% e del 38,2%. Infine, le auto alimentate a gas sono sostanzialmente stabili nel mese con una quota al 7,9%; quelle a metano ottengono un risultato positivo pari a +39,1% ma una rappresentatività dello 0,2% sia nel mese che a livello cumulato.

# IL GIORNALE D'ITALIA

*Il Quotidiano Indipendente*

## **Federauto, calano a 162.083 (-3,7%) le immatricolazioni di auto a marzo; Artusi: "Necessarie soluzioni per decarbonizzazione"**

Il mercato chiude negativo in attesa del nuovo Ecobonus passato alla Corte dei Conti; nel Q1 le immatricolazioni ammontano a 451.261 (+5,7%)

02 Aprile 2024



Secondo i dati diffusi dal **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, marzo registra **162.083 immatricolazioni di autovetture nuove**, il **-3,7%** rispetto a quelle consuntivate a marzo dell'anno precedente. Nel primo trimestre 2024 le immatricolazioni complessive ammontano a 451.261, con una crescita su base annua del **+5,7%**, in progressivo peggioramento rispetto ai tassi di crescita da inizio anno.

«*Il rallentamento del mercato continua ed è tale da apparire incoerente rispetto agli obiettivi di decarbonizzazione che si è imposta l'Europa*», dichiara **Massimo Artusi**, il neo Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

### **Federauto, i dati di marzo 2024**

Dal punto di vista dei canali di vendita, nel mese si registrano flessioni su quello dei privati (-5,6%, quota 50,1%), e del noleggio (-6,9%, quota 34,4%); le

società segnano circa +12% (quota 15,5%), grazie al contributo delle auto immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio) che, secondo le elaborazioni Federauto sui dati Dataforce, rappresentano l'11,7% dei volumi di vendita mensili, con un incremento del +27,2% rispetto a marzo 2023. Nei primi tre mesi del 2024, le immatricolazioni di auto a privati sono in aumento del +6,8% con una quota di mercato del 56,3%; il canale società rappresenta il 14% del mercato, con volumi in crescita del +9,3% mentre le auto al canale noleggio da inizio anno registrano un lieve incremento del +1,7% e una quota complessiva del 29,7%.

Sul fronte delle alimentazioni, anche a marzo è forte la decelerazione delle immatricolazioni delle auto elettriche (-35,5%, quota 3,2%) e plug-in (-21,7%, quota 3,5%) che portano i volumi cumulati ad una decrescita rispettivamente del -19,9% e -23,8% e una rappresentatività del 2,9% e 3,2%. Andamento negativo anche per le autovetture diesel che scendono del -27,6% (-17,7% tra gennaio e marzo), con quota al 15,1%, in linea con quella del primo trimestre. Le auto a benzina vedono un incremento mensile del +5,6% (quota 31,3%) e le ibride elettriche registrano un +8,5%, con una quota al 38,8%. Nel primo trimestre 2024 le auto a benzina crescono del +19,9%, le ibride elettriche del +12,6%, con quote di mercato rispettivamente del 31% e del 38,2%. Infine, le auto alimentate a gas sono sostanzialmente stabili nel mese con una quota al 7,9%; quelle a metano ottengono un risultato positivo pari a +39,1% ma una rappresentatività dello 0,2% sia nel mese che a livello cumulato.

Negli ultimi tre giorni di marzo è stato immatricolato il 40,1% del totale mercato, con punte di oltre il 50% per molti marchi.

### **Federauto, le parole del Neopresidente Massimo Artusi**

*«A marzo si conferma, infatti, quanto già emerso nei mesi precedenti ovvero che in Italia la spinta verso l'elettrificazione su larga scala è ancora tutta da costruire e, per rilanciare gli acquisti di auto a basse emissioni inquinanti, soprattutto quelli legati alle alimentazioni elettriche e plug-in, occorre un'accelerazione sul fronte del DPCM Ecobonus 2024, atteso da mesi, ora al vaglio contabile della Corte dei Conti e i cui tempi di attivazione della piattaforma di prenotazione curata da Invitalia sono ancora difficili da prevedere. Come era stato previsto da molti operatori del comparto, la disarmonia normativa e le tensioni sui prezzi dei veicoli green»* continua Artusi *«si traducono in comportamenti di acquisto estremamente prudenti da parte della*

*clientela, con una difficoltà permanente nella domanda di veicoli compresi nelle fasce di emissione 0-20 e 21-60 g/km di CO2».*

*«In tale contesto, il rinnovato Ecobonus 2024 contribuirà a fornire un indirizzo piuttosto chiaro in termini di gradimento del mercato verso le diverse alimentazioni e ricavarne elementi utili per preparare i futuri passi da compiere sull'accidentata strada della decarbonizzazione. Sono convinto che il meccanismo degli incentivi rappresenti un supporto importante per il mercato in generale e in particolare per i veicoli elettrificati, ma da solo e in una logica di contingenza normativa e di continua sperimentazione, risulta poco funzionale al sentiment della domanda» prosegue Artusi «rallentando il passaggio a modelli più puliti ed ecologici che, invece, potrebbe essere favorito anche dall'adozione di una riforma fiscale davvero innovativa sul fronte dei veicoli nuovi».*

*«Dunque, in questa fase» conclude Artusi «la priorità, più che inseguire chimere ideologiche di lungo periodo, è ridurre l'impatto ambientale in termini di inquinanti e di climalteranti tenendo conto di tutti i cicli che generano emissioni, senza dimenticare il contemporaneo miglioramento della sicurezza che un parco circolante più moderno genera sulla circolazione stradale, mettendo in campo un quadro efficace di soluzioni strutturali per agevolare davvero la decarbonizzazione del nostro settore».*



## Unrae e Federauto al governo, “fate presto sugli incentivi”. Vendite elettriche in calo, rischio impatto limitato sul 2024

**Pichetto: «Spero che a Mirafiori si facciano auto, ma si deve ragionare in ottica nucleare anche su grande area dismessa»**

«Anche i risultati di marzo delle immatricolazioni di auto Bev e Phev, in lieve calo rispetto a febbraio le prime e in leggero rialzo le seconde, confermano come la prolungata attesa degli incentivi stia determinando una paralisi del mercato di tali motorizzazioni». Lo sottolinea il presidente dell'Unrae, Michele Crisci. «È d'obbligo per noi - prosegue - continuare a sottolineare l'importanza e l'urgenza di rendere presto operativo il nuovo schema incentivi: considerando i tempi tecnici di tutti i prossimi passaggi della normativa ancora necessari, rischiamo di arrivare a perdere metà dell'anno e avere un impatto degli incentivi estremamente limitato sul 2024». Il forte ritardo nell'avvio di una politica di incentivi mantiene il nostro Paese fanalino di coda rispetto agli altri grandi mercati europei. Gli incentivi - ricorda l'Unrae - sono stati introdotti in Francia da 15 anni, in Spagna da 14 anni, nel Regno Unito da 13 anni, in Germania da 8 anni e in Italia solo da 5 anni.

«**Da noi - osserva Crisci** - dopo due anni di incentivi, peraltro abbastanza timidi in termini di importi unitari, nel 2022 gli stessi sono stati in sostanza vanificati perché sono state escluse le aziende, vero motore della transizione energetica. Per questo in due anni sono stati accumulati circa 600 milioni di fondi stanziati ma non spesi». «Il rallentamento del mercato continua ad apparire incoerente rispetto agli obiettivi di decarbonizzazione che si è imposta l'Europa». Lo afferma Massimo Artusi, il neo presidente di Federauto, la federazione dei concessionari auto. «A marzo si conferma - spiega - quanto già emerso nei mesi precedenti ovvero che in Italia la spinta verso l'elettrificazione su larga scala è ancora tutta da costruire e, per rilanciare gli acquisti di auto a basse emissioni inquinanti, soprattutto quelli legati alle alimentazioni elettriche e plug-in, occorre un'accelerazione sul fronte del Dpcm Ecobonus 2024, atteso da mesi, ora al vaglio contabile della Corte dei Conti e i cui tempi di attivazione della piattaforma di prenotazione curata da Invitalia sono ancora difficili da prevedere. Come era stato previsto da molti operatori del comparto, la disarmonia normativa e le tensioni sui prezzi dei veicoli green si traducono in comportamenti di acquisto estremamente prudenti da parte della clientela, con una difficoltà permanente nella domanda di veicoli compresi nelle fasce di emissione 0-20 e 21-60 g/km di CO<sub>2</sub>.

**Sono convinto che il meccanismo** degli incentivi rappresenti un supporto importante per il mercato in generale e in particolare per i veicoli elettrificati, ma da solo e in una logica di contingenza normativa e di continua sperimentazione, risulta poco funzionale al sentiment della domanda rallentando il passaggio a modelli più puliti ed ecologici che, invece, potrebbe essere favorito anche dall'adozione di una riforma fiscale davvero innovativa sul fronte dei veicoli nuovi». Secondo Artusi «occorre mettere in campo più soluzioni per agevolare davvero la decarbonizzazione del settore auto».

## AUTO ITALIA: FEDERAUTO, MARZO NEGATIVO IN ATTESA DEL NUOVO ECOBONUS

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 02 apr - 'Il rallentamento del mercato continua ed e' tale da apparire incoerente rispetto agli obiettivi di decarbonizzazione che si e' imposta l'Europa'. Così Massimo Artusi, neo presidente di Federauto, commenta i dati sulle immatricolazioni italiane di marzo. Lo scorso mese, aggiunge, 'si conferma quanto già emerso nei mesi precedenti ovvero che in Italia la spinta verso l'elettrificazione su larga scala e' ancora tutta da costruire e, per rilanciare gli acquisti di auto a basse emissioni inquinanti, soprattutto quelli legati alle alimentazioni elettriche e plug-in, occorre un'accelerazione sul fronte del Dpcm Ecobonus 2024, atteso da mesi, ora al vaglio contabile della Corte dei Conti e i cui tempi di attivazione della piattaforma di prenotazione curata da Invitalia sono ancora difficili da prevedere'. 'In tale contesto - aggiunge - il rinnovato Ecobonus 2024 contribuirà a fornire un indirizzo piuttosto chiaro in termini di gradimento del mercato verso le diverse alimentazioni e ricavarne elementi utili per preparare i futuri passi da compiere sull'accidentata strada della decarbonizzazione'.

Artusi si dice poi 'convinto che il meccanismo degli incentivi rappresenti un supporto importante per il mercato in generale e in particolare per i veicoli elettrificati, ma da solo e in una logica di contingenza normativa e di continua sperimentazione, risulta poco funzionale al sentiment della domanda, rallentando il passaggio a modelli più puliti ed ecologici che, invece, potrebbe essere favorito anche dall'adozione di una riforma fiscale davvero innovativa sul fronte dei veicoli nuovi'. Federauto rileva infine che 'negli ultimi tre giorni di marzo e' stato immatricolato il 40,1% del totale mercato, con punte di oltre il 50% per molti marchi'.

## Mercato auto, marzo 2024 negativo: interrotta una crescita durata 19 mesi

3 Aprile 2024 - 12:01



*La contrazione del mercato auto registra un trend negativo che interrompe una serie interrotta di incrementi mensili che durava da agosto 2022. L'attesa per i nuovi incentivi ha sicuramente contribuito al raffreddamento della domanda.*

**Segno negativo per il mercato dell'auto** italiano nel mese di **marzo 2024**. Secondo i dati diffusi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il mese scorso ha registrato 162.083 immatricolazioni di autovetture nuove, equivalenti al **-3,7%** rispetto a quelle consuntivate nello stesso mese del 2023.

Nel primo trimestre 2024 le immatricolazioni complessive ammontano a 451.261 unità, con una crescita su base annua del +5,7%, ma in progressivo peggioramento rispetto ai tassi di crescita da inizio anno.

La contrazione di marzo 2024 interrompe una serie interrotta di incrementi mensili che durava da agosto 2022: un brutto segnale per il mercato dell'auto italiano che per ritornare ai livelli pre-crisi deve ancora colmare un vuoto consistente (**-16,1% rispetto al primo trimestre 2019**).

Massimo Artusi, neo presidente di Federauto, la federazione dei concessionari auto, ha dichiarato: "**Il rallentamento del mercato continua ed è tale da apparire incoerente rispetto agli obiettivi di**

*decarbonizzazione che si è imposta l'Europa. A marzo si conferma quanto già emerso nei mesi precedenti, ovvero che in Italia la spinta verso l'elettrificazione su larga scala è ancora tutta da costruire e occorre un'accelerazione sul fronte dell'Ecobonus 2024, atteso da mesi e i cui tempi di attivazione sono ancora difficili da prevedere".*

In generale le tensioni sui prezzi dei veicoli a basse emissioni si traducono in **comportamenti di acquisto estremamente prudenti** da parte degli automobilisti e i nuovi incentivi auto 2024 - in corso di rimodulazione da parte del governo - dovrebbero contribuire a fornire un indirizzo più chiaro in termini di gradimento del mercato verso le diverse alimentazioni.

Sebbene gli incentivi rappresentino un supporto importante per il mercato dell'auto, gli addetti ai lavori hanno anche seri dubbi sulla possibilità che possano portare risultati significativi. Da più parti si segnala che per accelerare la transizione ecologica nel settore auto occorrerebbero misure strutturali come l'**eliminazione dell'Iva sui veicoli elettrici**, e per l'Italia, sottolinea Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor "*l'allineamento della normativa fiscale sull'auto aziendale allo standard europeo che prevede Iva e costi di esercizio integralmente deducibili per le auto aziendali*".

## IL MERCATO AUTO ITALIANO A MARZO 2024

Sul fronte delle alimentazioni, nel mese di marzo 2024 è **forte la decelerazione delle immatricolazioni di auto elettriche** (-35,5%, quota 3,2%) e ibride plug-in (-21,7%, quota 3,5%) che portano i volumi cumulati ad una decrescita rispettivamente del -19,9% e -23,8%.

**Andamento negativo anche per le autovetture diesel** che scendono del -27,6% (-17,7% tra gennaio e marzo), con quota al 15,1%, in linea con quella del primo trimestre. Le auto a benzina vedono un incremento mensile del +5,6% (quota 31,3%) e **le ibride elettriche registrano un +8,5%**, con una quota al 38,8%. Nel primo trimestre 2024 le auto a benzina crescono del +19,9%, le ibride elettriche del +12,6%, con quote di mercato rispettivamente del 31% e del 38,2%.

**Stabili le auto alimentate a gas** con una quota del 7,9 con quelle a metano che ottengono un risultato pari a +39,1%, a fronte però di una rappresentatività dello 0,2% sia nel mese che nel totale cumulato sul trimestre.

Dal punto di vista dei canali di vendita, nel mese di marzo 2024 si registrano flessioni su quello dei privati (-5,6%, quota 50,1%) e del noleggio (-6,9%, quota 34,4%). Le società segnano circa +12% (quota 15,5%), grazie al contributo delle **auto-immatricolazioni di case e concessionari** che rappresentano l'11,7% dei volumi di vendita mensili, con un incremento del +27,2% rispetto a marzo 2023.

Nei primi tre mesi del 2024, **le immatricolazioni di auto a privati sono in aumento** del +6,8%, il canale società rappresenta il 14% del mercato, con volumi in crescita del +9,3% mentre le auto al canale noleggio da inizio anno registrano un lieve incremento del +1,7% e una quota complessiva del 29,7%.

## Mercato auto: a marzo -3,7%, immatricolazioni auto elettriche -35,5%



Il mercato chiude negativo in attesa del nuovo Ecobonus passato alla Corte dei Conti. Il Presidente di Federauto Artusi: "Occorre mettere in campo più soluzioni per agevolare davvero la decarbonizzazione del settore auto".

Secondo i dati diffusi dal **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, marzo registra 162.083 immatricolazioni di autovetture nuove, il -3,7% rispetto a quelle consuntivate a marzo dell'anno precedente. Nel primo trimestre 2024 le immatricolazioni complessive ammontano a 451.261, con una crescita su base annua del +5,7%, in progressivo peggioramento rispetto ai tassi di crescita da inizio anno.

«Il rallentamento del mercato continua ed è tale da apparire incoerente rispetto agli obiettivi di decarbonizzazione che si è imposta l'Europa», dichiara **Massimo Artusi, il neo Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.**

«A marzo si conferma, infatti, quanto già emerso nei mesi precedenti ovvero che in Italia la spinta verso l'elettrificazione su larga scala è ancora tutta da costruire e, per rilanciare gli acquisti di auto a basse emissioni inquinanti, soprattutto quelli legati alle alimentazioni elettriche e plug-in, occorre un'accelerazione sul fronte del DPCM Ecobonus 2024, atteso da mesi, ora al vaglio contabile della Corte dei Conti e i cui tempi di attivazione della piattaforma di prenotazione curata da Invitalia sono ancora difficili da prevedere. Come era

stato previsto da molti operatori del comparto, la disarmonia normativa e le tensioni sui prezzi dei veicoli green» continua Artusi «si traducono in comportamenti di acquisto estremamente prudenti da parte della clientela, con una difficoltà permanente nella domanda di veicoli compresi nelle fasce di emissione 0-20 e 21-60 g/km di CO2».

«In tale contesto, il rinnovato Ecobonus 2024 contribuirà a fornire un indirizzo piuttosto chiaro in termini di gradimento del mercato verso le diverse alimentazioni e ricavarne elementi utili per preparare i futuri passi da compiere sull'accidentata strada della decarbonizzazione. Sono convinto che il meccanismo degli incentivi rappresenti un supporto importante per il mercato in generale e in particolare per i veicoli elettrificati, ma da solo e in una logica di contingenza normativa e di continua sperimentazione, risulta poco funzionale al sentiment della domanda» prosegue Artusi «rallentando il passaggio a modelli più puliti ed ecologici che, invece, potrebbe essere favorito anche dall'adozione di una riforma fiscale davvero innovativa sul fronte dei veicoli nuovi».

«Dunque, in questa fase» conclude Artusi «la priorità, più che inseguire chimere ideologiche di lungo periodo, è ridurre l'impatto ambientale in termini di inquinanti e di climalteranti tenendo conto di tutti i cicli che generano emissioni, senza dimenticare il contemporaneo miglioramento della sicurezza che un parco circolante più moderno genera sulla circolazione stradale, mettendo in campo un quadro efficace di soluzioni strutturali per agevolare davvero la decarbonizzazione del nostro settore».

**Dal punto di vista dei canali di vendita**, nel mese si registrano flessioni su quello dei privati (-5,6%, quota 50,1%), e del noleggio (-6,9%, quota 34,4%); le società segnano circa +12% (quota 15,5%), grazie al contributo delle auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio) che, secondo le elaborazioni Federauto sui dati Dataforce, rappresentano l'11,7% dei volumi di vendita mensili, con un incremento del +27,2% rispetto a marzo 2023. Nei primi tre mesi del 2024, le immatricolazioni di auto a privati sono in aumento del +6,8% con una quota di mercato del 56,3%; il canale società rappresenta il 14% del mercato, con volumi in crescita del +9,3% mentre le auto al canale noleggio da inizio anno registrano un lieve incremento del +1,7% e una quota complessiva del 29,7%.

Sul fronte delle alimentazioni, anche a marzo è **forte la decelerazione delle immatricolazioni delle auto elettriche (-35,5%, quota 3,2%) e plug-in (-21,7%, quota 3,5%)** che portano i volumi cumulati ad una decrescita rispettivamente del -19,9% e -23,8% e una rappresentatività del 2,9% e 3,2%. Andamento negativo anche per le autovetture

diesel che scendono del -27,6% (-17,7% tra gennaio e marzo), con quota al 15,1%, in linea con quella del primo trimestre. Le auto a benzina vedono un incremento mensile del +5,6% (quota 31,3%) e le ibride elettriche registrano un +8,5%, con una quota al 38,8%. Nel primo trimestre 2024 le auto a benzina crescono del +19,9%, le ibride elettriche del +12,6%, con quote di mercato rispettivamente del 31% e del 38,2%. Infine, le auto alimentate a gas sono sostanzialmente stabili nel mese con una quota al 7,9%; quelle a metano ottengono un risultato positivo pari a +39,1% ma una rappresentatività dello 0,2% sia nel mese che a livello cumulato.

## RADIO24: MERCOLEDI' LA DIGITAL ROUND TABLE 'LE SFIDE DELLA MOBILITA' DEL FUTURO'

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 06 apr - Da sempre concetti come cambiamento, rinnovamento ed evoluzione si legano a filo doppio all'idea di movimento. E oggi, mentre il settore della mobilita' e' attraversato da profonde trasformazioni, questo binomio si e' fatto ancora piu' solido. Il 10 aprile dalle ore 15.00 la Digital Round Table 'Le sfide della mobilita' del futuro' con Massimo De Donato, giornalista e conduttore di Radio 24, fa il punto, insieme agli esperti del settore, sui profondi cambiamenti che stanno spingendo l'intera filiera. Spazio, dunque, agli interventi sulle infrastrutture e sulle piu' moderne tecniche di regolazione del traffico con Valter Gavello - Investment Intelligent Transport Systems Advisor Mundys; all'evoluzione della mobilita' elettrica in Italia con Francesco Naso - Segretario Generale di Motus-E, alle ultime novita' della ricerca per la conversione green dei veicoli con Silvia Bodoardo - Docente del Politecnico di Torino e parte dell'Electrochemistry Group; al mercato e alle nuove forme di distribuzione delle auto con Massimo Artusi - Presidente Federauto - e ai cambiamenti digitali e tecnologici nel settore automotive con Pietro Sportelli, Head of Indicata Italy e Giuseppe Faranda Cordella, CEO di Drivesec. Partner dell'evento: Mundys.



## Conferenza nazionale “La mobilità del futuro” organizzata da Automobile Club Molise



### la Mobilità del Futuro

CAMPOBASSO – Martedì 16 aprile alle ore 9:30, presso il Teatro Savoia in piazza Gabriele Pepe 5 a Campobasso, Automobile Club Molise organizza il convegno dal titolo “La mobilità del futuro”.

Interverranno Riccardo Tesone, Presidente dell’Automobile Club Molise, Francesco Roberti, Presidente della Regione Molise, Michele Marone, Assessore alla Mobilità, Lavori Pubblici, Viabilità e Infrastrutture della Regione Molise, Maria Chimisso, Direttrice dell’Ufficio Scolastico della Regione Molise, Massimo Artusi, Presidente Federauto, Fabio Orecchini, Direttore CARE (Centro Auto Ricerca Evoluzione) e Professore ordinario presso LUISS Business School, e Vito Mauro dell’Osservatorio Smart Road.



**.NEWS** Verso una mobilità

## innovativa: incontro a Campobasso

### Esperti dialogano sul futuro del settore nella Regione

Durante un recente incontro al Teatro "Savoia" di Campobasso, organizzato dall'Automobile Club Molise, esperti ed autorità regionali si sono riuniti per discutere le sfide e le opportunità legate alla "Mobilità del futuro". All'evento, moderato da **Francesco Meleca** e **David Giudici**, hanno partecipato circa 200 studenti, oltre a rappresentanti istituzionali e del settore.

Il presidente di Aci Molise, **Alessandro Tesone**, ha sottolineato l'importanza del progresso tecnologico per ridurre il numero degli incidenti stradali, che sono ancora prevalentemente causati da errori umani. Ha evidenziato la necessità di infrastrutture adeguate per supportare le nuove tecnologie di sicurezza veicolare e stradale.

**Francesco Roberti**, presidente della Regione Molise, ha messo in luce il ruolo centrale dei giovani nella mobilità futura, non solo come automobilisti, ma anche come pedoni ed utilizzatori di mezzi di trasporto sostenibili come biciclette e monopattini.

L'assessore **Michele Marone** ha discusso l'esigenza di migliorare i collegamenti interni regionale e l'integrazione con la rete di alta velocità, indicando le risorse già stanziare per l'elettrificazione delle linee ferroviarie locali e la connessione con Roma.

**Vito Mauro** dell'Osservatorio per le Smart Road ha evidenziato le potenzialità della transizione digitale ed energetica in atto, mentre **Fabio Orecchini** ha parlato dell'evoluzione dell'auto in un ecosistema energetico digitale, con un focus sulle auto elettriche ed ibride.

Infine, **Massimo Artusi** di Federauto ha ricordato l'importanza della diversità tecnologica nel mercato automobilistico per rispondere alle varie esigenze di mobilità. Il convegno ha quindi ribadito l'importanza di un approccio integrato ed innovativo per costruire la mobilità di domani.

# AsConAuto conferma un sostanziale incremento del proprio volume di affari

Nel primo trimestre del 2024, AsConAuto registra un volume di affari di 294.474.385 euro: un segnale positivo rispetto ai 246.381.264 euro del primo trimestre del 2023. **Questa crescita del +19,5% segue l'incremento del 20,88%** nello stesso periodo dell'anno precedente e sottolinea il successo del progetto innovativo, in un settore in rapida evoluzione. Un risultato ottenuto grazie alle eccellenti performance di una organizzazione collaudata e in grado di cogliere le nuove sfide del mercato, evidenzia il presidente Roberto Scarabel.

«Collaborazione e dialogo – **sottolinea il presidente Scarabel** – sono due concetti fondamentali per noi di AsConAuto che stiamo costruendo il service del futuro perché le sfide non riguardano solo le vendite di autovetture. Da quando si è insediato, questo Consiglio Direttivo lavora per individuare i partner migliori per offrire ai soci concessionari e ai clienti autoriparatori gli strumenti per competere e crescere in questo mondo, dove crediamo ci sia spazio per la professionalità. Un lavoro che ha già portato alcuni frutti, grazie anche alla ripartenza di Service Day, in programma a ottobre a Verona e Automotive Dealer Day, in calendario sempre a Verona dal 14 al 16 maggio prossimi».

A questi risultati, si aggiunge **la recente elezione di Roberto Scarabel come vicepresidente nel Comitato Esecutivo di Federauto** nel corso dell'assemblea che 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. Il presidente di AsConAuto, entra a fare parte del Comitato Esecutivo (con delega al coordinamento del Comitato Tecnico After-Sales & Repairs) con i vicepresidenti Plinio Vanini per il settore auto, Maria Fiorentino per il settore bus, Francesco Ascani con delega amministrazione e finanza e Carlo Alberto Jura. Il conferimento di questo incarico a Roberto Scarabel riconosce il significativo impegno di AsConAuto e la leadership raggiunta nel settore specifico in Europa, ormai un modello da imitare nel comparto automotive. **L'approccio innovativo** di AsConAuto alla digitalizzazione e alla innovazione delle pratiche commerciali continua a dimostrare la propria efficacia e prospetta successi futuri. La squadra al vertice esprime una leadership visionaria in grado di

affrontare le sfide del mercato, inclusa quella della transizione verso una mobilità più sostenibile.

**Il presidente Roberto Scarabel, alla guida di AsConAuto dal 2022 e vicepresidente di Federauto**, ha consolidate esperienze professionali nel settore automobilistico. Oggi il suo gruppo rappresenta nel settore automotive i marchi Audi, Volkswagen, Seat, Cupra, VW Veicoli Commerciali, Ducati, Aprilia, Moto Guzzi, Royal Enfield ed Aixam in 14 sedi. Attualmente, è amministratore unico del gruppo a totale partecipazione familiare, oltre che presidente del Consorzio DOC Ricambi Originali di Padova-Castelfranco Veneto e Rovigo.

# Volume d'affari AsConAuto positivo nei primi 3 mesi 2023

Incremento percentuale del 19,5% rispetto allo scorso anno



AsConAuto, l'Associazione dei consorzi dei concessionari italiani, ha fatto segnare una crescita del 19,5% nel primo trimestre del 2024, con un volume di affari pari a 294.474.385 euro in confronto ai 246.381.264 euro del primo trimestre del 2023.

Continua quindi il trend positivo dell'anno precedente, quando l'incremento nello stesso periodo fu del 20,88%.

Una performance commerciale maturata grazie all'operato di una organizzazione collaudata, nella quale, recentemente, c'è stata la nomina di Roberto Scarabel, nel ruolo di vicepresidente all'interno del comitato esecutivo di federauto durante l'assemblea che ha visto l'investitura, all'unanimità, del nuovo presidente della federazione Massimo Artusi, della Romana Diesel Spa, per il triennio 2024-2027.

"Collaborazione e dialogo - sottolinea Scarabel - sono due concetti fondamentali per noi di AsConAuto che stiamo costruendo il service del futuro perché le sfide non riguardano solo le vendite di autovetture. Da quando si è insediato, questo consiglio direttivo lavora per individuare i partner migliori per offrire ai soci concessionari e ai clienti autoriparatori gli strumenti per competere e crescere in questo mondo, dove crediamo ci sia spazio per la professionalità".



**FEDERAUTO**

Federazione Italiana Concessionari Auto

**TRUCK**  
**Cartaceo**

# Diamo i numeri

a cura di  
Tiziana Altieri

## ANNO 2027

Lo scorso 10 aprile il Parlamento Europeo, con 341 voti favorevoli, ha adottato in via definitiva nuove misure per rafforzare gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 per i nuovi veicoli pesanti. Le emissioni di CO2 degli autocarri e degli autobus dovranno essere ridotte del 45 per cento per il periodo 2030-2034, del 65 per il 2035-2039 e del 90 per cento a partire dal 2040. Dal 2030 anche rimorchi e semirimorchi dovranno fare la loro parte con un taglio delle emissioni del 7,5 e del 10 per cento. Previsto, però, un riesame dettagliato dell'efficacia e dell'impatto delle nuove norme entro il 2027. Lo scopo è valutare, tra l'altro, se applicare le norme ai piccoli camion, se introdurre una nuova metodologia per la registrazione dei veicoli pesanti alimentati esclusivamente a combustibili CO2 neutri e valutare l'impatto di un eventuale fattore di correzione del carbonio nella transizione verso veicoli pesanti a emissioni zero.

"La ratifica del Regolamento CO2 per i veicoli pesanti - ha commentato **Massimo Artusi**, presidente Federauto - non è una battaglia vinta dai sostenitori della trazione elettrica come unico vettore energetico, né una sconfitta irrimediabile di quelli del mix di alimentazioni carbon neutral, ma il passo d'addio di una legislatura che ha vissuto con tormento una partenza sotto le bandiere dell'ideologia, ammainate



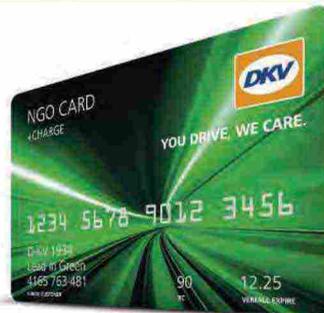
una alla volta sotto il peso della realtà. Lo dimostrano le concessioni che la componente più ideologizzata della maggioranza e del Parlamento ha dovuto accordare a quelle più pragmatiche con la verifica a cui

sottoporre fra tre anni le norme appena approvate. Ne è uscito una sorta di pasticcio normativo, che ingenera confusione e frena quella che, a nostro avviso, è la priorità del momento: ridurre da oggi l'impatto ambientale per inseguire domani più da vicino la neutralità carbonica. Al prossimo Parlamento chiediamo, pertanto, fin da ora coerenza normativa nella decarbonizzazione rispetto ai parametri definiti dalla Direttiva RED III; la pluralità tecnologica nei processi di decarbonizzazione, definendo l'obiettivo, ma lasciando i singoli paesi la scelta della tecnologia per raggiungerli; una diversificazione dei

vettori energetici che consenta, accanto all'elettrico, l'uso dei biocarburanti carbon neutral e dell'idrogeno verde. Ci auguriamo che la nuova governance che scaturirà dalle elezioni europee, approfittando anche della verifica del 2027, sappia revisionare i Regolamenti sul processo di decarbonizzazione dei trasporti, adottando un approccio meno ideologico e sappia cogliere nella nostra voce di concessionari quella di un attore complessivo che vive il mercato sul territorio ed è il più vicino ai desideri e ai bisogni di quei cittadini che essa è chiamata a rappresentare".

## CANONE ZERO

Sostenere in modo concreto le organizzazioni che operano su base volontaria o si impegnano per il bene della collettività: è l'obiettivo della Dkv Card NGO, la soluzione di Dkv Mobility, piattaforma B2B leader in Europa per i pagamenti e le soluzioni on the road, specifica per le organizzazioni no-profit. Niente canone per la Dkv Card NGO che contribuisce alla protezione del clima sostenendo progetti di compensazione delle emissioni di carbonio certificati Gold Standard attraverso il partner di Dkv Mobility myclimate. La carta offre l'accesso a 66.000 stazioni



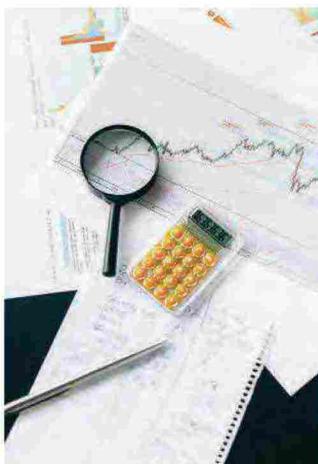
di rifornimento e a circa 666.000 punti di ricarica per le flotte elettriche in tutta Europa. "Associazioni, società no-profit e iniziative sociali - ha sottolineato **Marco Bernardelli**, Managing Director di Dkv Mobility Italia - sono i fili che, intrecciandosi, costituiscono il nostro tessuto solidale. Proprio per questo, abbiamo deciso di offrire il nostro piccolo contributo alla comunità sviluppando una carta a tariffa agevolata, come aiuto concreto a tutti coloro che quotidianamente introducono le proprie energie per favorire una società migliore".

## Numeri

# 56.288 VEICOLI COMMERCIALI E 7.832 INDUSTRIALI

Rallentano a marzo i veicoli commerciali: 20.280 unità immatricolate hanno fatto segnare un +6,6 per cento, una crescita meno contenuta di quella dei mesi precedenti, sempre a doppia cifra. Il primo trimestre dell'anno archivia un incremento del 19,5 per cento a 56.288 unità. *"Auspichiamo un'accelerazione - ha sottolineato Michele Crisci, presidente dell'Unrae - dell'iter per la piena operatività degli incentivi considerata la paralisi che si è generata sul mercato dei veicoli a zero emissioni, che hanno dimezzato la loro quota rispetto al primo trimestre 2023 (1,8 contro 3,6 per cento)".* Ricordiamo che il nuovo schema 2024 prevede bonus per i veicoli a zero emissioni con o senza rottamazione; estensione dell'incentivo alle altre alimentazioni a fronte di rottamazione (con importi inferiori); estensione alle società di noleggio; conferma della gradualità del bonus in funzione della massa del veicolo incentivato.

Altra questione aperta: quella delle infrastrutture di ricarica. *"Continuiamo a sollecitare il Ministero - ha aggiunto Crisci - ad adottare misure opportune per stimolare una più ampia partecipazione, al fine di garantire il pieno utilizzo delle risorse stanziare, circa 360 milioni di euro, per lo sviluppo di un'infrastruttura di ricarica capillare anche sulle superstrade, secondo quanto stabilito dagli obiettivi indicati dal PNRR (almeno 7.500 infrastrutture di ricarica superveloci)".* La struttura del mercato del 1° trimestre 2024 mostra come sia il noleggio a lungo termine a trainare il mercato: oggi detiene uno share del 34,9 per cento.



Enti e società con un 37 per cento mantengono la prima posizione ma retrocedono di 3,3 punti. Sul fronte delle motorizzazioni nel periodo gennaio-marzo il diesel guadagna altri 2 punti di quota rispetto allo stesso periodo 2023, all'81,9. In crescita anche gli ibridi al 9,2 per cento. La benzina scende al 4,1, il gpl al 2,8, il metano allo 0,1 per cento, come i veicoli plug-in. I veicoli Bev, come già detto, si fermano all'1,8 per cento.

Leggera contrazione, nel terzo mese dell'anno, per i veicoli industriali: 2.610 truck indicano un -0,9 per cento sullo stesso mese 2023. Da gennaio sono stati immatricolati 7.832 over 3,5 tonnellate, +5,9 per cento sui primi tre mesi dell'anno precedente.

*"I dati dell'immatricolato di marzo - ha spiegato Paolo A. Starace, Presidente della Sezione Veicoli Industriali dell'Unrae - sono coerenti con le previsioni Unrae di inizio anno. Il mercato inizia a riflettere le ben note difficoltà dell'autotrasporto e la flessione in volume dei mezzi pesanti potrebbe diventare molto più preoccupante se il Governo non interverrà con urgenti misure a sostegno del settore. Purtroppo, appare chiaro che attualmente le istanze del trasporto pesante non rientrano tra le priorità dell'Esecutivo. Coerentemente con quanto previsto per gli altri comparti, come quello dell'auto e dei veicoli commerciali, riteniamo indifferibile un intervento concreto ed efficace per far ripartire il mercato e sostenere in maniera fattiva il necessario rinnovo del parco".*

## 100 ELETTRICI VOLVO

DFDS, la più grande compagnia di navigazione e logistica del Nord Europa, punta sulla mobilità elettrica. L'azienda ha ordinato a Volvo altri 100 truck zero emissioni che porta a 125 il totale in flotta. Novantacinque sono già operativi in Svezia, Danimarca, Lituania, Belgio e Paesi Bassi, mentre i restanti 30 saranno consegnati nel corso del 2024. *"Sono molto orgoglioso - ha detto Roger Alm, presidente di Volvo Trucks - di continuare la nostra stretta collaborazione con DFDS. Questo ordine per altri 100 camion elettrici Volvo è la prova della loro fiducia nella nostra azienda. Il grande aumento della flotta di camion elettrici di DFDS dimostra che il trasporto a zero emissioni è una soluzione praticabile qui e ora".* I truck scelti sono i nuovi FH Electric e FM Electric.



6 - 05 2024

## 15 LUGLIO 2024

Dallo scorso 15 aprile e fino al prossimo 15 luglio sarà possibile presentare le domande per la seconda edizione di Guidiamo Sicuro, la campagna di formazione promossa dall'Albo degli Autotrasportatori in collaborazione con RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti. Le istanze potranno essere presentate esclusivamente attraverso il sito di RAM. Il progetto, della durata di 24 mesi, consentirà la formazione teorica e pratica di 1800 conducenti appartenenti a qualsiasi tipologia di azienda conto terzi iscritta all'Albo Nazionale degli Autotrasportatori, in regola con il pagamento delle quote.

www.vietrasportiweb.it



**Mobilità a Roma**

Tutto su bus  
metro  
e traffico  
alle pag. 14 e 15

# T&M TRASPORTI & MOBILITÀ

**ON AIR - IN RADIO**

Inquadrando il QR Code qui a destra col tuo cellulare potrai ascoltare notizie, musica e aggiornamenti meteo su RadioRomaMobilità.



## Telecamere e guardie private per la sicurezza degli abitanti nell'area di Tor Bella Monaca. Firmato ieri un patto tra Istituzioni

Un nuovo progetto pilota per aumentare la sicurezza e l'ordine pubblico a Tor Bella Monaca. È l'obiettivo del Protocollo d'intesa siglato ieri al Viminale, tra il ministro dell'Interno Matteo Piantedosi, il ministro dello Sport Andrea Abodi, il presidente della Regione Lazio Francesco Rocca e il sindaco di Roma Roberto Gualtieri. Il progetto punta anche al recupero del patrimonio di edilizia residenziale pubblica e dell'illuminazione pubblica stradale, nell'intero complesso residenziale di via Santa Rita da Cascia compreso tra i civici 20 e 50. Sarà installato un impianto di videosorveglianza, istituito un servizio di sicurezza e portierato, verranno ristrutturati diversi alloggi da assegnare ai portieri e alle forze dell'ordine e realizzato un impianto polisportivo. L'intesa avrà durata triennale. L'intento è rimarcare l'interesse delle istituzioni per riqualificare un quartiere troppe volte stretto tra degrado e criminalità. Questo patto tra Istituzioni si aggiunge ai lavori di riqualificazione in corso su via di Tor Bella Monaca da circa un mese, a cura del Dipartimento dei Lavori

pubblici Csimu che sta curando gli interventi su circa 3 km nel tratto di strada compreso tra la via Casilina e il Raccordo Anulare, in entrambi i sensi di marcia. Per abbreviare i tempi di esecuzione, gli interventi vengono effettuati sia in orario diurno che notturno. Oltre alla riqualificazione del manto stradale, sono previste la sistemazione delle griglie ostruite, dei chiusini e delle caditoie, la rimessa in quota dei tombini dissestati, il rifacimento della segnaletica orizzontale, lo sfalcio del verde infestante e anche la realizzazione degli scivoli per i diversamente abili ora mancanti sui marciapiedi. L'assessore ai Lavori pubblici Ornella Segnalini, in una dichiarazione sul tema, ha sottolineato: "Abbiamo avviato un nuovo cantiere su un asse strategico di Roma. Con questo lavoro ridiamo all'importante arteria romana la sua piena funzionalità. In questo quartiere stiamo attuando un'importante opera di rigenerazione urbana che porterà alla riqualificazione delle facciate e degli appartamenti del comparto R5."

**MEZZI NON DI LINEA**

### Patané: "Per il servizio taxi, oltre alle doppie guide, servono nuove licenze"

A Roma le doppie guide taxi hanno generato 450 nuove seconde guide, ma per il servizio esiste una domanda inesausta di trasporto sulla quale intervenire. Lo ha affermato l'assessore alla Mobilità Eugenio Patané nel corso di una trasmissione radiofonica spiegando che "bisognerà rilasciare

nuove licenze in accordo con i sindacati. Per quanto riguarda le tariffe, bisogna fare attenzione perché se le aumentiamo troppo significa scoraggiare l'uso del servizio". Intanto ieri il ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, ha presentato la bozza di tre decreti attuativi per il settore taxi e Ncc.

**GIU' ANCHE LE ELETTRICHE**

### In calo le vendite di auto, rispetto a marzo 2023 -3,7 per cento

Tempi difficili per il mercato dell'auto in Italia. Dopo più di un anno e mezzo consecutivo di crescita, a marzo sono state immatricolate 162.083 vetture nuove, il 3,7% in meno rispetto allo stesso mese del 2023. Tuttavia nei primi tre mesi è stato venduto il 5,7% di auto in più rispetto al primo trimestre dello scorso anno. Brusca fre-

nata anche per le auto elettriche che calano del 34,4% a marzo e del 18,5% nel trimestre. Tra le reazioni, anche la posizione di Federauto. Il mercato, secondo la federazione dei concessionari, è in attesa dell'Ecobonus 2024: "In Italia la spinta verso l'elettrificazione su larga scala è ancora tutta da costruire".

**DAL 9 APRILE**

### Trasporto scolastico: da martedì si aprono le iscrizioni online

Conto alla rovescia per l'apertura delle iscrizioni al servizio di Trasporto scolastico per l'anno 2024/2025. La domanda si potrà presentare dal 9 aprile. Possono accedere gli alunni iscritti alle scuole dell'infanzia (capitolina e statale), alle scuole primarie statali e alle secondarie

di I grado e II grado (queste ultime solo per alunni con disabilità). Le richieste si presentano solo online dal portale comune.roma.it. Per il servizio rivolto agli alunni con disabilità, invece, è possibile presentare la domanda in qualsiasi momento dell'anno.

**IL RESTYLING**

### Aperti i cantieri per dare un nuovo volto a piazza San Giovanni in Laterano

Dopo piazza Pia, è uno dei cantieri più rilevanti del Giubileo, anche in considerazione dell'importanza della basilica di San Giovanni per la Chiesa Cattolica e per la diocesi di Roma in particolare. Sul piazzale antistante la basilica sono iniziati i lavori di riqualificazione che realizzeranno, sull'area pedonale di circa 10mila metri quadrati, uno spazio con sedute, nuove aiuole e fontane a raso. I lavori, a cura del Dipartimento capitolino Csimu (Coordinamento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana) hanno un importo di 15 milioni di euro.

fontane a raso per contrastare le isole di calore. Tutti i lavori che verranno eseguiti sulla piazza, a partire dalla cantierizzazione, non avranno nessuna ripercussione sul traffico cittadino, svolgendosi su un'area pedonale". Al termine di questa prima fase "inizieranno le lavorazioni - spiega l'assessore ai Lavori Pubblici Ornella Segnalini - che saranno concluse per l'Anno Santo. Un altro grande cantiere giubilare è partito per ridisegnare uno spazio urbano e valorizzare al massimo la sua funzione di luogo di fede e di incontro".

Come spiega una nota dello stesso dipartimento, "le lavorazioni avviate riguardano la prima fase di cantierizzazione in cui vengono perimetrate le aree di lavoro. I lavori prevedono il rifacimento della pavimentazione con una particolare attenzione al mantenimento del verde pubblico e alla sostenibilità ambientale. La sistemazione del piazzale include aiuole dotate di impianto di innaffiamento automatico e



# T&M TRASPORTI & MOBILITÀ

(C) Ded Digital e Servizi | 1712186255 | tel. +39 06 27521 | [www.leggo.it](http://www.leggo.it)

## SUL WEB

Vuoi conoscere le ultime notizie sulla mobilità a Roma? Inquadra col cellulare il QR Code qui a destra e sarai sul sito [romamobilita.it](http://romamobilita.it)



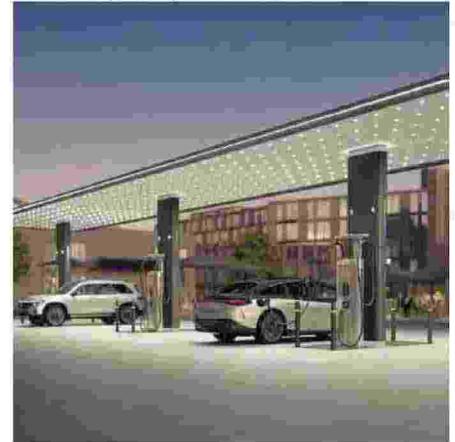
## COLLABORAZIONI INTERNAZIONALI GREEN

### Il progetto europeo "USER-CHI" per promuovere la mobilità elettrica Roma, Firenze e altre 5 città dell'Ue studiano le future stazioni di ricarica

Sviluppare soluzioni per la ricarica dei veicoli. Soddisfare le esigenze degli utenti della mobilità elettrica, favorendo l'intermodalità. Il progetto europeo "USER-CHI" (Innovative solutions for USER centric CHarging Infrastructure) iniziato nel 2020, si conclude quest'anno. L'evento finale sarà la conferenza del 18 giugno a Bruxelles. Intanto, nella Capitale, il prossimo 8 aprile sarà presentato un modello di postazione che ha l'obiettivo di facilitare la ricarica dei veicoli elettrici. Il progetto è stato sviluppato in collaborazione tra Roma Servizi per la Mobilità, ENEL-X, ENEA e la start up DSI. Ma entriamo nel merito di USER-CHI. L'obiettivo generale del progetto è mettere l'utente al centro di un cambiamento che abbia la mobilità elettrica come elemento distintivo. In un percorso di 4 anni di ricerca e pianificazione di modelli, cinque sono state le città dell'Unione europea chiamate a cooperare con progetti differenti ma obiettivi comuni: Barcellona, Roma, Berlino, Budapest e Turku. Coinvolte anche Firenze e la città spagnola di Murcia per la validazione dei risultati. "Il settore europeo dei veicoli elettrici si è evoluto in modo significativo negli ultimi anni" - si legge nel sito della Commissione europea per la presentazione del progetto

nel 2019 -, "Quindi accelerare la mobilità elettrica è una priorità e richiede una serie di misure innovative, finalizzate al sostegno di una mobilità più sostenibile". Il progetto, co-finanziato dalla Commissione Europea, promuove l'adozione del mercato della mobilità elettrica su larga scala attraverso soluzioni intelligenti, nuovi modelli di business e nuove condizioni nel quadro normativo. Semplice il principio di partenza: la necessità di sostenere la diffusione del mercato dell'elettrico alimentato dall'industria, guidato dalle città e incentrato sull'utente. USER-CHI ha il compito di individuare le strategie per promuovere una massiccia adozione dell'elettrico in Europa, coinvolgendo un partenariato di 23 organizzazioni da sei Paesi europei chiamati a dare il loro contributo di conoscenza per uno studio che vuole mettere, in una virtuosa connessione, ricerca, fornitori di tecnologia e utenti finali. Un progetto, quindi, con un forte impatto a livello europeo per accelerare un largo utilizzo della mobilità elettrica attraverso soluzioni ad alto valore aggiunto, come i sistemi di ricarica progettati in funzione degli utenti, ma anche con una attenzione al quadro normativo, alle innovazioni tecnologiche di facile utilizzo e ai nuovi mo-

delli di business. Come spiega la ricercatrice Natascia Andrenacci di Enea: "Tra le necessità di partenza compaiono la tempistica di ricarica del veicolo elettrico, le fonti alternative di energia utilizzate e l'offerta di servizi aggiuntivi, volte a favorire un'ampia penetrazione sul mercato di questo tipo di mobilità".

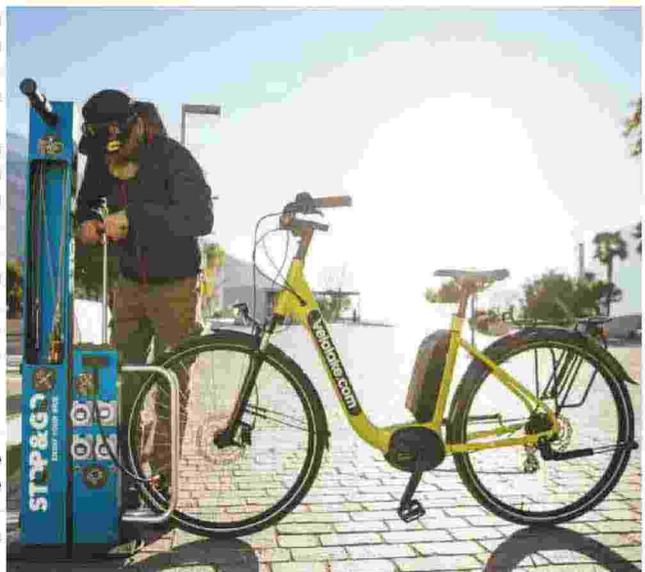


## PER E-BIKE E MONOPATTINI

### Nella Capitale si lavora per rendere più capillare la rete di colonnine Anche il fotovoltaico entra nella ricerca applicata al territorio

Una distribuzione capillare e proporzionata degli impianti in tutti i Municipi di Roma, una migliore interoperabilità per facilitare gli utenti e interventi per arginare le soste abusive. Dalla scorsa estate è in vigore il nuovo regolamento per l'installazione e la gestione delle colonnine di ricarica ad uso dei veicoli elettrici, dopo l'approvazione dell'Assemblea capitolina e in sostituzione del precedente regolamento del 2018. Tra gli elementi peculiari del documento, l'indicazione di pianificare e programmare la distribuzione degli impianti di ricarica per coprire tutta la città, concordando anche con la Sovrintendenza il posizionamento nelle zone centrali e di maggior pregio. Gli impianti di ricarica saranno anche inseriti nel Maas. Proprio in tema di stazioni di ricarica, la prossima settimana è in programma un'iniziativa sempre nell'ambito del progetto USER-CHI. Prima tappa sarà la sede di Enel-X, nella zona

di via Ostiense, per la presentazione di una tettoia a pannelli fotovoltaici, realizzata dalla stessa società per il prodotto denominato IN-SOC, da utilizzare per la ricarica di biciclette e monopattini. Tecnologia e intermodalità: con la bicicletta ricaricata grazie al fotovoltaico, si percorrerà la pista ciclabile in direzione della fermata metro San Paolo, dove la bici sarà parcheggiata in uno dei bike box. Nella stessa giornata è prevista la ricarica di un veicolo della flotta sharing di Roma Servizi per la Mobilità, usufruendo dell'app "Incar" per la prenotazione del punto di ricarica, sviluppata all'interno del progetto. Con l'occasione, rappresentanti di Rsm illustreranno le misure messe in atto per promuovere la mobilità elettrica, a partire dal Piano di settore, le strategie e le criticità. L'intero evento verrà filmato per condividere i risultati del progetto di Roma con quelli delle altre città partner.



[www.romamobilita.it](http://www.romamobilita.it) - Trasporti&Mobilità a cura di Roma Servizi per la Mobilità Anno XXIII n. 65 - Reg. Trib. Roma n. 163 del 24/4/2001 - Direttore Responsabile: Catia Acquesta  
Redazione: via Silvio D'Amico 40 - 00145 Roma - 06/96049109 - email [tm@romamobilita.it](mailto:tm@romamobilita.it) - Giovedì 4 aprile 2024



# **TRUCK**

## **Web**

## Artusi (Federauto): dopo il voto UE sulle emissioni, serve coerenza normativa

“Ne è uscito”, ha detto il presidente di Federauto, Massimo Artusi, “una sorta di pasticcio normativo, che ingenera confusione e frena quella che, a nostro avviso, è la priorità del momento: ridurre da oggi l’impatto ambientale per inseguire domani più da vicino la neutralità carbonica”.

04/11/2024 di Redazione



Il **presidente di Federauto, Massimo Artusi**, intervenendo a Roma al convegno NGV Italy sul tema “Superare la transizione ideologica”, ha affermato: “**La ratifica da parte del Parlamento europeo del [Regolamento CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti](#), nel testo uscito dall’accordo di Trilogo del febbraio scorso, non è una battaglia vinta dai sostenitori della trazione**

**elettrica** come unico vettore energetico, né una sconfitta irrimediabile di quelli del mix di alimentazioni carbon neutral come i biofuel, ma il passo d'addio di una legislatura che ha vissuto con tormento – manifestatosi in defezioni e cambi di maggioranza – una partenza sotto le bandiere dell'ideologia, ammainate una alla volta sotto il peso della realtà”.

“Lo dimostrano”, ha continuato Artusi, “le concessioni che la componente più ideologizzata della maggioranza e del Parlamento ha dovuto accordare a quelle più pragmatiche con la verifica a cui sottoporre fra tre anni le norme appena approvate, anche alla luce dei progressi scientifici raggiunti, sia con altri atti normativi che definiscono carbon neutral i biocarburanti (la Direttiva RED III) o che introducono come metodo per il calcolo della CO<sub>2</sub> quel ciclo well-to-wheel nel quale l'alimentazione elettrica è più climalterante dei carburanti bio o sintetici (direttiva Count Emission del Pacchetto Mobilità)”.

“Ne è uscito”, ha detto ancora il presidente di [Federauto](#), “**una sorta di pasticcio normativo**, che ingenera confusione e frena quella che, a nostro avviso, è la priorità del momento: ridurre da oggi l'impatto ambientale per inseguire domani più da vicino la neutralità carbonica”.

«Al prossimo Parlamento chiediamo, pertanto, fin da ora, la **coerenza normativa** nella decarbonizzazione rispetto ai parametri definiti dalla Direttiva RED III; la **pluralità tecnologica** nei processi di decarbonizzazione, definendo l'obiettivo, ma lasciando i singoli paesi la scelta della tecnologia per raggiungerli; una **diversificazione dei vettori** energetici che consenta, accanto all'elettrico, l'uso dei biocarburanti carbon neutral e dell'idrogeno verde”.

## **Federauto: Artusi, dopo voto UE su Co2 per HDV spetta a Governance migliorare regolamenti**

(FERPRESS) – Roma, 11 APR – “La ratifica da parte del Parlamento europeo del Regolamento CO2 per i veicoli pesanti, nel testo uscito dall’accordo di Trilogo del febbraio scorso, non è una battaglia vinta dai sostenitori della trazione elettrica come unico vettore energetico, né una sconfitta irrimediabile di quelli del mix di alimentazioni carbon neutral come i biofuel, ma il passo d’addio di una legislatura che ha vissuto con tormento – manifestatosi in defezioni e cambi di maggioranza – una partenza sotto le bandiere dell’ideologia, ammainate una alla volta sotto il peso della realtà”. Lo ha affermato il presidente di Federauto, Massimo Artusi, intervenendo a Roma al convegno NGV Italy sul tema «Superare la transizione ideologica».

“Lo dimostrano”, ha continuato Artusi, “le concessioni che la componente più ideologizzata della maggioranza e del Parlamento ha dovuto accordare a quelle più pragmatiche con la verifica a cui sottoporre fra tre anni le norme appena approvate, anche alla luce dei progressi scientifici raggiunti, sia con altri atti normativi che definiscono carbon neutral i biocarburanti (la Direttiva RED III) o che introducono come metodo per il calcolo della CO2 quel ciclo Well-to-Wheel (dalla fonte alla ruota) nel quale l’alimentazione elettrica è più climalterante dei carburanti bio o sintetici (direttiva Count Emission del Pacchetto Mobilità)”.

“Ne è uscito”, ha detto ancora il presidente di Federauto, “una sorta di pasticcio normativo, che ingenera confusione e frena quella che, a nostro avviso, è la priorità del momento: ridurre da oggi l’impatto ambientale per inseguire domani più da vicino la neutralità carbonica”.

“Al prossimo Parlamento chiediamo, pertanto, fin da ora”, ha proseguito Artusi, “un impegno basato su tre pilastri:

1. la coerenza normativa nella decarbonizzazione rispetto ai parametri definiti dalla Direttiva RED III;
2. la pluralità tecnologica nei processi di decarbonizzazione, definendo l’obiettivo, ma lasciando i singoli paesi la scelta della tecnologia per raggiungerli;
3. una diversificazione dei vettori energetici che consenta, accanto all’elettrico, l’uso dei biocarburanti carbon neutral e dell’idrogeno verde”.

“Ci auguriamo”, ha concluso Artusi, “che la nuova governance che scaturirà dalle elezioni europee del prossimo giugno, approfittando anche della verifica del 2027, sappia revisionare i Regolamenti sul processo di decarbonizzazione dei trasporti, adottando un approccio meno ideologico e sappia cogliere nella nostra voce di concessionari quella di un attore complessivo che vive il mercato sul territorio ed è il più vicino ai desideri e ai bisogni di quei cittadini che essa è chiamata a rappresentare”.

## Ok del Parlamento UE sul Regolamento CO2, pro e contro

Mentre l'IRU accoglie favorevolmente il provvedimento destinato ai veicoli pesanti, ritenendo che alleggerisca gli obblighi di rendicontazione delle piccole e medie imprese (PMI), Federauto auspica che la nuova governance continentale sappia revisionare le normative sul processo di decarbonizzazione dei trasporti, adottando un approccio meno ideologico e più pragmatico



L'odierna ratifica da parte del **Parlamento europeo del Regolamento sulla CO2 per i veicoli pesanti** (studio CountEmissions EU), che ha adottato il rapporto prodotto congiuntamente dalle Commissioni ambiente e trasporti dell'Unione, ha suscitato **reazioni contrastanti** nel mondo dell'automotive.

**IRU: «Il regolamento allevia la rendicontazione delle PMI»**

Secondo l'**IRU-Unione internazionale dei trasporti su strada**, che ha accolto con favore l'approvazione, il testo adottato «chiarisce le misure che le società di trasporto stradale dovrebbero intraprendere per comunicare le proprie emissioni di gas serra. Il voto conferma che **solo le aziende che già segnalano** o che sono legalmente **obbligate a farlo** dovrebbero attenersi alle disposizioni previste dal regolamento».

L'Unione ritiene che il documento contenga adeguamenti pratici per **alleggerire gli obblighi di rendicontazione delle piccole e medie imprese (PMI)** e promuovere un'applicazione equa e uniforme del regolamento in tutte le modalità di trasporto.

L'associazione riassume poi i **principali punti salienti** della posizione del Parlamento europeo e cioè:

- il **riconoscimento delle specificità del settore**: «Il testo adottato consente alle PMI subappaltate da aziende più grandi di utilizzare dati secondari ai fini di rendicontazione».
- **La flessibilità per le PMI**: «Le PMI restano **esentate dall'obbligo di verifica dei dati** che generano, riducendo significativamente il loro carico amministrativo»;
- **La verifica e la chiarezza**: «Le aziende che rientrano nel campo di applicazione del regolamento saranno sottoposte a una **verifica annuale dei propri dati di output**, offrendo loro una chiara aspettativa dei requisiti di conformità»;
- La possibilità per le aziende di trasporto di **fare riferimento ad altri database** fino a quando non saranno istituiti i **due database centrali UE** per i valori predefiniti di intensità delle emissioni di gas serra e per i fattori predefiniti GHG (Greenhouse Gas, cioè i gas a effetto serra);

«Il Parlamento ha compreso la necessità di chiarire alcuni aspetti della proposta – ha detto **Raluca Marian**, direttrice dell'IRU per l'advocacy dell'UE – Ad esempio fissando scadenze concrete per la creazione dei due database UE, necessari per soddisfare la condizione per l'utilizzo dei dati secondari. Inoltre ha seguito il Consiglio nel confermare lo **standard ISO 14083** come metodologia di riferimento. L'IRU è a favore di un approccio basato sull'**intero ciclo di vita**, poiché è più completo della metodologia **Well-to-Wheel (dalla fonte alla ruota)**. Tuttavia, nel contesto normativo UE CountEmissions e data la sua complessità, questo dovrebbe essere considerato solo in una fase successiva e solamente se ciò avviene parallelamente allo standard ISO».

## **Artusi (Federauto): «La nuova governance dovrà migliorare i Regolamenti»**

Molto più cauto il presidente di Federauto, **Massimo Artusi**. «La ratifica da parte del Parlamento europeo del Regolamento CO2 per i veicoli pesanti – ha affermato a Roma al convegno NGV Italy – nel testo uscito dall'accordo di Trilogo del febbraio scorso non è una battaglia vinta dai sostenitori della trazione elettrica come unico vettore energetico, né una sconfitta irrimediabile di quelli del mix di alimentazioni carbon

neutral, come i biofuel. Si tratta solo del passo d'addio di una legislatura che ha vissuto con tormento – manifestatosi in defezioni e cambi di maggioranza – una partenza sotto le bandiere dell'ideologia, poi ammainate una alla volta sotto il peso della realtà».

Secondo Artusi «la componente più ideologizzata del Parlamento ha dovuto accordare concessioni a quella più pragmatica sia con la **verifica** a cui sottoporre fra tre anni le **norme appena approvate**, anche alla luce dei progressi scientifici raggiunti, sia con altri atti normativi che definiscono **carbon neutral i biocarburanti (la Direttiva RED III)** o che introducono come metodo per il **calcolo della CO2** quel ciclo **Well-to-Wheel (dalla fonte alla ruota)**, nel quale l'alimentazione elettrica è più climalterante dei carburanti bio o sintetici (direttiva Count Emission del Pacchetto Mobilità)».

Per Federauto è venuto fuori «un **pasticcio normativo**, che ingenera confusione e frena la **priorità di ridurre da oggi l'impatto ambientale** per inseguire domani più da vicino la neutralità carbonica».

Artusi chiede quindi al prossimo Parlamento europeo tre cose:

- la **coerenza normativa** nella decarbonizzazione rispetto ai parametri definiti dalla Direttiva RED III;
- la **pluralità tecnologica** nei processi di decarbonizzazione, «definendo l'obiettivo, ma lasciando ai singoli Paesi la scelta della tecnologia per raggiungerli»;
- una **diversificazione dei vettori energetici** «che consenta, accanto all'elettrico, l'uso dei biocarburanti carbon neutral e dell'idrogeno verde».

«Ci auguriamo – ha concluso Artusi – che la **nuova governance** che scaturirà dalle elezioni europee del prossimo giugno sappia **revisare i Regolamenti** sul processo di decarbonizzazione dei trasporti, adottando un approccio meno ideologico, e sappia cogliere i nostri suggerimenti, più vicini ai desideri e ai bisogni dei cittadini».

# Federauto, Artusi: “Dopo il voto UE sulle emissioni di CO2 per i veicoli pesanti occorre migliorare i regolamenti”

Il presidente di Federauto, Massimo Artusi, chiede una maggiore coerenza normativa



Il presidente di Federauto, **Massimo Artusi**, ha dichiarato durante il convegno NGV Italy a Roma che la ratifica del **Regolamento CO2 per i veicoli pesanti** da parte del Parlamento europeo non rappresenta né una vittoria per i sostenitori della trazione elettrica esclusiva, né una sconfitta definitiva per coloro che promuovono un mix di alimentazioni carbon neutral come i biocarburanti. Piuttosto, è da considerarsi come un segnale di addio da parte di una legislatura che ha attraversato difficoltà e cambiamenti di maggioranza, abbandonando gradualmente le bandiere dell'ideologia di fronte alle sfide della realtà.

### **Federauto: Artusi chiede al prossimo Parlamento maggiore coerenza normativa e pluralità tecnologica**

Artusi ha proseguito affermando che le concessioni fatte dalla componente più ideologizzata della maggioranza e del Parlamento dimostrano un approccio pragmatico, evidenziato dalla necessità di valutare le norme approvate dopo tre anni, tenendo conto dei progressi scientifici raggiunti. Questo si riflette anche in altri atti normativi, come la **Direttiva RED III** che

classifica i biocarburanti come carbon neutral, e l'introduzione del **ciclo Well-to-Wheel** (dalla fonte alla ruota) come metodo per il calcolo delle emissioni di CO<sub>2</sub>, nel quale si evidenzia che l'alimentazione elettrica è più impattante dal punto di vista climatico rispetto ai carburanti bio o sintetici.

Artusi ha definito questa situazione come “**una sorta di pasticcio normativo**“, generando confusione e rallentando ciò che, secondo lui, dovrebbe essere la priorità del momento: ridurre sin da ora l'impatto ambientale per avvicinarsi più rapidamente alla neutralità carbonica.

Artusi ha poi chiesto al prossimo Parlamento di garantire maggiore **coerenza normativa** nella decarbonizzazione rispetto ai parametri stabiliti dalla Direttiva RED III. Altra richiesta riguarda una maggiore **pluralità tecnologica** nei processi di decarbonizzazione. Infine il presidente di Federauto chiede anche una **diversificazione dei vettori energetici**, consentendo l'uso accanto all'energia elettrica anche dei biocarburanti carbon neutral e dell'idrogeno verde.



## **Radio/TV/Eventi**

**9 aprile 2024 - Milano**

Massimo Artusi, Presidente Federauto e Responsabile Truck&Van, presente alla Presentazione di Automotive Dealer Report 2024; InterAuto News e Italia Bilanci.

**10 aprile 2024 – Roma**

Massimo Artusi, Presidente Federauto e Responsabile Truck&Van, ha partecipato al Convegno "Superare la transizione ideologica". Le sfide del GNL e dei biofuels per i trasporti di oggi e di domani", nel Panel Stakeholder intitolato "Soluzioni per una transizione tecnologica realistica", organizzato da NGV Italy.

**10 aprile 2024**

Intervento Radio di Massimo Artusi, Presidente Federauto e Responsabile Truck&Van, "Le Sfide della Mobilità del Futuro" DRT Radio 24.

**16 aprile 2024 - Campobasso**

Massimo Artusi, presidente Federauto, partecipa alla Conferenza nazionale "La mobilità del futuro" organizzata da Automobile Club Molise.