



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Settembre 2024



Sommario Rassegna Stampa

Auto

Cartaceo.....2

Web18

Eventi.....63



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

AUTO
Cartaceo



LA CRISI DELLE QUATTRO RUOTE Dopo la richiesta di anticipare la verifica della stretta in sede europea

Auto, Urso gioca l'asse con Confindustria

Il ministro svelerà il piano prima a Orsini e sindacati. Ue pronta a ridurre i dazi alla Cina

Pierluigi Bonora

Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, forte anche del «Draghi-pensiero» che nel suo Rapporto competitività ha bacchettato la strategia green Ue sull'automotive, si prepara a presentare in anteprima, a Confindustria e sindacati, la proposta sulla politica industriale nel settore delle quattro ruote.

L'incontro dovrebbe tenersi il 23 settembre, due giorni prima che lo stesso Urso illustri il piano a Bruxelles, in un meeting informale organizzato dalla presidenza del Consiglio Ue ungherese e, successivamente, al Consiglio competitività fissato per il 26. L'iniziativa di Urso, che sarà condivisa a Bruxelles, funge da apripista alla volontà di anticipare ai primi mesi del 2025, rispetto al calendario programmato da tempo per fine 2026, l'attivazione della

clausola di revisione prevista dal «Regolamento in materia di emissioni di CO2 delle auto nuove e dei veicoli leggeri». A tal fine, il ministro ha predisposto anche alcuni colloqui con i colleghi europei, che si svolgeranno nei prossimi giorni. Il regolamento attualmente prevede l'eliminazione delle emissioni di CO2 da parte dei nuovi veicoli leggeri, inclusi i furgoni, entro il 2035. Dopo quella data, i mezzi con motori a combustione interna alimentati a benzina o Diesel, non potranno più essere immatricolati nel mercato europeo. L'azione italiana punta a far passare il concetto di neutralità tecnologica, aprendo così anche ad altre alimentazioni virtuose, come i bio-carburanti (qui l'Italia è in prima linea), i carburanti sintetici (sponsor principale è la Germania) e anche il gas. «Il proposito di anticipare al 2025 dal 2026 la revisione dei pia-

ni Ue - commenta Massimo Artusi (Federauto) - appare tempestivo e opportuno. Il mercato ha fatto già ampiamente comprendere di non gradire veicoli che costano il doppio di quelli tradizionali, anche di fronte a sostanziosi incentivi. A collassare, infatti, sarebbero prima le reti di vendita che garantiscono anche il buon funzionamento del circolante, i concessionari, con i loro 175mila addetti diretti e, quindi, tutto l'indotto». «La revisione del bando - concorda Matteo Cimenti (Assogasliquidi) - ridurrebbe slancio a un settore vitale dell'economia europea e consentirebbe all'industria di investire in ricerca».

Cresce intanto l'allarme Volkswagen in Germania dopo che è stata annunciata l'intenzione di rescindere il contratto collettivo sulla sicurezza del lavoro. Tutti gli accordi scadranno così a fine anno. Significa che, in mancanza di nuove inte-

se, Volkswagen potrebbe licenziare per motivi operativi a partire dal luglio 2025. In vista anche riduzioni dei bonus per i manager. La leader sindacale tedesca Daniela Cavallo (Ig Metall), per tutta risposta, ha dichiarato che «ci difenderemo strenuamente contro questo storico attacco all'occupazione».

Novità, poi, sul fronte dazi all'import di auto elettriche dalla Cina. Secondo Bloomberg, l'Ue starebbe per apportare ritocchi al ribasso (dal 9% a poco meno dell'8%) per i veicoli che Tesla e Case automobilistiche europee, impegnate in joint venture, importano da Pechino.

A Torino, intanto, ultimi preparativi per il ritorno del Salone dell'Auto (13-15 settembre) organizzato da Andrea Levy. Alla rassegna hanno aderito 41 Case, nutrita la presenza cinese. Tra le assenze: Ford, gruppo Volkswagen (eccetto Porsche), Mercedes e Bmw.

Il vertice è atteso il 23 settembre. Intanto in Germania si acuisce l'allarme per Volkswagen, che salta il Salone di Torino



INTESA
Il ministro delle Imprese Adolfo Urso e, a destra, il presidente di Confindustria Emanuele Orsini

8%

L'Ue potrebbe ridurre i dazi (dal 9 a meno dell'8%) per i veicoli che Tesla ed europei importano dalla Cina



Le immatricolazioni - Tra gennaio e agosto '24 c'è un +3,8% tendenziale

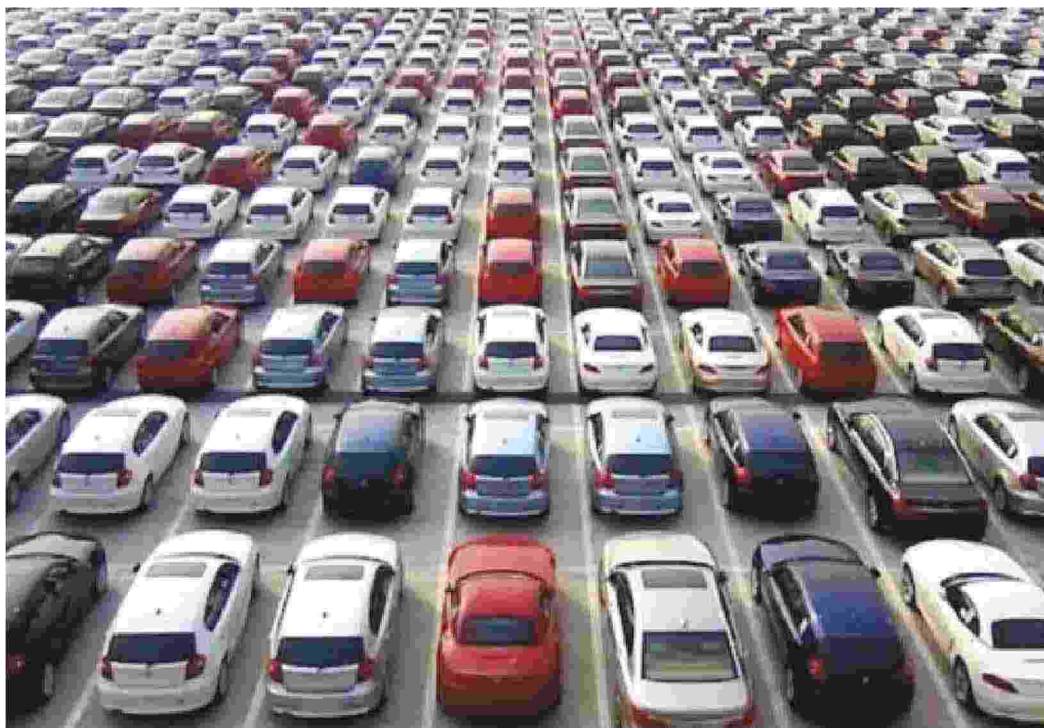
Auto, finito l'effetto incentivi Ma il mercato rimane positivo

»» L'effetto incentivi sul mercato dell'auto è finito. Dopo la crescita del 15% a giugno e del 4,7% a luglio, le immatricolazioni sono in calo del 13,4% nel mese di agosto, anche a causa delle due giornate lavorative in meno rispetto a un anno fa. Il risultato degli otto mesi dell'anno - come emerso dai dati diffusi dal Mit - resta comunque positivo, a quota 1.080.447, in crescita del 3,8% sull'analogo periodo del 2023.

Valutazioni e prospettive

Per il Centro Studi Promotor «i livelli del 2019 sembrano restare un miraggio per il mercato italiano e sono invece il primo obiettivo da superare». Per il presidente Gian Primo Quagliano i dati di agosto confermano la situazione di grave difficoltà per il mercato dell'auto italiana penalizzata dai forti aumenti dei prezzi delle vetture e da una transizione energetica che si rivela sempre più difficile».

Anche per l'Anfia «siamo di fronte a un insieme di fattori che ci distanziano, quindi, dagli ambiziosi obiettivi, espressi recentemente nel Pniec, necessari a raggiungere i target europei di decarbonizzazione della mobilità». Il presidente dell'Unrae, Michele Crisci ritiene urgente «che venga definita quanto prima la strategia del



Luci e ombre sul mercato dell'auto in Italia, anche per la fine dell'effetto-incentivi

I livelli raggiunti nel 2019 sembrano restare un miraggio per il comparto a livello nazionale

governo per accompagnare la transizione energetica del settore. Tra le priorità - spiega - è fondamentale che i 240 milioni di fondi residui degli incentivi 2024 vengano resi disponibili ben prima della fine dell'anno, per rifinanziare le dotazioni esaurite della fascia 0-20 g/Km di anidride carbonica. Inoltre, è necessario il recupero di ulteriori 250 milioni di euro (parte del

miliardo previsto per il 2025) sottratti dal DI Coesione». Per **Federauto**, la federazione dei concessionari, «oltre alla definizione di nuovo schema di sostegno alla domanda di veicoli elettrici e a basse emissioni inquinanti, così come anticipato dal Mimit durante il Tavolo Automotive resta centrale la revisione strutturale della fiscalità per le auto aziendali».



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



COLPO D'OCCHIO

Emissioni zero l'idrogeno di Mantova

di Gastone Savio

Il banchiere Draghi nel suo rapporto competitività, commissionatogli dalla Commissione europea, ha "bacchettato" la strategia Green dell'UE sull'automobile. Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adol-

fo Urso, sta preparando la presentazione a Confindustria e Sindacati della proposta sulla politica industriale nel settore delle quattro ruote. Prima, quindi, che il Ministro illustri il piano a Bruxelles, accadrà in un incontro informale organizzato dalla presidenza del Consiglio UE ungherese e, successivamente, la proposta sarà

presentata al Consiglio competitività fissato per il 26 settembre. L'iniziativa Urso è apripista della volontà di anticipare ai primi mesi del 2025 il calendario programmato alla fine del 2026 sull'attivazione della clausola di revisione prevista dal "Regolamento in materia di emissioni di CO2 delle auto nuove e dei veicoli leg-

geri". Il Ministro per questo si sta "agitando" presso ministri europei per arrivare allo scopo. Il regolamento attualmente prevede l'eliminazione delle emissioni di CO2 da parte dei nuovi veicoli leggeri, inclusi i furgoni, entro il 2035. Dopo quella data, i mezzi con motori a combustione interna alimentati a Benzina o Diesel, non potranno più essere immatricolati nel mercato europeo.

Segue a pagina 3

ITALIA A COLPO D'OCCHIO — SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Emissioni zero l'idrogeno di Mantova

L'azione italiana punta a far passare una tecnologia con cui anche altre alimentazioni virtuose, come i bio-carburanti (qui l'Italia è in prima linea), i carburanti sintetici (sponsor principale è la Germania) e anche il gas, di cui l'Idrogeno inteso come energia alternativa a emissioni zero di CO2. "Il proposito di anticipare al 2025 dal 2026 la revisione del piano UE - asserisce Massimo Artusi (Federauto) - appare tempestivo e opportuno". Il mercato ha fatto già ampiamente comprendere di non gradire veicoli che costano il doppio di quelli tradizionali, anche di fronte a sostanziosi incentivi. Cresce intanto l'allarme Wol-

kswagen in Germania dopo che è stata annunciata l'intenzione di rescindere il contratto collettivo sulla sicurezza del lavoro. Mantova, certa della possibilità che il Green accetti l'idrogeno come forza motrice nei mezzi di trasporto, sta sviluppando in tal senso l'iniziativa di AGIRE (agenzia gestione intelligente di risorse energetiche), amministratore Nicola Sodano, direttore generale Galli, società che la Provincia, presidente Carlo Bottani, ha fondato, con l'Idrogeno del futuro già nel presente mantovano. Infatti, presso un impianto di produzione di idrogeno verde e blu verrà realizzato un sito di stoccaggio ad alta pressio-

ne. E' progettato il collegamento dell'impianto attraverso una nuova condotta diretta al porto interno di Valdaro e il sistema ferroviario. Inoltre, verrà predisposto un nuovo sistema di distribuzione dell'idrogeno attraverso una nuova stazione di rifornimento HRS installato nel porto di Valdaro per servire i mezzi di trasporto trimodali. In trasformazione la propulsione di una nave alimentata dall'Idrogeno. Tutto questo ha promosso Mantova in relazione al movimento generato dall'idrogeno punta di eccellenza a livello nazionale nell'uso delle energie alternative. Quindi, sempre a Mantova, cofinanziato dalla Co-

munità europea con 9 milioni di euro e in collaborazione con primarie università e imprese del territorio, la creazione di un centro di ricerca "Hymantovalley" applicato all'innovazione della catena di valore dell'Idrogeno. Quindi, per portare in terra simili iniziative, il Rotary e i Layons dell'Alto Mantovano in collaborazione con la Provincia e la società Agire, stanno organizzando un incontro dibattito a cui saranno invitati: l'industria, tutti coloro che hanno a che fare con la mobilità, e la popolazione. Il convegno è previsto nella mattinata di sabato 12 ottobre presso l'Hotel Henry Dumanant di Castiglione.

Gastone Savio

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



SVILUPPO IN EUROPA » IL FUTURO

De Rosa: «Mario Draghi, meglio tardi che mai»

Il Cavaliere e Ceo di Smet interviene in merito al rapporto sulla competitività continentale dell'ex capo Bce e già premier in Italia

Il tanto atteso rapporto Draghi sulla competitività europea ha suscitato grande clamore e interesse. L'ex capo della Bce ed ex premier italiano ha stilato il rapporto sullo "stato dell'arte" dell'economia europea, con focus particolare sulla competitività. Proprio questo punto è da tempo al centro del dibattito considerando la superiorità, negli ultimi anni, degli altri principali attori mondiali quali Cina e Stati Uniti.

Tra le prove più significative per la nuova Commissione Europea vi è quella relativa alla transizione energetica e sostenibilità ambientale. Draghi sostiene che la decarbonizzazione potrebbe rappresentare un'opportunità per l'UE, ma il successo di questa transizione dipenderà dalla coerenza delle politiche europee. I combustibili fossili continueranno a influenzare i prezzi energetici, esponendo l'Europa alla

volatilità. E qui si rileva la maggior criticità: le industrie europee affrontano costi di investimento nettamente maggiori rispetto ai concorrenti globali per rispettare gli obiettivi di decarbonizzazione. La concorrenza cinese, particolarmente forte nei settori delle tecnologie pulite e dei veicoli elettrici, è favorita da politiche industriali aggressive e da un controllo sulle materie prime. Il Cavaliere **Domenico De Rosa**, CEO di SMET, spiega che "per competere, l'UE dovrà adottare una strategia integrata che coinvolga tutti gli aspetti della decarbonizzazione, dall'energia all'industria. Per questo va rivisto il new green deal, perché oltre agli obiettivi di sostenibilità ambientale va affiancata una sostenibilità economica, che non pregiudichi imprenditori e cittadini europei" sottolinea il Cavaliere De Rosa.

"L'ideologia green, come

qualsiasi altra ideologia, può essere estremamente pericolosa, specialmente quando non è supportata dai fatti. E questo - spiega il Ceo di Smet - è proprio ciò che è successo con il new green deal. Adesso, sempre più imprese dell'automotive ed esponenti politici se ne stanno rendendo conto. Il mercato sta respingendo questa forzatura di imporre l'elettrico su qualsiasi altra tecnologia. Si è persa di vista anche la dimensione reale del fenomeno e del nostro effettivo impatto: l'Europa da sola produce meno del 7% delle emissioni globali. L'Italia, all'incirca lo 0,8%. Nel frattempo, Cina (32,2%), Stati Uniti (12,6%) e India (7%) lasciano un'impronta ambientale drasticamente più profonda della nostra che, sommandole, arrivano a oltre il 50% delle emissioni globali".

Il Cavaliere De Rosa ricorda

che "nel mondo siamo otto miliardi di persone. Le scelte debbono essere sempre razionali e ponderate. Quello che ci manca in questo momento è pragmatismo, ed è un bene che l'abbia sottolineato indirettamente Draghi nel suo rapporto. L'approccio realista è sempre l'approccio vincente, perché è quello che si basa sui fatti, sulla concretezza. Ora - conclude il Cavaliere De Rosa - il governo italiano, attraverso il ministro Urso, vuole proporre una revisione a stretto giro del new green deal, a cui si è accodata immediatamente **Federauto** e altri esponenti politici, sia italiani che di altri Paesi. Bene: andiamo avanti, cambiamo rotta. Torniamo a seguire un cammino che forse ad alcuni sembrerà più brutto, sporco o cattivo. Ma, almeno, non faremo voli pindarici. La relativa (e purtroppo ovvia) caduta potrebbe farci davvero molto male".

RIPRODUZIONE RISERVATA



Domenico De Rosa, Cavaliere e Ceo di Smet



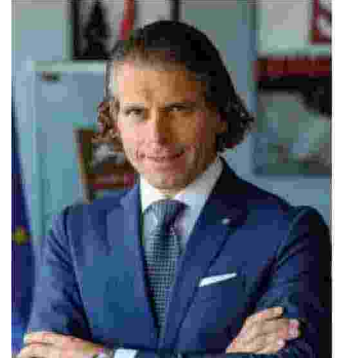
Mario Draghi, ex capo della Bce ed in passato premier italiano

L'intervento - L'ex capo della BCE ed ex premier italiano ha stilato il rapporto sullo "stato dell'arte" dell'economia europea Il Cav. De Rosa (SMET): "Mario Draghi, meglio tardi che mai"

Il tanto atteso rapporto Draghi sulla competitività europea ha suscitato grande clamore e interesse. L'ex capo della BCE ed ex premier italiano ha stilato il rapporto sullo "stato dell'arte" dell'economia europea, con focus particolare sulla competitività. Proprio questo punto è da tempo al centro del dibattito considerando la superiorità, negli ultimi anni, degli altri principali attori mondiali quali Cina e Stati Uniti. Tra le prove più significative per la nuova Commissione Europea vi è quella relativa alla transizione energetica e sostenibilità ambientale. Draghi sostiene che la decarbonizzazione potrebbe rappresentare un'opportunità per l'UE, ma il successo di questa transizione dipenderà dalla coerenza delle politiche europee. I combustibili fossili continueranno a influenzare i prezzi energetici, esponendo l'Europa alla volatilità. E qui si rileva la maggior criticità: le industrie europee affrontano costi di investimento nettamente maggiori rispetto ai concorrenti globali per rispettare gli obiettivi di de-

carbonizzazione. La concorrenza cinese, particolarmente forte nei settori delle tecnologie pulite e dei veicoli elettrici, è favorita da politiche industriali aggressive e da un controllo sulle materie prime. Il Cav. Domenico De Rosa, CEO di SMET, spiega che "per competere, l'UE dovrà adottare una strategia integrata che coinvolga tutti gli aspetti della decarbonizzazione, dall'energia all'industria. Per questo va rivisto il new green deal, perché oltre agli obiettivi di sostenibilità ambientale va affiancata una sostenibilità economica, che non pregiudichi imprenditori e cittadini europei" sottolinea il Cav. De Rosa. "L'ideologia green, come qualsiasi altra ideologia, può essere estremamente pericolosa, specialmente quando non è supportata dai fatti. E questo - spiega il CEO di SMET - è proprio ciò che è successo con il new green deal. Adesso, sempre più imprese dell'automotiv ed esponenti politici se ne stanno rendendo conto. Il mercato sta respingendo questa for-

zatura di imporre l'elettrico su qualsiasi altra tecnologia. Si è persa di vista anche la dimensione reale del fenomeno e del nostro effettivo impatto: l'Europa da sola produce meno del 7% delle emissioni globali. L'Italia, all'incirca lo 0,8%. Nel frattempo, Cina (32,2%), Stati Uniti (12,6%) e India (7%) lasciano un'impronta ambientale drasticamente più profonda della nostra che, sommandole, arrivano a oltre il 50% delle emissioni globali". Il Cav. De Rosa ricorda che "nel mondo siamo otto miliardi di persone. Le scelte debbono essere sempre razionali e ponderate. Quello che ci manca in questo momento è pragmatismo, ed è un bene che l'abbia sottolineato indirettamente Draghi nel suo rapporto. L'approccio realista è sempre l'approccio vincente, perché è quello che si basa sui fatti, sulla concretezza. Ora - conclude il Cav. De Rosa - il governo italiano, attraverso il ministro Urso, vuole proporre una revisione a stretto giro del new green



deal, a cui si è accodata immediatamente Federauto e altri esponenti politici, sia italiani che di altri Paesi. Bene: andiamo avanti, cambiamo rotta. Torniamo a seguire un cammino che forse ad alcuni sembrerà più brutto, sporco o cattivo. Ma, almeno, non faremo voli pindarici. La relativa (e purtroppo ovvia) caduta potrebbe farci davvero molto male".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

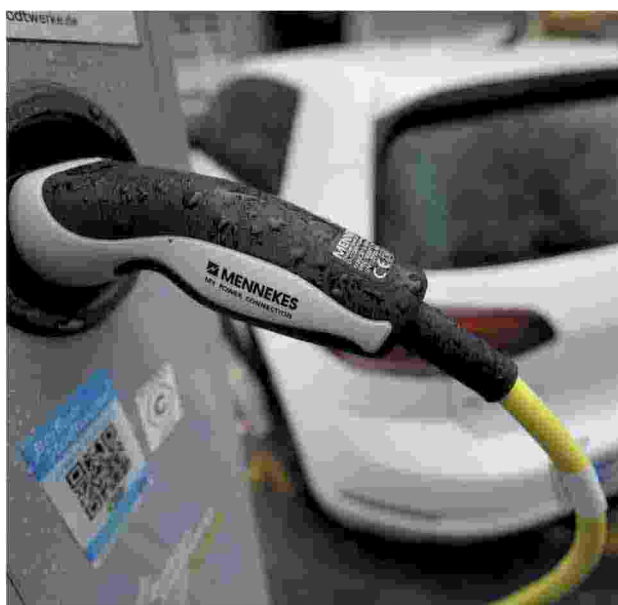
Il numero uno Massimo Artusi plaude alla proposta del ministro Urso **Federauto: «Revisione green opportuna»**

«L'annuncio del ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, per anticipare al 2025 la revisione dei tempi dello stop alla produzione dei motori endotermici appare tempestiva e opportuna alla luce delle notizie che quotidianamente arrivano, da ultimo la possibile chiusura di due impianti della Volkswagen in Germania e l'addio di Volvo al solo elettrico entro il 2030, relativamente alle misure che i produttori di auto di tutto il mondo stanno adottando per rispondere al mancato decollo - nostro malgrado ampiamente prevedi-

bile - delle vendite di autoveicoli a trazione elettrica». Lo ha dichiarato il presidente di **Federauto**, Massimo Artusi, commentando l'intervento del Ministro Urso al Workshop Teha di Cernobbio. «Il mercato ha fatto già ampiamente comprendere di non gradire autoveicoli che costano il doppio di quelli tradizionali ("dando meno!"), anche di fronte a sostanziosi incentivi. Tutto ciò - ha continuato Artusi - sta convincendo le case, che fino ad oggi hanno potuto utilizzare la "valvola di sfogo" dei concessionari, non solo italiani, ormai colmi di

stock invenduto, a prendere amare decisioni per far fronte a quello che lo stesso ministro - insieme al presidente di Confindustria, Emanuele Orsini - ha definito, senza mezzi termini, il rischio di un "collasso" dell'industria automobilistica europea». «Preoccupante e - ha detto ancora Artusi - che a collassare sarebbero prima le reti di vendita che garantiscono anche il buon funzionamento del circolante, i concessionari, con i loro 175.000 occupati diretti e dopo tutto l'indotto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



I TEMPI DELL'AUTO ELETTRICA LI DECIDONO I CONSUMATORI

Plinio Vanini, presidente di Autotorino, commenta la frenata delle immatricolazioni dei veicoli "full electric" «È una pausa di riflessione in linea con il resto d'Europa, il mercato non lo fanno né i legislatori, né le ideologie»

MARIA GRAZIA GISPI

incentivi.

Con 71 sedi e 2.800 collaboratori, Autotorino è il principale dealer auto italiano. Lo scorso anno il Gruppo con sede centrale a Cosio Valtellino ha registrato la vendita di 63.000 vetture tra nuovo e usato, con un fatturato di 2,1 miliardi di euro. In un momento di trasformazione per il settore, Plinio Vanini, presidente del Gruppo, traccia un'ipotesi del futuro dell'automotive che, forse, sarà elettrico, ma nei tempi e nei modi che deciderà il mercato.

Qual è lo scenario attuale del mercato dell'auto in base alle tendenze e interessi espressi dai suoi clienti?

Dall'inizio dell'anno registriamo un ritrovato, crescente interesse per l'auto. Le immatricolazioni globali rilevate da [Federauto](#) da gennaio a fine agosto indicano un trend in crescita: +3,6% in Italia, +6,2% in Lombardia, +5,9% in provincia di Como, +10% a Lecco e oltre il 20% in provincia di Sondrio. Per esempio, nei tre showroom Autotorino di Como, Luisago e Tavernerio si sono rivolti per valutare un preventivo circa il 10% di clienti in più rispetto lo scorso anno. Un trend condiviso con tutte le 71 filiali del Gruppo, dove l'incremento di accessi è del 20% sul 2023.

Dove convergono le preferenze dei clienti: su auto elettriche o a benzina e diesel?

In generale presso le nostre sette sedi dell'area comasca, lecchese e valtelinescove vediamo ancora molta attenzione ai veicoli benzina e diesel, di cui più di un cliente su due chiede informazioni o preventivi. Un cliente su quattro si rivolge a noi per avere informazioni sulle motorizzazioni ibride, l'8% per plug-in e il 7% per veicoli elettrici. Tuttavia, in particolare per gli elettrici, negli ultimi tre mesi registriamo un calo delle richieste, perché è terminato il traino degli

Quello che si verifica nei nostri territori è rappresentativo del mercato nazionale? Ed europeo?

In generale la tendenza delle immatricolazioni in provincia di Como segue quella lombarda e nazionale, distinguendosi in particolare per una spiccata propensione nella scelta di vetture ibride (+6 punti sulla media nazionale e +5 punti sulla media regionale). Lecco appare allineata al mercato nazionale, mentre le preferenze in provincia di Sondrio premiano in particolare il segmento ibrido (+10 punti sui dati regionali e nazionali) e le full-electric (quasi un punto sopra la media regionale e oltre 1,5 punti su quella nazionale).

Terminati gli incentivi per l'acquisto di auto elettriche ed ibride, qual è la sua valutazione circa l'efficacia e opportunità di questi strumenti?

La principale evidenza è che il mercato lo fa il consumatore, non i legislatori o le ideologie. Il segmento dell'elettrico si attesta al 4%: questo è il suo attuale spazio e potrà trovarne ancora, progressivamente, seguendo l'evoluzione della propensione degli acquirenti. Anche a livello europeo e mondiale, dopo l'iniziale boom del full-electric, gli automobilisti stanno prendendosi una "pausa di riflessione". In Italia l'incentivazione una tantum sta inoltre rivelando limiti d'efficacia, con il parco auto che continua a invecchiare. A questo proposito ho avuto modo, nei giorni scorsi, all'apertura del tavolo di lavoro tra Governo e Filiera Automotive, di rappresentare la posizione con cui Federauto propone il passaggio da un approccio basato su incentivi a una revisione della fiscalità legata all'auto. Si chiedono regole certe a carattere strutturale per aziende e professionisti, in merito alla deducibilità dei costi e detraibilità Iva, allineandole a quanto applicato nei paesi europei. Così facendo si favorirebbe l'immissione di usato fre-

sco, più efficiente e sicuro, alla portata degli attuali possessori privati di veicoli "ante euro 5".

Quali possono essere i risvolti dell'evoluzione tecnologica per l'auto elettrica?

La tendenza è già visibile nella migliore efficienza di batterie e unità motore, in termini di autonomie e tempi di ricarica, e nel fatto di essere auto che hanno raggiunto il livello di veri e propri "gioielli hi-tech" sempre più connessi con i nostri smartphone. Consideriamo anche che l'elettrico di domani non sarà necessariamente concepito come quello che guidiamo oggi: molti produttori stanno già commercializzando veicoli "fuel cell" e rimane aperto anche il grande tema dell'idrogeno, che attualmente si sta introducendo nell'autotrasporto merci e nei mezzi pubblici.

I cali che si sono registrati per le vendite di auto elettriche sono l'indice di una inversione di tendenza o sono fisiologici?

È la fisiologica dinamica del mercato. L'evoluzione tecnologica non può avvenire per imposizione: è l'automobilista a stabilire quale soluzione risponda maggiormente alle proprie esigenze e preferenze di mobilità, considerando anche il proprio budget a disposizione. Trovo difficile aspettarmi una cavalcata che porti la mobilità mondiale al "100% elettrico" nei tempi decretati dai legislatori: nuove soluzioni possono emergere e affermarsi, contribuendo ad ampliare ulteriormente il mix di motorizzazioni, sempre più efficienti nei consumi e nelle emissioni, e l'elettrico avrà certamente un suo ruolo. Saranno infine i consumatori a decretare la maggiore o minore diffusione delle varie opzioni disponibili.

Quali sono le conseguenze per la filiera produttiva italiana e ci sono prospettive di riqualificazione?

Anche questi sono temi al centro

dei tavoli di lavoro aperti tra Governo e rappresentanti della filiera Automotive nazionale: il fine è disegnare una roadmap della transizione dell'industria automobilistica italiana mettendo a fattor comune piani industriali, prospettive di mercato e possibilità di intervento delle istituzioni nel supportare questo delicato momento di trasformazione. La filiera stessa è parte attiva nel creare un percorso sostenibile di riqualificazione che mantenga in Italia competenze, professionalità e imprenditorialità.

In tutto questo, qual è l'impatto e quale sarà il ruolo dell'industria cinese?

In un mercato globale è naturale attendersi l'entrata in scena di nuovi player, portatori di innovazioni e concorrenza. Uno scenario stimolante per chi vi opera, da cui i consumatori possono attendersi maggior varietà nelle novità di prodotto. Negli anni Ottanta accadde con i produttori giapponesi e coreani, oggi tocca all'industria cinese con il suo elevato bagaglio tecnologico, nel caso dell'elettrificazione frutto di un know-how maturato in decenni di ricerca. È un'industria che sta consolidandosi, anche attraverso la razionalizzazione dei player in patria e la creazione di impianti produttivi in Europa: quella cinese è e sarà sicuramente una presenza protagonista.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Plinio Vanini, presidente di Autotorino, primo dealer in Italia con 63mila auto vendute lo scorso anno

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



IMPRESE & LAVORO

«Non c'è buona economia senza buoni imprenditori» PAPA FRANCESCO

I TEMPI DELL'AUTO ELETTRICA LI DECIDONO I CONSUMATORI

Plinio Vanini, presidente di Autotorino, commenta la frenata delle immatricolazioni dei veicoli "full electric" «È una pausa di riflessione in linea con il resto d'Europa, il mercato non lo fanno né i legislatori, né le ideologie»

MARIA GRAZIA GISPI

Con 71 sedi e 2.800 collaboratori, Autotorino è il principale dealer auto italiano. Lo scorso anno il Gruppo con sede centrale a Cosio Valtellino ha registrato la vendita di 63.000 vetture tra nuovo e usato, con un fatturato di 2,1 miliardi di euro. In un momento di trasformazione per il settore, Plinio Vanini, presidente del Gruppo, traccia un'ipotesi del futuro dell'automotive che, forse, sarà elettrico, ma nei tempi e nei modi che deciderà il mercato.

Qual è lo scenario attuale del mercato dell'auto in base alle tendenze e interessi espressi dai suoi clienti?

Dall'inizio dell'anno registriamo un ritrovato, crescente interesse per l'auto. Le immatricolazioni globali rilevate da **Federauto** da gennaio a fine agosto indicano un trend in crescita: +3,6% in Italia, +6,2% in Lombardia, +5,9% in provincia di Como, +10% a Lecco e oltre il 20% in provincia di Sondrio. Per esempio, nei tre showroom Autotorino di Como, Luisago e Tavernerio si sono rivolti per valutare un preventivo circa il 10% di clienti in più rispetto lo scorso anno. Un trend condiviso con tutte le 71 filiali del Gruppo, dove l'incremento di accessi è del 20% sul 2023.

Dove convergono le preferenze dei clienti: su auto elettriche o a benzina

e diesel?

In generale presso le nostre sette sedi dell'area comasca, lecchese e valtellinese vediamo ancora molta attenzione ai veicoli benzina e diesel, di cui più di un cliente su due chiede informazioni o preventivi. Un cliente su quattro si rivolge a noi per avere informazioni sulle motorizzazioni ibride, l'8% per plug-in e il 7% per veicoli elettrici. Tuttavia, in particolare per gli elettrici, negli ultimi tre mesi registriamo un calo delle richieste, perché è terminato il traino degli incentivi.

Quello che si verifica nei nostri territori è rappresentativo del mercato nazionale? Ed europeo?

In generale la tendenza delle immatricolazioni in provincia di Como segue quella lombarda e nazionale, distinguendosi in particolare per una spiccata propensione nella scelta di vetture ibride (+6 punti sulla media nazionale e +5 punti sulla media regionale). Lecco appare allineata al mercato nazionale, mentre le preferenze in provincia di Sondrio premiano in particolare il segmento ibrido (+10 punti sui dati regionali e nazionali) e le full-electric (quasi un punto sopra la media regionale e oltre 1,5 punti su quella nazionale).

Terminati gli incentivi per l'acquisto di auto elettriche ed ibride, qual è la sua valutazione circa l'efficacia e opportunità di questi strumenti?

La principale evidenza è che il mercato lo fa il consumatore, non i legislatori o le ideologie. Il seg-

mento dell'elettrico si attesta al 4%: questo è il suo attuale spazio e potrà trovarne ancora, progressivamente, seguendo l'evoluzione della propensione degli acquirenti. Anche a livello europeo e mondiale, dopo l'iniziale boom del full-electric, gli automobilisti stanno prendendosi una "pausa di riflessione". In Italia l'incentivazione una tantum sta inoltre rivelando limiti d'efficacia, con il parco auto che continua a invecchiare. A questo proposito ho avuto modo, nei giorni scorsi, all'apertura del tavolo di lavoro tra Governo e Filiera Automotive, di rappresentare la posizione con cui Federauto propone il passaggio da un approccio basato su incentivi a una revisione della fiscalità legata all'auto. Si chiedono regole certe a carattere strutturale per aziende e professionisti, in merito alla deducibilità dei costi e detraibilità Iva, allineandole a quanto applicato nei paesi europei. Così facendo si favorirebbe l'immissione di usato fresco, più efficiente e sicuro, alla portata degli attuali possessori privati di veicoli "ante euro 5".

Quali possono essere i risvolti dell'evoluzione tecnologica per l'auto elettrica?

La tendenza è già visibile nella migliore efficienza di batterie e unità motore, in termini di autonomie e tempi di ricarica, e nelle fatto di essere auto che hanno raggiunto il livello di veri e propri "gioielli hi-tech" sempre più connessi con i nostri smartphone. Consideriamo anche che l'elettrico di domani

non sarà necessariamente concepito come quello che guidiamo oggi: molti produttori stanno già commercializzando veicoli "fuel cell" e rimane aperto anche il grande tema dell'idrogeno, che attualmente si sta introducendo nell'autotrasporto merci e nei mezzi pubblici.

I cali che si sono registrati per le vendite di auto elettriche sono l'indice di una inversione di tendenza o sono fisiologici?

È la fisiologica dinamica del mercato. L'evoluzione tecnologica non può avvenire per imposizione: è l'automobilista a stabilire quale soluzione risponda maggiormente alle proprie esigenze e preferenze di mobilità, considerando anche il proprio budget a disposizione. Trovo difficile aspettarmi una cavalcata che porti la mobilità mondiale al "100% elettrico" nei tempi decretati dai legislatori: nuove soluzioni possono emergere e affermarsi, contribuendo ad ampliare ulteriormente il mix di motorizzazioni, sempre più efficienti nei consumi e nelle emissioni, e l'elettrico avrà certamente un suo ruolo. Saranno infine i consumatori a decretare la maggiore o minore diffusione delle varie opzioni disponibili.

Quali sono le conseguenze per la filiera produttiva italiana e ci sono prospettive di riqualificazione?

Anche questi sono temi al centro dei tavoli di lavoro aperti tra Governo e rappresentanti della filiera Automotive nazionale: il fine è



disegnare una roadmap della transizione dell'industria automobilistica italiana mettendo a fattor comune piani industriali, prospettive di mercato e possibilità di intervento delle istituzioni nel supportare questo delicato momento di trasformazione. La filiera stessa è parte attiva nel creare un percorso sostenibile di riqualificazione che mantenga in Italia competenze, professionalità e imprenditorialità.

In tutto questo, qual è l'impatto e quale sarà il ruolo dell'industria cinese? In un mercato globale è naturale attendersi l'entrata in scena di nuovi player, portatori di innovazioni e concorrenza. Uno scenario stimolante per chi vi opera, da cui i consumatori possono attendersi maggior varietà nelle novità di prodotto. Negli anni Ottanta accadde con i produttori giapponesi e coreani, oggi tocca all'industria cinese con il suo elevato bagaglio tecnologico, nel caso dell'elettrificazione frutto di un know-how maturato in decenni di ricerca. È un'industria che sta consolidandosi, anche attraverso la razionalizzazione dei player in patria e la creazione di impianti produttivi in Europa: quella cinese è e sarà sicuramente una presenza protagonista.



Plinio Vanini, presidente di Autotorino, primo dealer in Italia con 63mila auto vendute lo scorso anno

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



I TEMPI DELL'AUTO ELETTRICA LI DECIDONO I CONSUMATORI

Plinio Vanini, presidente di Autotorino, commenta la frenata delle immatricolazioni dei veicoli "full electric" «È una pausa di riflessione in linea con il resto d'Europa, il mercato non lo fanno né i legislatori, né le ideologie»

MARIA GRAZIA GISPI

Con 71 sedi e 2.800 collaboratori, Autotorino è il principale dealer auto italiano. Lo scorso anno il Gruppo con sede centrale a Cosio Valtellino ha registrato la vendita di 63.000 vetture tra nuovo e usato, con un fatturato di 2,1 miliardi di euro. In un momento di trasformazione per il settore, Plinio Vanini, presidente del Gruppo, traccia un'ipotesi del futuro dell'automotive che, forse, sarà elettrico, ma nei tempi e nei modi che deciderà il mercato.

Qual è lo scenario attuale del mercato dell'auto in base alle tendenze e interessi espressi dai suoi clienti?

Dall'inizio dell'anno registriamo un ritrovato, crescente interesse per l'auto. Le immatricolazioni globali rilevate da **Federauto** da gennaio a fine agosto indicano un trend in crescita: +3,6% in Italia, +6,2% in Lombardia, +5,9% in provincia di Como, +10% a Lecco e oltre il 20% in provincia di Sondrio. Per esempio, nei tre showroom Autotorino di Como, Luisago e Tavernerio si sono rivolti per valutare un preventivo circa il 10% di clienti in più rispetto lo scorso anno. Un trend condiviso con tutte le 71 filiali del Gruppo, dove l'incremento di accessi è del 20% sul 2023.

Dove convergono le preferenze dei clienti: su auto elettriche o a benzina e diesel?

In generale presso le nostre sette sedi dell'area comasca, lecchese e valtellinese vediamo ancora molta attenzione ai veicoli benzina e diesel, di cui più di un cliente su due chiede informazioni o preventivi. Un cliente su quattro si rivolge a noi per avere informazioni sulle motorizzazioni ibride, l'8% per plug-in e il 7% per veicoli elettrici. Tuttavia, in particolare per gli elettrici, negli ultimi tre mesi registriamo un calo delle richieste, perché è terminato il traino degli incentivi.

Quello che si verifica nei nostri territori è rappresentativo del mercato

nazionale? Ed europeo?

In generale la tendenza delle immatricolazioni in provincia di Como segue quella lombarda e nazionale, distinguendosi in particolare per una spiccata propensione nella scelta di vetture ibride (+6 punti sulla media nazionale e +5 punti sulla media regionale). Lecco appare allineata al mercato nazionale, mentre le preferenze in provincia di Sondrio premiano in particolare il segmento ibrido (+10 punti sui dati regionali e nazionali) e le full-electric (quasi un punto sopra la media regionale e oltre 1,5 punti su quella nazionale).

Terminati gli incentivi per l'acquisto di auto elettriche ed ibride, qual è la sua valutazione circa l'efficacia e opportunità di questi strumenti?

La principale evidenza è che il mercato lo fa il consumatore, non i legislatori o le ideologie. Il segmento dell'elettrico si attesta al 4%: questo è il suo attuale spazio e potrà trovarne ancora, progressivamente, seguendo l'evoluzione della propensione degli acquirenti. Anche a livello europeo e mondiale, dopo l'iniziale boom del full-electric, gli automobilisti stanno prendendosi una "pausa di riflessione". In Italia l'incentivazione una tantum sta inoltre rivelando limiti d'efficacia, con il parco auto che continua a invecchiare. A questo proposito ho avuto modo, nei giorni scorsi, all'apertura del tavolo di lavoro tra Governo e Filiera Automotive, di rappresentare la posizione con cui Federauto propone il passaggio da un approccio basato su incentivi a una revisione della fiscalità legata all'auto. Si chiedono regole certe a carattere strutturale per aziende e professionisti, in merito alla deducibilità dei costi e detraibilità Iva, allineandole a quanto applicato nei paesi europei. Così facendo si favorirebbe l'immissione di usato fresco, più efficiente e sicuro, alla portata degli attuali possessori privati di veicoli "ante euro 5".

Quali possono essere i risvolti dell'evoluzione tecnologica per l'auto

elettrica?

La tendenza è già visibile nella migliore efficienza di batterie e unità motore, in termini di autonomie e tempi di ricarica, e nel fatto di essere auto che hanno raggiunto il livello di veri e propri "gioielli hi-tech" sempre più connessi con i nostri smartphone. Consideriamo anche che l'elettrico di domani non sarà necessariamente concepito come quello che guidiamo oggi: molti produttori stanno già commercializzando veicoli "fuel cell" e rimane aperto anche il grande tema dell'idrogeno, che attualmente si sta introducendo nell'autotrasporto merci e nei mezzi pubblici.

I cali che si sono registrati per le vendite di auto elettriche sono l'indice di una inversione di tendenza o sono fisiologici?

È la fisiologica dinamica del mercato. L'evoluzione tecnologica non può avvenire per imposizione: è l'automobilista a stabilire quale soluzione è maggiormente preferita alle proprie esigenze e preferenze di mobilità, considerando anche il proprio budget a disposizione. Trovo difficile aspettarmi una cavalcata che porti la mobilità mondiale al "100% elettrico" nei tempi decretati dai legislatori: nuove soluzioni possono emergere e affermarsi, contribuendo ad ampliare ulteriormente il mix di motorizzazioni, sempre più efficienti nei consumi e nelle emissioni, e l'elettrico avrà certamente un suo ruolo. Saranno infine i consumatori a decretare la maggiore o minore diffusione delle varie opzioni disponibili.

Quali sono le conseguenze per la filiera produttiva italiana e ci sono prospettive di riqualificazione?

Anche questi sono temi al centro dei tavoli di lavoro aperti tra Governo e rappresentanti della Filiera Automotive nazionale: il fine è disegnare una roadmap della transizione dell'industria automobilistica italiana mettendo a fattor comune piani industriali, prospettive di mercato e possibilità di intervento delle istituzioni

nel supportare questo delicato momento di trasformazione. La filiera stessa è parte attiva nel creare un percorso sostenibile di riqualificazione che mantenga in Italia competenze, professionalità e imprenditorialità.

Intutto questo, qual è l'impatto e quale sarà il ruolo dell'industria cinese?

In un mercato globale è naturale attendersi l'entrata in scena di nuovi player, portatori di innovazioni e concorrenza. Uno scenario stimolante per chi vi opera, da cui i consumatori possono attendersi maggior varietà nelle novità di prodotto. Negli anni Ottanta accadde con i produttori giapponesi e coreani, oggi tocca all'industria cinese con il suo elevato bagaglio tecnologico, nel caso dell'elettrificazione frutto di un know-how maturato in decenni di ricerca. È un'industria che sta consolidandosi, anche attraverso la razionalizzazione dei player in patria e la creazione di impianti produttivi in Europa: quella cinese è e sarà sicuramente una presenza protagonista.



Plinio Vanini, presidente di Autotorino, primo dealer in Italia con 63mila auto vendute lo scorso anno

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

Finito l'effetto incentivi, mercato auto giù

Vendite di agosto scese del 13,4%. Pesante calo di Stellantis, il 32,4% in meno rispetto al 2023

TORINO - L'effetto incentivi sul mercato dell'auto è finito. Dopo la crescita del 15% a giugno e del 4,7% a luglio, le immatricolazioni sono in calo del 13,4% nel mese di agosto, anche a causa delle due giornate lavorative in meno rispetto a un anno fa. Il risultato dei primi otto mesi dell'anno resta comunque positivo, a quota 1.080.447, in crescita del 3,8% sull'analogo periodo del 2023. Pesante la flessione di Stellantis che nel mese di agosto ha immatricolato 17.132, il 32,4% in meno dello stesso mese del 2023. La quota di mercato scende dal 31,8% al 24,8%, le vendite del marchio Fiat superate da Toyota con Lexus, Volkswagen e Dacia. Negli otto mesi il gruppo ha immatricolato 335.883, in calo del 2,1% sull'analogo periodo dell'anno scorso, con la quota in calo al 31% contro il 32,9%. «Stellantis conferma la leadership in Italia, ma i dati di agosto confermano un momento di sofferenza del mercato, in particolare quello elettrico, e di transizione per il gruppo» commenta Santo Ficili, managing director di Stellantis Italia che mette in evidenza il primato della Panda e il successo della Jeep Avenger, il SUV più venduto in Italia. A risentire della fine degli Ecobonus sono soprattutto le auto green: la quota delle vetture elettriche a batteria (Bev) - sottolinea l'Unrae - si è attestata al 3,7%, in lieve recupero di 0,3 punti percentuali rispetto a luglio, mentre le ibride plug-in (Phev) retrocedono al 3,5%, per un totale di veicoli elettrici e ibridi plug-in (Ecv) al 7,2% rispetto al 9,1%

di agosto 2023. Per il Centro Studi Promotor «i livelli del 2019 sembrano restare un miraggio per il mercato italiano e sono invece il primo obiettivo da superare». Per il presidente Gian Primo Quagliano i dati di agosto confermano «la situazione di grave difficoltà per il mercato dell'auto italiano penalizzato dai forti aumenti dei prezzi delle auto e da una transizione energetica che si rivela sempre più difficile». Anche per l'Anfia «siamo di fronte a un insieme di fattori che ci distanziano, quindi, dagli ambiziosi obiettivi dichiarati anche recentemente nel Pniec, necessari a raggiungere i target europei di decarbonizzazione della mobilità». Il presidente dell'Unrae, Michele Crisci ritiene urgente «che venga definita quanto prima la strategia del governo per accompagnare la transizione energetica del settore. Tra le priorità - spiega - è fondamentale che i 240 milioni di fondi residui degli incentivi 2024 vengano resi disponibili ben prima della fine dell'anno, per rifinanziare le dotazioni esaurite della fascia 0-20 g/Km di CO2. È anche necessario il recupero di ulteriori 250 milioni di euro (parte del miliardo previsto per il 2025) sottratti dal Dl Coesione». Per Federauto, la federazione dei concessionari, «oltre alla definizione di nuovo schema di sostegno alla domanda di veicoli elettrici e a basse emissioni inquinanti, così come anticipato dal Mimit il mese scorso durante il Tavolo Automotive resta centrale la revisione strutturale della fiscalità per le auto aziendali».



Editoriale

COLPI DI CALORE

In una Italia mai come quest'anno attanagliata dal caldo africano, il Governo Meloni, in particolare con il suo ministro dello sviluppo economico Adolfo Urso, non ha voluto perder tempo e ha convocato il tavolo automotive il 7 agosto. Chi ha visto le foto dell'incontro - a cui hanno partecipato rappresentanti di Stellantis, della filiera automotive, delle associazioni datoriali e dei sindacati - avrà certamente notato come la riunione iniziata come da crismi istituzionali con giacche e alcune cravatte, sia proseguita alla stregua del segmento conclusivo di ogni puntata di Sky Calcio Club (per chi lo segue) chiamato appunto "senza giacca", segno di un momento d'incontro a volte acceso, ma certamente molto costruttivo. Dove, nelle intenzioni del Governo, c'è la costruzione di un impianto pluriennale e non incentivi una tantum, per svecchiare veramente in direzione green il vetusto parco auto italiano, andando ad aiutare le persone fisiche meno abbienti. E cercando di riportare la produzione in Italia, con l'intenzione del contempo di salvaguardare tutta la filiera auto nostrana. Una "buona" notizia sottolineata anche da Plinio Vanini, presente al tavolo come vicepresidente di **Federauto**: "Attendiamo la convocazione dei tavoli tecnici nel prossimo mese di settembre così da avviare prontamente i lavori e definire un set chiaro di misure in grado di garantire certezza ad imprese e cittadini, nell'ambito della transizione energetica". Sperando che, visto l'estate rovente, non siano

stati solo Colpi di calore. Anche perché, come scrive il nostro Roberto Mazza, la partita politica dei dazi è in pieno svolgimento per un segmento, quello delle auto elettriche che, come riportato da Marina Marzulli, secondo uno studio di Boston Consulting Group, non fanno guadagnare le Case. Anzi. Come disse Marchionne per la prima 500 elettrica, "perdo soldi ogni volta che ne vendo una...". Ma per la filiera ci sono anche altre buone notizie, sempre riportate dalla nostra Marina: il mondo auto si compenetra sempre di più con quello dell'aerospazio, due settori d'eccellenza in Italia, con l'aerospazio in grande crescita, dovuto anche ai grandi investimenti per gli eVTol (electric vertical take off and landing... insomma i così detti taxi volati), dove Stellantis ha appena aumentato il suo investimento in Archer di ulteriori 55 milioni di dollari, e che potrebbe trainare il settore automotive.

Insomma si torna da una delle estati più calde di sempre. E non solo meteorologicamente, ma anche per il mondo dei trasporti tutto. Ci aspettiamo un ennesimo anno pieno di sfide, dove le decisioni politiche saranno ancora più importanti per dare una direzione alla nostra industria. Sperando che i politici dopo "mi hanno hackerato il profilo", scusa usata per togliere ogni responsabilità alle vaccate scritte sui social, ora non usino la scusa "è stato un colpo di calore" per quando detto durante l'estate. Buona lettura!

alberto.vita@sumopublishing.it



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

**AUTO
Web**



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

online

MERCATO DELL'AUTO IN FRENATA

Ad agosto le immatricolazioni si sono attestate a quota 69.121 contro le 79.787 dello stesso mese di un anno fa, in calo del 13,3%.



2 settembre 2024

L'effetto degli incentivi è finito e il mercato delle auto ad agosto si "ferma". **Il mese scorso, secondo** i dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, **le immatricolazioni si sono attestate a quota 69.121 contro le 79.787 dello stesso mese di un anno fa, in calo del 13,37%**. Nei primi otto mesi dell'anno, le vendite di auto nuove sono state 1.080.447 contro le 1.040.607 dello stesso periodo del 2023, con un incremento del 3,83%

Federauto: "Il mercato dell'elettrico è in evidente affanno"

"Agosto, soprattutto per effetto delle ferie estive, è sempre poco significativo per i volumi di immatricolazione. Infatti, il risultato negativo, tra l'altro conseguito per oltre la metà negli ultimi tre giorni nel mese appena conclusosi, porta il tasso di crescita annuo ad un nuovo

*ridimensionamento, con le vendite di BEV in sostanziale arretramento – dopo l'esaurimento degli incentivi Ecobonus nella fascia 0-20 g/km di CO2 – e la transizione verso l'elettrico in evidente affanno, come si riscontra anche nel resto d'Europa". Questo il commento ai dati del mercato di agosto di **Massimo Artusi, il Presidente di Federauto**, la Federazione dei concessionari auto. "Ancora una volta è palese come senza adeguati stimoli da parte del Governo, il mercato dell'elettrico è destinato ad un sostanziale immobilismo piuttosto che ad una crescita spontanea e costante nel tempo. Per questo, oltre alla definizione di nuovo schema di sostegno alla domanda di veicoli elettrici e a basse emissioni inquinanti, così come anticipato dal MIMIT il mese scorso durante il Tavolo Automotive», per Artusi «resta centrale la revisione strutturale della fiscalità per le auto aziendali, un'azione di politica economica oramai non più procrastinabile che avrebbe effetti positivi sia sul lato ambientale che della sicurezza stradale, con una maggiore capacità di ringiovanimento del parco circolante. Inoltre», conclude Artusi «l'auspicio è che la nuova Commissione europea possa davvero porre il settore automotive al centro di un dibattito condiviso superando la logica di una politica a senso unico che ha dimostrato finora tutti i suoi limiti e dando, invece, spazio anche alle riflessioni degli operatori della distribuzione che ogni giorno si confrontano con le imprese e i cittadini riuscendo ad intercettarne e soddisfarne le necessità e desideri di mobilità. In gioco c'è la competitività di tante imprese".*

Unrae: "Scelte cruciali sulla strada della transizione energetica"

Dopo l'incontro del Tavolo Automotive presso il MIMIT lo scorso 7 agosto e con la ripresa delle attività istituzionali post pausa estiva, l'**Unrae** "ritiene ancora più urgente che venga definita quanto prima la strategia del Governo per accompagnare la transizione energetica del settore. Tra le priorità, è fondamentale che i 240 milioni di fondi residui degli incentivi 2024 vengano resi disponibili ben prima della fine dell'anno, per rifinanziare le dotazioni esaurite della fascia 0-20 g/Km di CO2". Quanto chiesto sopra, però, secondo Unrae non è sufficiente, infatti, il **Presidente Michele Crisci** ribadisce "la necessità di scelte cruciali per supportare la transizione energetica, a partire dal recupero di ulteriori 250 milioni di euro (parte del miliardo previsto per il 2025) sottratti dal DL Coesione, l'eliminazione del price cap per le auto della fascia 0-20 g/Km o, in alternativa, la sua equiparazione a quello della fascia 21-60 g/Km. Queste iniziative devono far parte di un più ampio piano strategico triennale per il 2025, 2026 e 2027".

IL GIORNALE D'ITALIA

Il Quotidiano Indipendente

Federauto, immatricolazioni ad agosto -13,4%; Artusi: "Domanda di BEV critica dopo l'esaurimento dei fondi Ecobonus"

Secondo i dati comunicati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ad agosto sono state immatricolate 69.121 autovetture, -13,4% rispetto al 2023.

02 Settembre 2024



Secondo i dati comunicati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ad agosto sono state immatricolate 69.121 autovetture, con una flessione del -13,4% sul corrispondente periodo 2023. Il volume dell'immatricolato nei primi otto mesi dell'anno si attesta a 1.080.447 unità rispetto al 1.040.607 dello scorso anno, con una crescita che si

riduce al +3,8% (-18,6% il differenziale rispetto al 2019).

Massimo Artusi, presidente di Federauto ha dichiarato:

"Agosto, soprattutto per effetto delle ferie estive, è sempre poco significativo per i volumi di immatricolazione. Infatti, il risultato negativo, tra l'altro conseguito per oltre la metà negli ultimi tre giorni nel mese appena conclusosi, porta il tasso di crescita annuo ad un nuovo ridimensionamento, con le vendite di BEV in sostanziale arretramento - dopo l'esaurimento degli incentivi Ecobonus nella fascia 0-20 g/km di CO2 - e la transizione verso l'elettrico in evidente affanno, come si riscontra anche nel resto d'Europa. Ancora una volta è palese come senza adeguati stimoli da parte del Governo, il mercato dell'elettrico è destinato ad

un sostanziale immobilismo piuttosto che ad una crescita spontanea e costante nel tempo.

Per questo, oltre alla definizione di nuovo schema di sostegno alla domanda di veicoli elettrici e a basse emissioni inquinanti, così come anticipato dal MIMIT il mese scorso durante il Tavolo Automotive. Resta centrale la revisione strutturale della fiscalità per le auto aziendali, un'azione di politica economica oramai non più procrastinabile che avrebbe effetti positivi sia sul lato ambientale che della sicurezza stradale, con una maggiore capacità di ringiovanimento del parco circolante. Inoltre l'auspicio è che la nuova Commissione europea possa davvero porre il settore automotive al centro di un dibattito condiviso superando la logica di una politica a senso unico che ha dimostrato finora tutti i suoi limiti e dando, invece, spazio anche alle riflessioni degli operatori della distribuzione che ogni giorno si confrontano con le imprese e i cittadini riuscendo ad intercettarne e soddisfarne le necessità e desideri di mobilità. In gioco c'è la competitività di tante imprese".

I numeri di agosto

A livello di canali di vendita ad agosto si presentano tutti negativi: i privati registrano una flessione del -9,1% (quota 63%), le flotte archiviano -18,8% (quota 5,2%) con le auto-immatricolazioni a -22,6% (quota 11,1%), il noleggio totalizza complessivamente un calo del -19,5% (quota 20,7%). Nell'arco del periodo gennaio-agosto, il canale privati sfiora un incremento del 7% (quota 56,7%), il noleggio arretra del -8,3% (quota 27,5%), le flotte scendono del -1,4% (quota 5%) con le auto-immatricolazioni di case e concessionari (incluso l'uso noleggio) che, secondo le elaborazioni Federauto sui dati Dataforce, risultano in crescita del +27,6% (quota 10,8%).

Anche dal punto di vista delle alimentazioni prevale il segno rosso: si assiste alla massiccia frenata delle auto elettriche (-38,6%) che porta la rappresentatività a 3,6% (-1,5 p.p.), così come anche plug-in (-34,5%), diesel (-29,2%), benzina (-18,9%), gpl (-7%) girano negativi.

Solamente le ibride elettriche mantengono un bilancio leggermente positivo al +3,2% (quota 40,8%). Nei primi otto mesi dell'anno la quota di mercato più alta è detenuta dall'ibrido elettrico (39,1%), seguito da benzina (30,1%), diesel (14,2%), gpl (9,4%), elettrico (3,8%), plug-in (3,3%) e metano (0,1%).

Negli ultimi tre giorni di agosto è stato immatricolato il 50,5% del totale mercato.

AUTO: FEDERAUTO, RALLENTA CRESCITA ANNUA E DOMANDA BEV RESTA CRITICA

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 02 set - Agosto, soprattutto per effetto delle ferie estive, "e' sempre poco significativo per i volumi di immatricolazione. Infatti, il risultato negativo, tra l'altro conseguito per oltre la meta' negli ultimi tre giorni nel mese appena conclusosi, porta il tasso di crescita annuo ad un nuovo ridimensionamento, con le vendite di Bev in sostanziale arretramento, dopo l'esaurimento degli incentivi Ecobonus nella fascia 0-20 g/km di Co2, e la transizione verso l'elettrico in evidente affanno, come si riscontra anche nel resto d'Europa". Lo ha detto Massimo Artusi, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto, commentando i dati sulle immatricolazioni di agosto diffusi dal Mit (-13,37% nel mese e +3,83% finora nel 2024). "Ancora una volta e' palese come senza adeguati stimoli da parte del Governo, il mercato dell'elettrico e' destinato ad un sostanziale immobilismo piuttosto che ad una crescita spontanea e costante nel tempo", ha detto Artusi, sottolineando che, per questo, "oltre alla definizione di nuovo schema di sostegno alla domanda di veicoli elettrici e a basse emissioni inquinanti, cosi' come anticipato dal Mimit il mese scorso durante il Tavolo Automotive, resta centrale la revisione strutturale della fiscalita' per le auto aziendali, un'azione di politica economica oramai non piu' procrastinabile che avrebbe effetti positivi sia sul lato ambientale che della sicurezza stradale, con una maggiore capacita' di ringiovanimento del parco circolante". Federauto segnala che, tutti i canali di vendita ad agosto si presentano negativi: i privati registrano una flessione del -9,1% (quota 63%), le flotte archiviano -18,8% (quota 5,2%) con le auto-immatricolazioni a -22,6% (quota 11,1%), il noleggio totalizza complessivamente un calo del -19,5% (quota 20,7%).

Mercato auto Italia 2024, le associazioni chiedono al Governo di intervenire

03 Settembre 2024



Il risultato negativo del mercato auto italiano nel mese di agosto 2024 ha portato diverse associazioni di categoria a chiedere di rivedere le politiche per il settore automotive.

RIVEDERE LA POLITICA DELL'AUTO

Secondo **Gian Primo Quagliano**, presidente del Centro Studi Promotor, i dati di agosto 2024 evidenziano il momento di grande difficoltà che sta vivendo questo settore. Per tale motivo serve rivedere la politica per l'auto non solo a livello italiano ma pure a quello europeo.

I dati di agosto confermano la situazione di grave difficoltà per il mercato dell'auto italiano che appare penalizzato dai forti aumenti dei prezzi delle auto e da una transizione energetica che si rivela sempre più difficile. Magra consolazione per gli italiani è il fatto che difficoltà analoghe incontrano gli automobilisti degli altri paesi dell'Unione Europea. E' del tutto evidente, come il

Centro Studi Promotor afferma da tempo, che occorre rivedere la politica per l'auto, non solo a livello nazionale, ma anche a livello di Unione Europea.

Per UNRAE serve urgentemente un piano strategico per il rilancio del settore automotive italiano.

Riteniamo fondamentale che vengano convocati al più presto i Tavoli interministeriali dedicati alla fiscalità del settore automotive per rilanciare la competitività delle nostre imprese e valorizzare il contributo che possono offrire, attraverso il rapido ricambio dei veicoli aziendali, nell'accelerare il rinnovo del parco circolante e nel promuovere la sostenibilità ambientale e la sicurezza stradale.



In particolare, UNRAE sottolinea la necessità di porre in essere ulteriori misure **come recuperare i 250 milioni sottratti dal DL Coesione**, eliminare il price cap per le auto elettriche e utilizzare immediatamente i 240 milioni di euro di fondi residui degli incentivi 2024 per rifinanziare il bonus per le auto elettriche.

Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA, evidenziando la fine degli effetti positivi degli incentivi, pone anche l'attenzione sull'inflazione e sui tassi di interesse ancora elevati per i finanziamenti.

L'onda lunga dell'inflazione unitamente ai tassi di interesse ancora elevati per finanziare l'acquisto di un nuovo veicolo pesano negativamente sul desiderio dei consumatori di cambiare vettura – come conferma anche il calo registrato sia a luglio che ad agosto (da -69,9

a -70,5) dall'indice ISTAT relativo all'opportunità attuale all'acquisto di beni durevoli, tra cui l'automobile e la contrazione riportata nel mese dalle transazioni relative ai veicoli usati.

IL MERCATO CHIEDE CHIAREZZA

E parlando del mercato delle elettriche, interviene **Fabio Pressi**, presidente di Motus-E, che sottolinea come la volatilità degli ultimi mesi riflette l'importanza di una pianificazione degli incentivi di facile lettura per cittadini e flotte aziendali.

I dati indicano nuovamente un andamento molto confuso del mercato, con gli straordinari picchi seguiti alla messa a terra dell'Ecobonus alternati a momenti di apparente stallo, in cui gli automobilisti interessati a passare all'elettrico restano alla finestra per comprendere l'evoluzione dello scenario. In quest'ottica, per evitare un pericoloso andamento a strappi del mercato diventa fondamentale una rapida e chiara pianificazione degli strumenti incentivanti discussi nell'ultima riunione del Tavolo Automotive, per i quali sarà indispensabile anche la massima cautela nelle comunicazioni ai cittadini, che con l'esaurimento in un solo giorno dei bonus per le auto elettriche hanno già dimostrato una grande attenzione verso questa tecnologia.

Anche per **Massimo Artusi**, Presidente di Federauto, resta centrale la revisione strutturale della fiscalità per le auto aziendali, un'azione di politica economica oramai non più procrastinabile che avrebbe effetti positivi sia sul lato ambientale che della sicurezza stradale, con una maggiore capacità di ringiovanimento del parco circolante.

Inoltre, bisogna arrivare a definire il nuovo schema di sostegno alla domanda di veicoli elettrici e a basse emissioni inquinanti, così come anticipato dal MIMIT il mese scorso durante il Tavolo Automotive. Infine, sarebbe opportuno "che la nuova Commissione europea possa davvero porre il settore automotive al centro di un dibattito condiviso superando la logica di una politica a senso unico che ha dimostrato finora tutti i suoi limiti e dando, invece, spazio anche alle riflessioni degli operatori della distribuzione che ogni giorno si confrontano con le imprese e i cittadini riuscendo ad intercettare e soddisfarne le necessità e desideri di mobilità".



Unrae, dati mercato evidenziano necessità piano strategico triennale. Federauto, la domanda di elettriche resta critica

Con il calo annuo del 13,4% messo a segno dal mercato automobilistico ad agosto la crescita cumulata nei primi otto mesi dell'anno scende quindi al 3,8% rispetto al 2023, per un totale di 1.080.447 unità, un dato ancora inferiore del 18,5% rispetto allo stesso periodo 2019. Lo sottolinea l'Unrae che pone l'accento sul fatto che fra il dato delle vetture elettriche a batteria - quota al 3,7% - e delle ibride plug-in - che retrocedono al 3,5% - il totale di veicoli alla spina scende al 7,2% rispetto al 9,1% di agosto 2023. Per questo «dopo l'incontro del Tavolo Automotive presso il Mimit lo scorso 7 agosto e con la ripresa delle attività istituzionali post pausa estiva, l'Unrae ritiene ancora più urgente che venga definita quanto prima la strategia del Governo per accompagnare la transizione energetica del settore.

Tra le priorità, è fondamentale che i 240 milioni di fondi residui degli incentivi 2024 vengano resi disponibili ben prima della fine dell'anno, per rifinanziare le dotazioni esaurite della fascia 0-20 g/Km di CO₂». Quanto chiesto sopra, però, secondo Unrae non è sufficiente: infatti, il Presidente Michele Crisci ribadisce «la necessità di scelte cruciali per supportare la transizione energetica, a partire dal recupero di ulteriori 250 milioni di euro (parte del miliardo previsto per il 2025) sottratti dal DL Coesione, l'eliminazione del price cap per le auto della fascia 0-20 g/Km o, in alternativa, la sua

equiparazione a quello della fascia 21-60 g/Km. Queste iniziative devono far parte di un più ampio piano strategico triennale per il 2025, 2026 e 2027”.

«**Agosto, soprattutto per effetto** delle ferie estive, è sempre poco significativo per i volumi di immatricolazione. Infatti, il risultato negativo, tra l'altro conseguito per oltre la metà negli ultimi tre giorni nel mese appena conclusosi, porta il tasso di crescita annuo ad un nuovo ridimensionamento, con le vendite di Bev in sostanziale arretramento, dopo l'esaurimento degli incentivi Ecobonus nella fascia 0-20 g/km di CO2, e la transizione verso l'elettrico in evidente affanno, come si riscontra anche nel resto d'Europa». Lo afferma Massimo Artusi, il presidente di Federauto, la federazione dei concessionari auto. «Ancora una volta è palese come senza adeguati stimoli da parte del governo, il mercato dell'elettrico è destinato a un sostanziale immobilismo piuttosto che a una crescita spontanea e costante nel tempo.

Per questo, oltre alla definizione di nuovo schema di sostegno alla domanda di veicoli elettrici e a basse emissioni inquinanti, così come anticipato dal Mimit il mese scorso durante il Tavolo Automotive - osserva Artusi - resta centrale la revisione strutturale della fiscalità per le auto aziendali, un'azione di politica economica oramai non più procrastinabile che avrebbe effetti positivi sia sul lato ambientale che della sicurezza stradale, con una maggiore capacità di ringiovanimento del parco circolante. Inoltre l'auspicio è che la nuova Commissione europea possa davvero porre il settore automotive al centro di un dibattito condiviso superando la logica di una politica a senso unico che ha dimostrato finora tutti i suoi limiti e dando, invece, spazio anche alle riflessioni degli operatori della distribuzione che ogni giorno si confrontano con le imprese e i cittadini riuscendo a intercettare e soddisfarne le necessità e desideri di mobilità. In gioco c'è la competitività di tante imprese».

Mercato auto Italia: dopo l'ennesimo calo di agosto le associazioni chiedono che il governo intervenga

Le associazioni chiedono un intervento immediato del governo per risollevare il mercato auto italiano

di **Andrea Senatore** 3 Settembre, 2024

Mercato auto



Dopo aver ridotto le previsioni di vendite annuali di auto in Italia, l'**UNRAE** rinnova la sua richiesta al governo di definire nuove strategie per sostenere la transizione energetica del settore automobilistico. In particolare, l'**UNRAE** chiede che **i 240 milioni di euro di fondi residui** per gli incentivi auto siano destinati alla fascia 0-20 g/km di CO₂. Questo intervento mira a dare una nuova spinta alle vendite di auto elettriche e ibride plug-in.

Le associazioni chiedono un intervento immediato del governo per risollevare il mercato auto italiano

Il presidente dell'UNRAE, **Michele Crisci**, ha ribadito "la necessità di scelte cruciali per supportare la transizione energetica, a partire dal recupero di ulteriori 250 milioni di euro (parte del miliardo previsto per il 2025) che sono stati sottratti dal DL Coesione."

Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, commenta: "I dati di agosto confermano la grave difficoltà del mercato automobilistico italiano, penalizzato dai significativi aumenti dei prezzi e da una transizione energetica sempre più complessa. Una magra consolazione per gli italiani è il fatto che le difficoltà sono simili per gli automobilisti in altri paesi dell'Unione Europea. È evidente che è necessario rivedere la politica per l'auto, non solo a livello nazionale, ma anche a livello europeo."

Anche **Massimo Artusi**, presidente di Federauto, sottolinea che "resta centrale la necessità di una revisione strutturale della fiscalità per le auto aziendali. Questa misura di politica economica, ormai non più procrastinabile, avrebbe effetti positivi sia dal punto di vista ambientale che della sicurezza stradale, contribuendo a un maggiore ringiovanimento del parco auto circolante."

Roberto Vavassori, presidente dell'ANFIA, commenta anche sul tema dei finanziamenti e della situazione economica del Paese: "L'effetto prolungato dell'inflazione, insieme ai tassi di interesse ancora elevati per il finanziamento dell'acquisto di un nuovo veicolo, influisce negativamente sul desiderio dei consumatori di cambiare auto. Questo è confermato dal calo registrato nelle vendite sia a luglio che ad agosto."

Auto elettriche vendite si bloccano: “Finito l’effetto incentivi”

Publicato il 5 Settembre 2024

Svanito l’effetto incentivi sulle immatricolazioni auto in Italia. Dopo la crescita del 15% registrata nel primo mese del bonus auto (giugno) e il +4,7% di luglio arriva la batosta.

Nel mese scorso abbiamo assistito a un crollo delle registrazioni del 13,4% rispetto ad agosto 2023, con poco più di 69mila autovetture immatricolate in Italia stando ai dati comunicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit).



Forte calo per le immatricolazioni di Stellantis in Italia: sono state 17.132, il 32,4% in meno dello stesso mese del 2023. La quota di mercato scende dal 31,8% al 24,8%.

A sorprendere in negativo sono soprattutto i dati sulle immatricolazioni delle auto elettriche. **Dopo l’esaurimento degli incentivi Ecobonus nella fascia 0-20 g/km di CO2 le vendite di auto green continuano a deludere**, registrando un -40,6% rispetto ad agosto 2023. Nel mese scorso sono state immatricolate in Italia 2.410 vetture full electric, con una quota di mercato pari al 3,5% dal 5,1% dello stesso mese dell’anno precedente.

Auto elettriche: un mercato in affanno

“I dati indicano nuovamente un andamento molto confuso del mercato”, commenta il presidente di Motus-E, Fabio Pressi. Per evitare “un pericoloso andamento a strappi del mercato diventa fondamentale una rapida e chiara pianificazione degli strumenti incentivanti discussi nell’ultima riunione del Tavolo Automotive”, sottolinea Pressi.

Ma c’è una buona notizia: **l’effetto incentivi porta in lieve crescita il consuntivo dei primi otto mesi dell’anno**. Le immatricolazioni auto toccano quota 1.080.447 con una crescita del 3,8% sullo stesso periodo dell’anno precedente.



Decisione sulle auto elettriche (FlopGear.it)
La transizione verso l’elettrico è “in evidente affanno”, ricorda Massimo Artusi di Federauto; senza adeguati stimoli da parte del governo il mercato dell’elettrico è destinato a un sostanziale immobilismo piuttosto che a una crescita spontanea e costante nel tempo.

L’auspicio è che la nuova Commissione europea possa davvero porre il settore automotive al centro di un dibattito condiviso superando la logica attuale che ha dimostrato tutti i suoi limiti.

QUATTORRUOTE

Federauto: "Giusto anticipare la clausola di revisione"

Publicato il 10/09/2024



La proposta del ministro delle Imprese, Adolfo Urso, di **anticipare dal 2026 al 2025** la cosiddetta clausola di revisione del bando delle vendite di auto endotermiche nel 2035 raccoglie consensi anche tra i concessionari italiani. Il presidente di Federauto, Massimo Artusi, definisce l'iniziativa "tempestiva e opportuna" anche alla luce di quanto sta avvenendo nel settore, tra possibili chiusure di impianti Volkswagen in Germania e continui dietrofront nelle strategie di elettrificazione a causa del "mancato decollo – nostro malgrado ampiamente prevedibile – delle vendite" di auto elettriche.

I problemi dei concessionari. A tal proposito, Artusi sottolinea come i consumatori non stiano gradendo vetture "che costano il doppio di quelli tradizionali, anche di fronte a sostanziosi incentivi", il che sta spingendo le Case, "che fino ad oggi hanno potuto utilizzare la 'valvola di sfogo' dei concessionari, non solo italiani, ormai colmi di stock invenduto, a prendere amare decisioni" per fronteggiare "il collasso" dell'industria paventato dal ministro. Tuttavia, per Artusi a collassare sarebbero anche le reti di vendita, con i loro 175.000 occupati diretti.

Le proposte. Per Federauto, l'anticipo della verifica del provvedimento consentirebbe a costruttori e distributori di "riprogrammare meglio" gli investimenti per la transizione, anche se il vero nodo da sciogliere "è nelle decisioni conseguenti": infatti, una conferma "degli standard sui tempi e sulle alimentazioni non farebbe che accentuare la crisi e far perdere un altro anno alle imprese". "Per questo, nella proposta del ministro Urso leggiamo anche l'ipotesi di una revisione significativa di tempi e modi di raggiungimento dei target di decarbonizzazione", prosegue Artusi, secondo il quale la revisione "dovrebbe promuovere nel concreto un mix di alimentazioni", biocarburanti compresi.

la Repubblica

Federauto, Artusi: "Tempestiva e opportuna la proposta di Urso di anticipare la revisione del green deal"



10 settembre 2024 - 16.51

(Teleborsa) - "L'annuncio del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, per anticipare al 2025 la revisione dei tempi dello stop alla produzione dei motori endotermici appare tempestiva e opportuna alla luce delle notizie che quotidianamente arrivano, da ultimo la possibile chiusura di due impianti della Volkswagen in Germania e l'addio di Volvo al solo elettrico entro il 2030, relativamente alle misure che i produttori di auto di tutto il mondo stanno adottando per rispondere al mancato decollo - nostro malgrado ampiamente prevedibile - delle vendite di autoveicoli a trazione elettrica". Lo ha dichiarato il presidente di Federauto, Massimo Artusi, commentando l'intervento del Ministro Urso al Workshop Teha di Cernobbio.

"Il mercato ha fatto già ampiamente comprendere di non gradire autoveicoli che costano il doppio di quelli tradizionali ('dando meno!'), anche di fronte a sostanziosi incentivi. Tutto ciò", ha continuato Artusi, "sta convincendo le case, che fino ad oggi hanno potuto utilizzare la 'valvola di sfogo' dei concessionari, non solo italiani, ormai colmi di stock invenduto,

a prendere amare decisioni per far fronte a quello che lo stesso Ministro – insieme al Presidente di Confindustria, Emanuele Orsini – ha definito, senza mezzi termini, il rischio di un 'collasso' dell'industria automobilistica europea".

"Preoccupante è", ha detto ancora Artusi, "che a collassare sarebbero prima le reti di vendita che garantiscono anche il buon funzionamento del circolante, i concessionari, con i loro 175.000 occupati diretti e dopo tutto l'indotto. E' quindi evidente che anticipare di un anno la verifica prevista per il 2026, metterebbe le case costruttrici e conseguentemente la filiera distributiva, in condizione di riprogrammare meglio i propri investimenti per la transizione green, ma il vero nodo da sciogliere è nelle decisioni che scaturiranno da questa verifica anticipata, perché una riconferma degli standard sui tempi (stop all'endotermico nel 2035) e sulle alimentazioni (consentita solo la trazione elettrica) non farebbe che accentuare la crisi e far perdere un altro anno alle imprese".

"Per questo", ha proseguito il presidente di Federauto, "nella proposta del Ministro Urso, leggiamo anche l'ipotesi di una revisione significativa di tempi e modi di raggiungimento dei target di decarbonizzazione del settore auto, che sia davvero efficace per l'ambiente e che dia maggiore respiro ai costruttori così da rendere competitivi i loro prodotti, ai governi per intervenire sui fattori abilitanti e, infine, ai concessionari per accrescere la distribuzione favorendo una scelta consapevole del cittadino. Tale revisione dovrebbe promuovere nel concreto quel mix di alimentazioni che, nel solco di una trazione elettrica davvero green in tutte le sue fasi di vita, apra le porte anche ai biocarburanti (in particolare HVO e biometano, già oggi ampiamente disponibili), permettendo al mercato di scegliere, in nome della pluralità tecnologica, di sviluppare soluzioni carbon neutral in grado di contribuire in modo sostenibile, considerando tutte le tasche e le necessità, al traguardo del reale abbattimento dei climalteranti che tutti condividiamo".

Artusi (Federauto): “Tempestiva e opportuna la proposta del Ministro Urso di anticipare al 2025 la revisione del Green Deal”

“L’annuncio del Ministro Urso, di voler anticipare al 2025 la revisione dei tempi dello stop alla produzione dei motori endotermici appare tempestiva e opportuna alla luce delle notizie che quotidianamente arrivano, da ultimo la possibile chiusura di due impianti della Volkswagen in Germania e l’addio di Volvo al solo elettrico entro il 2030”. Lo ha dichiarato il presidente di Federauto, Massimo Artusi, commentando l’intervento del Ministro Urso al Workshop Teha di Cernobbio.



09/10/2024 di Redazione

“L’annuncio del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, di voler anticipare al 2025 la revisione dei tempi dello stop alla produzione dei motori endotermici appare tempestiva e opportuna alla luce delle notizie che quotidianamente arrivano, da ultimo **la possibile chiusura di due impianti della Volkswagen in Germania e l’addio di**

Volvo al solo elettrico entro il 2030, relativamente alle misure che i produttori di auto di tutto il mondo stanno adottando per rispondere al mancato decollo – nostro malgrado ampiamente prevedibile – delle vendite di autoveicoli a trazione elettrica”. Lo ha dichiarato il **presidente di Federauto, Massimo Artusi, commentando l’intervento del Ministro Urso al Workshop Teha di Cernobbio.**

“Il mercato ha fatto già ampiamente comprendere di non gradire autoveicoli che costano il doppio di quelli tradizionali (“dando meno!”), anche di fronte a sostanziosi incentivi. Tutto ciò”, ha continuato Artusi, “sta convincendo le case, che fino ad oggi hanno potuto utilizzare la ‘valvola di sfogo’ dei concessionari, non solo italiani, ormai colmi di stock invenduto, a prendere amare decisioni per far fronte a quello che lo stesso Ministro – insieme al Presidente di Confindustria, Emanuele Orsini – ha definito, senza mezzi termini, il **rischio di un ‘collasso’ dell’industria automobilistica europea**”.

“Preoccupante è”, ha detto ancora Artusi, “che a collassare sarebbero prima le reti di vendita che garantiscono anche il buon funzionamento del circolante, i concessionari, con i loro 175.000 occupati diretti e dopo tutto l’indotto. È quindi evidente che **anticipare di un anno la verifica prevista per il 2026, metterebbe le case costruttrici e conseguentemente la filiera distributiva, in condizione di riprogrammare meglio i propri investimenti** per la transizione green, ma il vero nodo da sciogliere è nelle decisioni che scaturiranno da questa verifica anticipata, perché una riconferma degli standard sui tempi (stop all’endotermico nel 2035) e sulle alimentazioni (consentita solo la trazione elettrica) non farebbe che accentuare la crisi e far perdere un altro anno alle imprese”.

“Per questo”, ha proseguito il presidente di Federauto, “nella proposta del Ministro Urso, leggiamo anche l’ipotesi di una revisione significativa di tempi e modi di raggiungimento dei target di decarbonizzazione del settore auto, che sia davvero efficace per l’ambiente e che dia maggiore respiro ai costruttori così da rendere competitivi i loro prodotti, ai governi per intervenire sui fattori abilitanti e, infine, ai concessionari per accrescere la distribuzione favorendo una scelta consapevole del cittadino. **Tale revisione dovrebbe promuovere nel concreto quel mix di alimentazioni** che, nel solco di una trazione elettrica davvero green in tutte le sue fasi di vita, apra le porte anche ai biocarburanti (in particolare HVO e biometano, già oggi ampiamente disponibili), permettendo al mercato di scegliere, in nome della pluralità tecnologica, di sviluppare soluzioni **carbon neutral** in grado di contribuire in modo sostenibile, considerando tutte le tasche e le necessità, al traguardo del reale abbattimento dei climalteranti che tutti condividiamo”.



AGENZIA DI INFORMAZIONE
Mobilità, Logistica, Ferrovie, TPL, Porti

Federauto: Artusi, tempestiva e opportuna proposta di Urso di anticipare revisione Green Deal

(FERPRESS) – Roma, 10 SET – “L’annuncio del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, per anticipare al 2025 la revisione dei tempi dello stop alla produzione dei motori endotermici appare tempestiva e opportuna alla luce delle notizie che quotidianamente arrivano, da ultimo la possibile chiusura di due impianti della Volkswagen in Germania e l’addio di Volvo al solo elettrico entro il 2030, relativamente alle misure che i produttori di auto di tutto il mondo stanno adottando per rispondere al mancato decollo – nostro malgrado ampiamente prevedibile – delle vendite di autoveicoli a trazione elettrica”.

Lo ha dichiarato il presidente di Federauto, Massimo Artusi, commentando l’intervento del Ministro Urso al Workshop Teha di Cernobbio.

“Il mercato ha fatto già ampiamente comprendere di non gradire autoveicoli che costano il doppio di quelli tradizionali (“dando meno!”), anche di fronte a sostanziosi incentivi. Tutto ciò”, ha continuato Artusi, “sta convincendo le case, che fino ad oggi hanno potuto utilizzare la “valvola di sfogo” dei concessionari, non solo italiani, ormai colmi di stock invenduto, a prendere amare decisioni per far fronte a quello che lo stesso Ministro – insieme al Presidente di Confindustria, Emanuele Orsini – ha definito, senza mezzi termini, il rischio di un “collasso” dell’industria automobilistica europea”.

“Preoccupante è”, ha detto ancora Artusi, “che a collassare sarebbero prima le reti di vendita che garantiscono anche il buon funzionamento del circolante, i concessionari, con i loro 175.000 occupati diretti e dopo tutto l’indotto. E’ quindi evidente che anticipare di un anno la verifica prevista per il 2026, metterebbe le case costruttrici e conseguentemente la filiera distributiva, in condizione di riprogrammare meglio i propri investimenti per la transizione green, ma il vero nodo da sciogliere è nelle decisioni che scaturiranno da questa verifica anticipata, perché una riconferma degli standard sui tempi (stop all’endotermico nel 2035) e sulle alimentazioni

(consentita solo la trazione elettrica) non farebbe che accentuare la crisi e far perdere un altro anno alle imprese”.

“Per questo”, ha proseguito il presidente di Federauto, “nella proposta del Ministro Urso, leggiamo anche l’ipotesi di una revisione significativa di tempi e modi di raggiungimento dei target di decarbonizzazione del settore auto, che sia davvero efficace per l’ambiente e che dia maggiore respiro ai costruttori così da rendere competitivi i loro prodotti, ai governi per intervenire sui fattori abilitanti e, infine, ai concessionari per accrescere la distribuzione favorendo una scelta consapevole del cittadino. Tale revisione dovrebbe promuovere nel concreto quel mix di alimentazioni che, nel solco di una trazione elettrica davvero green in tutte le sue fasi di vita, apra le porte anche ai biocarburanti (in particolare HVO e biometano, già oggi ampiamente disponibili), permettendo al mercato di scegliere, in nome della pluralità tecnologica, di sviluppare soluzioni carbon neutral in grado di contribuire in modo sostenibile, considerando tutte le tasche e le necessità, al traguardo del reale abbattimento dei climalteranti che tutti condividiamo”.

Stop ICE 2035: anticipare revisione, Federauto d'accordo con Urso

Per Federauto è tempestiva e opportuna la proposta del ministro Urso di anticipare la revisione del regolamento che prevede lo stop alle auto ICE dal 2035

La proposta del ministro Adolfo Urso di **anticipare al 2025 la clausola di revisione** del [regolamento europeo che prevede lo stop alla vendita di auto ICE dal 2035](#), originariamente prevista nel 2026, ha incassato l'importante endorsement di **Federauto**, l'associazione che rappresenta i concessionari auto italiani, secondo cui l'annuncio di Urso è *“tempestivo e opportuno”* alla luce del **mancato decollo** delle vendite di autoveicoli a trazione elettrica e di notizie come la [possibile chiusura di due impianti della Volkswagen in Germania](#) e l'[addio di Volvo al solo elettrico entro il 2030](#), che testimoniano il momento delicato del processo di transizione ecologica.

LO STOP ICE DEL 2035 E LA CLAUSOLA DI REVISIONE

La normativa che prevede il bando della vendita di auto endotermiche nuove dal 2035 contiene infatti una cosiddetta **'clausola di revisione'** nel 2026 per introdurre eventuali **modifiche** o **aggiustamenti** al regolamento in base ai progressi tecnologici. Tutti coloro che sono contrari allo stop del 2035, o quanto meno scettici, guardano proprio alla clausola di revisione per **rivedere gli obiettivi del Green Deal**. Ma per Urso il 2026 è troppo lontano: secondo il ministro, se si vuole evitare il collasso dell'industria automobilistica europea non si possono attendere altri due anni ma **bisogna intervenire subito**, *“altrimenti si rischia l'invasione di Bruxelles da parte degli operai in rivolta”*. L'intenzione del ministro delle Imprese e del Made in Italy è quindi di anticipare i tempi, proponendo agli altri Paesi UE di **organizzare già nella prima metà del 2025 la revisione del cronoprogramma**. La prima occasione utile per avanzare la proposta sarà il vertice convocato il 25 settembre a Bruxelles dalla presidenza ungherese, seguito il giorno dopo dal [consiglio Competitività](#).

FEDERAUTO: SÌ ALLA REVISIONE NEL 2025, EVITARE IL COLLASSO DELLE RETI DI VENDITA

Come detto, l'iniziativa del ministro Urso è piaciuta a Federauto, che tramite il suo presidente Massimo Artusi l'ha definita tempestiva e opportuna. *“Il mercato ha fatto già ampiamente comprendere di non gradire autoveicoli che costano il doppio di quelli tradizionali, anche di fronte a **sostanziosi incentivi**”*, ha spiegato Artusi. *“Tutto ciò sta convincendo le case, che fino a oggi hanno potuto utilizzare la ‘valvola di sfogo’ dei concessionari, non solo italiani, ormai colmi di stock invenduto, a prendere **amare decisioni** per far fronte al rischio collasso dell'industria automobilistica europea. Preoccupante è soprattutto che a collassare sarebbero prima le **reti di vendita** che garantiscono anche il buon funzionamento del circolante, i concessionari, con i loro **175.000 occupati diretti**, e dopo tutto l'indotto”*.

FEDERAUTO: ABBATTERE I CLIMALTERANTI USANDO TUTTE LE TECNOLOGIE CARBON NEUTRAL

È quindi evidente, ha continuato Artusi, che **anticipare di un anno la verifica** prevista per il 2026, *“metterebbe le case costruttrici e conseguentemente la filiera distributiva, in condizione di **riprogrammare meglio i propri investimenti** per la transizione green”*. Federauto spera inoltre che si arrivi a una **revisione significativa** dei tempi e modi di raggiungimento dei **target di decarbonizzazione** del settore auto, in modo da renderli davvero efficaci per l'ambiente: *“Questa revisione dovrebbe promuovere nel concreto quel mix di alimentazioni che, nel solco di una trazione elettrica davvero green in tutte le sue fasi di vita, **apra le porte anche ai biocarburanti** (in particolare HVO e biometano, già oggi ampiamente disponibili), permettendo al mercato di scegliere, in nome della **pluralità tecnologica**, di sviluppare soluzioni **carbon neutral** in grado di contribuire in modo sostenibile, considerando tutte le tasche e le necessità, al traguardo del **reale abbattimento dei climalteranti** che tutti condividiamo”*.

Stop ICE 2035: anticipare revisione, Federauto d'accordo con Urso

10/09/2024

La proposta del ministro Adolfo **Urso** di anticipare al 2025 la clausola di revisione del regolamento europeo che prevede lo stop alla vendita di auto ICE dal 2035, originariamente prevista nel 2026, ha incassato l'importante endorsement di Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari auto italiani, secondo cui l'annuncio di Urso è "tempestivo e opportuno" alla luce del mancato decollo delle vendite di autoveicoli a trazione elettrica e di notizie come la possibile chiusura di due impianti della **Volkswagen** in **Germania** e l'addio di **Volvo** al solo elettrico entro il 2030, che testimoniano il **momento delicato** del processo di transizione ecologica. [***\(SicurAUTO.it\)***](#)

La notizia riportata su altri media

L'incontro dovrebbe tenersi il 23 settembre, due giorni prima che lo stesso **Urso** illustri il piano a Bruxelles, in un meeting informale organizzato dalla presidenza del Consiglio Ue ungherese e, successivamente, al Consiglio competitività fissato per il 26. [***\(il Giornale\)***](#)

Juventus pronta a scendere in campo nel pomeriggio di sabato, ore 18, per affrontare l'Empoli allo Stadio Castellani. Quarta sfida del campionato bianconero contro una formazione in salute che è riuscita [***\(Spazio!\)***](#)

"Fin da inizio legislatura ho rilevato che bisognava rivedere il Green Deal e coniugare le necessità della transizione con quelle industriali e sociali. Sono posizioni che oggi finalmente si fanno largo in Europa: serve un piano organico per l'automotive. [***\(La Provincia di Cremona e Crema\)***](#)



Urso: «Su

auto elettrica anticipare decisione al 2025. Nostra proposta a Ue il 25 settembre. Non è problema solo italiano, ma europeo»

Non possiamo aspettare la fine del 2026 per rivedere gli obiettivi del Green Deal, altrimenti rischiamo il collasso dell'industria automobilistica europea e l'invasione di Bruxelles da parte degli operai in rivolta. **(HDmotori)**

Ci sono troppi interessi economici per spingere sull'acceleratore della sostenibilità senza ritegno. L'Italia è uno dei pochi Paesi dell'Unione Europea che sta cercando di trovare un compromesso, per quanto possibile, tra i motori a combustione e l'elettrico. **(InvestireOggi.it)**

«Credo che sia assolutamente necessario anticipare questa eventuale revisione (della clausola che consente di rivedere lo stop a benzina e diesel fissato per il 2035) al 2025; ritengo che debba essere la prima questione che la Commissione Europea debba affrontare perché le imprese e i nostri lavoratori hanno bisogno di certezza». **(Il Messaggero - Motori)**

Federauto, Artusi: "Tempestiva e opportuna la proposta di Urso di anticipare la revisione del green deal"

informazione.it

10/09/2024

"L'annuncio del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo **Urso**, per anticipare al 2025 la revisione dei tempi dello stop alla produzione dei **motori endotermici** appare tempestiva e opportuna alla luce delle notizie che quotidianamente arrivano, da ultimo la possibile chiusura di due impianti della **Volkswagen** in **Germania** e l'addio di **Volvo** al solo elettrico entro il 2030, relativamente alle misure che i produttori di auto di tutto il mondo stanno adottando per rispondere al mancato decollo - nostro malgrado ampiamente prevedibile - delle vendite di autoveicoli a trazione elettrica". **(LA STAMPA Finanza)**

Se ne è parlato anche su altri media

Juventus pronta a scendere in campo nel pomeriggio di sabato, ore 18, per affrontare l'Empoli allo Stadio Castellani. Quarta sfida del campionato bianconero contro una formazione in salute che è riuscita **(Spazio)**

Draghi cita l'automotive come esempio di politica ambientale malfatta e chiede un cambio di passo, c'è quindi bisogno della neutralità tecnologica. Sono posizioni che oggi finalmente si fanno largo in Europa: serve un piano organico per l'automotive. **(La Provincia di Cremona e Crema)**

Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo **Urso**, forte anche del «Draghi-pensiero» che nel suo Rapporto competitività ha bacchettato la strategia green Ue sull'automotive, si prepara a presentare in anteprima, a Confindustria e sindacati, la proposta sulla politica industriale nel settore delle quattro ruote. **(il Giornale)**



Addio

benzina e diesel, l'Italia non ci sta e sfida l'UE

La proposta del ministro **Urso** di voler chiedere alla Commissione Europea di anticipare la data della revisione del Green Deal al 2025 sta iniziando a trovare consensi tra le associazioni automotive in Italia. **(HDmotori)**

Sulla 'rottamazione' delle auto a benzina non si possono aspettare due anni per decidere. **(Il Messaggero - Motori)**

L'addio a benzina e diesel quindi non solo è visto con scetticismo, ma c'è chi vuole anche convincere gli altri Paesi che forse è meglio non essere così drastici e che la data del 2035 come anno 0 è ancora troppo affrettata. **(InvestireOggi.it)**

Artusi: “Tempestiva la richiesta di anticipare la revisione del Green Deal”

Presidente Federauto: "Evitiamo il collasso dell'industria auto"

di [Fabio Cavagnera](#) 11 Settembre, 2024



Si sta discutendo molto sullo **stop di vendita dei motori endotermici nel 2035**, fissato dall'Unione Europea, ed il ministro Adolfo Urso ha annunciato la [richiesta di revisione delle tempistiche](#). “Un annuncio tempestivo ed opportuno – le parole di **Massimo Artusi**, presidente di Federauto – alla luce delle notizie che quotidianamente arrivano”.

Stock invenduti, impianti chiusi

Il numero uno della Federazione Italiana Concessionari Auto ha ricordato “la possibile [chiusura di due impianti della Volkswagen](#) in Germania e l'addio di Volvo al solo elettrico entro il 2030”, ma anche i concessionari “colmi di stock invenduto”. Ribadendo che “il mercato ha fatto già ampiamente comprendere di non gradire autoveicoli che costano il doppio di quelli tradizionali, anche di fronte a sostanziosi incentivi”. Per cercare di risolvere la situazione, di conseguenza, “servono decisioni per far fronte al rischio di un **collasso dell'industria automobilistica europea**”.

“Anticipare di un anno la **verifica prevista per il 2026** – ha spiegato Artusi – metterebbe le case costruttrici e conseguentemente la filiera distributiva, in condizione di riprogrammare meglio i propri investimenti per la transizione green”. Anche se “una riconferma dei tempi e delle alimentazioni, non farebbe che accentuare la crisi e far perdere un altro anno alle imprese”.

“Serve una revisione dei tempi”

Il succo resta quello di **cambiare l’orizzonte temporale** e modificare lo stop: “L’ipotesi è di una revisione significativa di tempi e modi di raggiungimento dei target di decarbonizzazione del settore auto, che sia davvero efficace per l’ambiente e che dia maggiore respiro ai costruttori così da rendere competitivi i loro prodotti, ai governi per intervenire sui fattori abilitanti e, infine, ai concessionari per accrescere la distribuzione favorendo una scelta consapevole del cittadino”.

Stop endotermiche nel 2035, Federauto: un bene anticipare la clausola di revisione

11 Settembre 2024 243



La **proposta del ministro Urso** di voler chiedere alla Commissione Europea di **anticipare la data della revisione del Green Deal al 2025** sta iniziando a trovare **consensi tra le associazioni automotive in Italia**. Come abbiamo visto, data la situazione delicata del settore automotive, Urso ritiene che il 2026 sia troppo lontano.

Non possiamo aspettare la fine del 2026 per rivedere gli obiettivi del Green Deal, altrimenti rischiamo il collasso dell'industria automobilistica europea e l'invasione di Bruxelles da parte degli operai in rivolta.

L'obiettivo? Quello di **rivedere la scadenza del 2035** quando in Unione Europea non si potranno più vendere nuove auto endotermiche. Vedremo come andrà a finire ma, intanto,

la proposta **trova l'appoggio di Federauto**. Il presidente, **Massimo Artusi**, definisce come *"opportuna e tempestiva la proposta di Urso di anticipare la revisione del Green Deal"*.

L'annuncio del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, per anticipare al 2025 la revisione dei tempi dello stop alla produzione dei motori endotermici appare tempestiva e opportuna alla luce delle notizie che quotidianamente arrivano, da ultimo la possibile chiusura di due impianti della Volkswagen in Germania e l'addio di Volvo al solo elettrico entro il 2030, relativamente alle misure che i produttori di auto di tutto il mondo stanno adottando per rispondere al mancato decollo delle vendite di autoveicoli a trazione elettrica.

I RISCHI PER LE CONCESSIONARIE

Il presidente di Federauto, Massimo Artusi, aggiunge che il mercato ha fatto già ampiamente comprendere di non gradire autoveicoli che costano il doppio di quelli tradizionali, anche di fronte a sostanziosi incentivi. Questa situazione ha convinto le case automobilistiche che *"fino ad oggi hanno potuto utilizzare la valvola di sfogo dei concessionari, non solo italiani, ormai colmi di stock invenduto, a prendere amare decisioni per far fronte a quello che lo stesso Ministro, insieme al Presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, ha definito, senza mezzi termini, il rischio di un collasso dell'industria automobilistica europea"*.

Artusi sottolinea **la preoccupazione per le reti di vendita**, con i loro 175.000 dipendenti che potrebbero arrivare a collassare.

Preoccupante è che a collassare sarebbero prima le reti di vendita che garantiscono anche il buon funzionamento del circolante, i concessionari, con i loro 175.000 occupati diretti e dopo tutto l'indotto. E' quindi evidente che anticipare di un anno la verifica prevista per il 2026, metterebbe le case costruttrici e conseguentemente la filiera distributiva, in condizione di riprogrammare meglio i propri investimenti per la transizione green, ma il vero nodo da sciogliere è nelle decisioni che scaturiranno da questa verifica anticipata, perché una riconferma degli standard sui tempi (stop all'endotermico nel 2035) e sulle alimentazioni (consentita solo la trazione elettrica) non farebbe che accentuare la crisi e far perdere un altro anno alle imprese.

SUGGERIMENTI AL GOVERNO

Federauto quindi offre alcuni suggerimenti in cui si chiede di puntare sulla pluralità tecnologica, dando spazio anche ai biocarburanti.

Per questo, nella proposta del Ministro Urso, leggiamo anche l'ipotesi di una revisione significativa di tempi e modi di raggiungimento dei target di decarbonizzazione del settore auto, che sia davvero efficace per l'ambiente e che dia maggiore respiro ai costruttori così da rendere competitivi i loro prodotti, ai governi per intervenire sui fattori abilitanti e, infine, ai concessionari per accrescere la distribuzione favorendo una scelta consapevole del cittadino. Tale revisione dovrebbe promuovere nel concreto quel mix di alimentazioni che, nel solco di una trazione elettrica davvero green in tutte le sue fasi di vita, apra le porte anche ai biocarburanti (in particolare HVO e biometano, già oggi ampiamente disponibili), permettendo al mercato di scegliere, in nome della pluralità tecnologica, di sviluppare soluzioni carbon neutral in grado di contribuire in modo sostenibile, considerando tutte le tasche e le necessità, al traguardo del reale abbattimento dei climalteranti che tutti condividiamo.

Artusi: «Tempestiva e opportuna la proposta di Urso di anticipare la revisione del green deal»

12/09/2024

«L'annuncio del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, per anticipare al 2025 la revisione dei tempi dello stop alla produzione dei motori endotermici appare tempestiva e opportuna alla luce delle notizie che quotidianamente arrivano, da ultimo la possibile chiusura di due impianti della Volkswagen in Germania e l'addio di Volvo al solo elettrico entro il 2030, relativamente alle misure che i produttori di auto di tutto il mondo stanno adottando per rispondere al mancato decollo – nostro malgrado ampiamente prevedibile – delle vendite di autoveicoli a trazione elettrica». Lo ha dichiarato il presidente di Federauto, **Massimo Artusi**, commentando l'intervento del Ministro Urso al Workshop Teha di Cernobbio lo scorso martedì 10 settembre.

«Il mercato ha fatto già ampiamente comprendere di non gradire autoveicoli che costano il doppio di quelli tradizionali ("dando meno!"), anche di fronte a sostanziosi incentivi. Tutto ciò», ha continuato Artusi, «sta convincendo le case, che fino ad oggi hanno potuto utilizzare la "valvola di sfogo" dei concessionari, non solo italiani, ormai colmi di stock invenduto, a prendere amare decisioni per far fronte a quello che lo stesso Ministro – insieme al Presidente di Confindustria, Emanuele Orsini – ha definito, senza mezzi termini, il rischio di un "collasso" dell'industria automobilistica europea».

«Preoccupante è», ha detto ancora Artusi, «che a collassare sarebbero prima le reti di vendita che garantiscono anche il buon funzionamento del circolante, i concessionari, con i loro 175.000 occupati diretti e dopo tutto l'indotto. E' quindi evidente che anticipare di un anno la verifica prevista per il 2026, metterebbe le case costruttrici e conseguentemente la filiera distributiva, in condizione di riprogrammare meglio i propri investimenti per la transizione green, ma il vero nodo da sciogliere è nelle decisioni che scaturiranno da questa verifica anticipata, perché una riconferma degli standard sui tempi (stop all'endotermico nel 2035) e sulle alimentazioni (consentita solo la trazione elettrica) non farebbe che accentuare la crisi e far perdere un altro anno alle imprese».

«Per questo», ha proseguito il presidente di Federauto, «nella proposta del Ministro Urso, leggiamo anche l'ipotesi di una revisione significativa di tempi e modi di raggiungimento dei target di decarbonizzazione del settore auto, che sia davvero efficace per l'ambiente e che dia maggiore respiro ai costruttori così da rendere competitivi i loro prodotti, ai governi per intervenire sui fattori abilitanti e, infine, ai concessionari per accrescere la distribuzione favorendo una scelta consapevole del cittadino.

Tale revisione dovrebbe promuovere nel concreto quel mix di alimentazioni che, nel solco di una trazione elettrica davvero green in tutte le sue fasi di vita, apra le porte anche ai biocarburanti (in particolare HVO e biometano, già oggi ampiamente disponibili), permettendo al mercato di scegliere, in nome della pluralità tecnologica, di sviluppare soluzioni carbon neutral in grado di contribuire in modo sostenibile, considerando tutte le tasche e le necessità, al traguardo del reale abbattimento dei climalteranti che tutti condividiamo».

Stop alle auto termiche, l'UE pronta a ricredersi?

Ascolta questo articolo ora...

Il limite del **2035** potrebbe slittare, quella faticosa data che decreterà la fine delle care e vecchie auto termiche, potrebbe allontanarsi. Visto anche l'andamento del mercato automobilistico, in una profonda e letale crisi, l'UE sarebbe pronta a rivedere il tutto.

La crisi del **mercato automobilistico** dettata da una transizione energetica imposta da Bruxelles, e mai accettata dagli automobilisti europei, è evidente.

Era stata fissata al 2026, una possibile revisione, una retromarcia che sembra giorno dopo giorno, concretizzarsi.

Revisione del Green Deal nel 2025

Il 2035 inteso come data oltre la quale non sarà più possibile commercializzare per i costruttori europei, auto nuove termiche, ha evidenti limiti. Il **Ministro Urso** ha chiesto a Bruxelles uno slittamento di un limite che resta un miraggio.

Il **Presidente di Federauto, Massimo Artusi**, conferma di essere in linea con la richiesta del Ministro e di volere anticipare la revisione del Green Deal.

“L'annuncio del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, per anticipare al 2025 la revisione dei tempi dello stop alla produzione dei motori endotermici appare tempestiva e opportuna alla luce delle notizie che quotidianamente arrivano, da ultimo la possibile chiusura di due impianti della Volkswagen in Germania e l'addio di Volvo al solo elettrico entro il 2030, relativamente alle misure che i produttori di auto di tutto il mondo stanno adottando per rispondere al mancato decollo delle vendite di autoveicoli a trazione elettrica”.

Green Deal: la proposta di Urso conquista consensi nel settore auto

Federauto sostiene l'anticipazione della revisione del Green Deal al 2025 per evitare il collasso dell'industria delle auto europea.



Il **settore auto** vive un momento delicato. Il ministro delle Imprese, **Adolfo Urso**, ha proposto di anticipare al 2025 la revisione del **Green Deal**. Questa era originariamente prevista per il 2026. Secondo il ministro, attendere due anni circa potrebbe addirittura provocare un collasso dell'industria automobilistica europea. Federauto ha accolto la proposta definendola "opportuna e tempestiva". L'associazione ha dato voce concessionari, con i loro **175.000 dipendenti**, che sono i primi a essere colpiti da questa crisi. La difficoltà di vendere veicoli elettrici,

anche con gli incentivi, ha portato a un accumulo di auto invendute. Tutto ciò ha messo sotto pressione la rete di vendita.

Il presidente di Federauto, **Massimo Artusi**, ha evidenziato la necessità di una riflessione sulle misure adottate fino ad oggi. Le **case automobilistiche** stanno affrontando decisioni difficili. Lo dimostra, solo per fare un esempio, il rischio di **chiusura di due impianti della Volkswagen** in Germania. Si aggiunge anche a questa situazione l'**addio di Volvo** alle auto non elettriche entro il 2030. Il mancato decollo delle vendite di veicoli elettrici impone perciò una revisione dei tempi e dei modi. Solo così si potrebbe arrivare alla **decarbonizzazione**.

Proposte per la ripresa possibile del settore auto

Federauto ritiene che anticipare di un anno la revisione del Green Deal permetterebbe ai produttori di **riprogrammare gli investimenti** per una **transizione green** più sostenibile. La vera difficoltà sarà però nelle decisioni che scaturiranno dalla verifica anticipata. Secondo Artusi, mantenere l'obiettivo del 2035 per lo stop alle auto a combustione interna potrebbe peggiorare la crisi, oltre che a rallentare la ripresa.

Tra le proposte avanzate dal settore, vi è quella di adottare un approccio basato sulla **pluralità tecnologica**. Federauto suggerisce di considerare anche i **biocarburanti** come HVO e biometano. Questi sono già disponibili sul mercato e potrebbero aiutare la **trazione elettrica**. Ciò consentirebbe ai produttori di sviluppare soluzioni **carbon neutral** più accessibili e diversificate. In questo modo terrebbero conto delle diverse necessità economiche e ambientali. Una revisione di questo tipo favorirebbe anche una scelta più consapevole da parte dei consumatori, senza escludere soluzioni alternative all'elettrico, promuovendo un passaggio alle auto green più graduale ma efficace.

Artusi (Federauto): “Dalla Commissione europea ci aspettiamo scelte chiare e non ideologiche”

"La nuova Commissione europea, proposta dalla presidente Ursula von der Leyen, è la risultante di un difficile compromesso fra Stati e forze politiche che risente delle complessità scaturite dai risultati elettorali sia nazionali che a livello europeo". Lo ha dichiarato il presidente di Federauto, Massimo Artusi, commentando le scelte della Presidente della Commissione UE per la composizione della Commissione europea.

09/19/2024 di Redazione



“La nuova [Commissione europea](#), proposta dalla presidente Ursula von der Leyen, è la risultante di un difficile compromesso fra Stati e forze politiche che risente delle complessità scaturite dai risultati elettorali sia nazionali che a livello europeo”. Lo ha dichiarato il **presidente di Federauto, Massimo Artusi**, commentando le scelte della Presidente della Commissione UE per la composizione della Commissione europea. “Il nostro auspicio, in attesa che i singoli candidati superino l’esame del Parlamento, è che nella loro concreta azione politica sappiano trasformare quella che al momento può apparire una ‘squadra compromesso’ in una capace di superare ideologismi ed astrattezze, **facendo finalmente chiarezza sui temi strategici per l’Europa, a cominciare dalla revisione dei Regolamenti del Green Deal Automotive**”.

“Significativa in questo senso”, ha continuato Artusi, “ci appare la proposta di affidare la guida della Commissione ‘Clima, crescita zero net e pulita’ dell’olandese Wopke Hoekstra, esponente del Partito Popolare, che ha insistito nel suo programma sulla revisione del Regolamento CO₂ (anche se **nella Mission Letter si citano unicamente gli e-fuel ignorando che fanno parte della famiglia ben più ampia dei Carbon Neutral Fuels**), mentre di senso contrario appare l’affidamento alla socialista spagnola Teresa Ribeira, della prima vicepresidenza esecutiva con delega alla Transizione, che è aggettivata come pulita, giusta e competitiva”.

“Sarebbe importante”, ha detto ancora Artusi, “che già in sede parlamentare arrivassero indicazioni più chiare per comprendere cosa aspettarci dalla nuova Commissione europea. Altrimenti – per le tematiche strategiche per il futuro sostenibile del comparto auto – **non ci resterà che attenderla alla prova dei fatti**, anche alla luce delle prime indicazioni che il Consiglio Competitività adotterà il prossimo 26 settembre sulla proposta italiana di anticipare al 2025 la revisione del Regolamento sui target CO₂ per le autovetture”.

“Quel che è certo”, ha concluso Artusi, “è che un settore come quello dell’automotive, strategico per l’ambiente come per l’industria, per la società come per l’economia, merita al più presto scelte chiare, non ideologiche, né astratte, se si vuole contemporaneamente – per citare le nuove denominazioni dei Commissari – una “crescita net zero e pulita” e una transizione giusta e competitiva”.

Federauto | Artusi: “Dalla Commissione Europea ci aspettiamo scelte chiare”

Federauto chiede alla Commissione Europea di superare ideologismi ed astrattezze



Il presidente di Federauto, Massimo Artusi, ha rilasciato interessanti dichiarazioni a proposito delle scelte della Presidente della Commissione UE per quanto riguarda la composizione della nuova Commissione europea.

Massimo Artusi di Federauto chiede chiarezza alla Commissione Europea

Il numero uno di Federauto ha dichiarato: “La nuova Commissione europea, proposta dalla presidente **Ursula von der Leyen**, è il risultato di un difficile compromesso tra Stati e forze politiche, influenzato dai risultati elettorali nazionali ed europei. Speriamo che, una volta che i candidati supereranno l’esame del Parlamento, riescano a trasformare quella che sembra una ‘squadra di compromesso’ in un gruppo capace di superare ideologie e

astrattezze, e di chiarire i temi strategici per l'Europa, iniziando dalla revisione dei Regolamenti del **Green Deal Automotive.**"

Artusi ha aggiunto: "Sarebbe importante che il Parlamento fornisca già indicazioni più chiare su cosa aspettarci dalla nuova Commissione europea. In caso contrario, per le questioni strategiche legate al futuro sostenibile del settore automobilistico, dovremo attendere i risultati concreti. Questo è particolarmente rilevante in vista delle prime indicazioni che il **Consiglio Competitività** darà il 26 settembre sulla proposta italiana di anticipare al 2025 la revisione del Regolamento sui target CO2 per le auto."

Il Presidente di Federauto ha concluso: "**L'automotive** è un settore essenziale per l'ambiente, l'industria, la società e l'economia e necessita di scelte chiare e concrete al più presto. È fondamentale evitare soluzioni ideologiche o astratte se si punta a una 'crescita net zero e pulita' e a una transizione 'giusta e competitiva', come indicato dalle nuove denominazioni dei Commissari."

Federauto: Artusi, da Commissione UE ci aspettiamo scelte chiare e non ideologiche

(FERPRESS) – Roma, 18 SET – “La nuova Commissione europea, proposta dalla presidente Ursula von der Leyen, è la risultante di un difficile compromesso fra Stati e forze politiche che risente delle complessità scaturite dai risultati elettorali sia nazionali che a livello europeo. Il nostro auspicio, in attesa che i singoli candidati superino l’esame del Parlamento, è che nella loro concreta azione politica sappiano trasformare quella che al momento può apparire una “squadra compromesso” in una capace di superare ideologismi ed astrattezze, facendo finalmente chiarezza sui temi strategici per l’Europa, a cominciare dalla revisione dei Regolamenti del Green Deal Automotive”. Lo ha dichiarato il presidente di Federauto, Massimo Artusi, commentando le scelte della Presidente della Commissione UE per la composizione della Commissione europea.

“Significativa in questo senso”, ha continuato Artusi, “ci appare la proposta di affidare la guida della Commissione “Clima, crescita zero net e pulita” dell’olandese Wopke Hoekstra, esponente del Partito Popolare, che ha insistito nel suo programma sulla revisione del Regolamento CO2 (anche se nella Mission Letter si citano unicamente gli e-fuel ignorando che fanno parte della famiglia ben più ampia dei Carbon Neutral Fuels), mentre di senso contrario appare l’affidamento alla socialista spagnola Teresa Ribeira, della prima vicepresidenza esecutiva con delega alla Transizione, che è aggettivata come “pulita, giusta e competitiva””.

“Sarebbe importante”, ha detto ancora Artusi, “che già in sede parlamentare arrivassero indicazioni più chiare per comprendere cosa aspettarci dalla nuova Commissione europea. Altrimenti – per le tematiche strategiche per il futuro sostenibile del comparto auto – non ci resterà che attenderla alla prova dei fatti, anche alla luce delle prime indicazioni che il Consiglio Competitività adotterà il prossimo 26 settembre sulla proposta italiana di anticipare al 2025 la revisione del Regolamento sui target CO2 per le autovetture”. “Quel che è certo”, ha concluso Artusi, “è che un settore come quello dell’automotive, strategico per l’ambiente come per l’industria, per la società come per l’economia, merita al più presto scelte chiare, non ideologiche, né astratte, se si vuole contemporaneamente – per citare le nuove denominazioni dei Commissari – una “crescita net zero e pulita” e una transizione “giusta e competitiva””.

QN Motori

Federauto, Artusi «Dalla Commissione UE ci aspettiamo scelte chiare, non ideologiche»

Federauto, la Federazione Italiana Concessionari Auto, non le manda a dire.

*«La nuova Commissione europea, proposta dalla presidente **Ursula von der Leyen**, è la risultante di un difficile compromesso fra Stati e forze politiche che risente delle complessità scaturite dai risultati elettorali sia nazionali che a livello europeo. Il nostro **auspicio**, in attesa che i singoli candidati superino l'esame del Parlamento, è che nella loro **concreta azione politica sappiano trasformare** quella che al momento può apparire una "squadra compromesso" in una **capace di superare ideologismi ed astrattezze**, facendo finalmente **chiarezza sui temi strategici per l'Europa**, a cominciare dalla **revisione dei Regolamenti del Green Deal Automotive**».*

Ursula Von der Leyen

Queste le parole del presidente di **Federauto**, **Massimo Artusi**, commentando le scelte della Presidente della Commissione UE per la composizione della Commissione europea.

*«Significativa in questo senso», ha continuato Artusi, «ci appare la proposta di affidare la guida della Commissione "Clima, crescita zero net e pulita" dell'olandese **Wopke Hoekstra**, esponente del Partito Popolare, che ha insistito nel suo programma sulla revisione del Regolamento CO2 (anche se nella Mission Letter si citano unicamente gli e-fuel ignorando che fanno parte della famiglia ben più ampia dei Carbon Neutral Fuels), mentre di senso contrario appare l'affidamento alla socialista spagnola Teresa Ribeira, della prima vicepresidenza esecutiva con delega alla Transizione, che è aggettivata come "pulita, giusta e competitiva"».*

Wopke Hoestra

*«**Sarebbe importante**», ha detto ancora Artusi, «che già in sede parlamentare **arrivassero indicazioni più chiare** per comprendere cosa aspettarci dalla nuova Commissione europea. Altrimenti – per le tematiche strategiche per il futuro sostenibile del comparto auto – non ci resterà che attenderla alla prova dei fatti, anche alla luce delle prime indicazioni che il Consiglio Competitività adotterà il prossimo 26 settembre sulla proposta italiana di anticipare al 2025 la revisione del Regolamento sui target CO2 per le autovetture».*

Il parlamento europeo

Le conclusioni di Federauto

«Quel che è certo», ha chiosato Artusi, «è che un **settore come quello dell'automotive, strategico per l'ambiente come per l'industria, per la società come per l'economia, merita al più presto scelte chiare, non ideologiche, né astratte**, se si vuole contemporaneamente – per citare le nuove denominazioni dei Commissari – una “crescita net zero e pulita” e una transizione “giusta e competitiva”».



Eventi

24 settembre 2024

Intervista a Massimo Artusi, presidente Federauto, nel programma "Next To The Truckers".

Tema: **"La transizione energetica nel mondo dell'autotrasporto. La necessità di fare chiarezza"**.