



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Novembre 2024



FEDERAUTO
Federazione Italiana Concessionari Auto

Sommario Rassegna Stampa

Auto/Truck

Cartaceo.....	2
Web	44
Radio/TV/Eventi.....	81



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

AUTO
Cartaceo



Auto giù del 9%, la Cina fa ricorso sui dazi

Le imprese: ritirare i tagli al fondo di settore. Domani Tavares alla Maserati. La Fiom: sciopero

di **Rita Querezè**

L'incertezza sulle politiche — in Europa e in Italia — non fa bene al mercato dell'auto. A ottobre sono state immatricolate 126.488 vetture (dati del ministero dei Trasporti) a fronte delle 139.078 registrate nello stesso mese dell'anno scorso: meno 9,05%. Se si guarda ai primi dieci mesi del 2024, le immatricolazioni sono aumentate dello 0,9% a quota 1.332.807. A fine anno, secondo le previsioni del centro studi Promotor, saranno circa 1,6 milioni, il 16,5% in meno rispetto al periodo pre-Covid. Se poi si considera in particolare Stellantis, il gruppo guidato da Carlos Tavares

ha immatricolato a ottobre 31.924 auto: meno 27,8%. Nei primi dieci mesi del 2024 la quota di mercato in Italia è scesa dal 32,8 al 29,9%. Tavares visiterà oggi a Modena lo stabilimento di Maserati: Fiom-Cgil ha risposto con uno sciopero di quattro ore.

Tornando alle immatricolazioni, in Italia la mobilità elettrica stenta a prendere piede. A ottobre sono state immatricolate 4.963 vetture *full electric*, in calo del 13,3% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. E così la quota di mercato è scesa dal 4,1 al 3,9%. Mentre — fa notare Motus-E, associazione delle aziende della mobilità elettrica — la quota di mercato delle

elettriche si attesta al 17,2% in Francia, al 13,1% in Germania, al 5,2% in Spagna e al 17,9% nel Regno Unito.

Venendo ai fattori di incertezza che frenano il mercato, in Europa non è ancora chiara la strada che si intende prendere prima di tutto sulle multe che vari produttori europei dovrebbero pagare per l'eccesso di emissioni di Co2 a causa dei bassi volumi di vendita di auto elettriche. Ma anche i termini dell'accordo che prevede lo stop alle auto con motore a scoppio nel 2035 potrebbero essere ridiscussi in anticipo rispetto all'appuntamento fissato per il 2026.

In Italia a fare discutere è la cancellazione dei 4,6 miliardi

che il governo Draghi aveva destinato al settore. Ne chiedono il ripristino pressoché tutte le associazioni del settore. Anfia in primis (i componentisti) ma anche Unrae, **Federauto**, Motus-E, Federmeccanica. Se ne parlerà di certo al tavolo convocato dal Mimit sull'auto il 14 novembre.

Intanto la Cina intenterà una causa presso l'Organizzazione mondiale del commercio (Wto) contro i dazi Ue sui veicoli elettrici prodotti in Cina entrati in vigore il 30 ottobre. Secondo il governo cinese i dazi violano «gravemente» le regole del Wto e mancano di «basi oggettive e legali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vendite



● A ottobre le vendite di Stellantis in Italia sono calate del 27,8%

● La quota di mercato del gruppo guidato da Carlos Tavares è scesa al 29,9%

1,6

milioni

Le immatricolazioni previste per il mercato italiano nel 2024: in calo del 16,5%

3,9

per cento

La quota di mercato delle auto elettriche a ottobre. Un anno fa era il 4,1 per cento



108951

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Taglio agli incentivi, dramma per l'auto Ma il mercato certifica il loro fallimento

TRASPORTI

Vendite in calo cronico malgrado i bonus. Il governo pensa di decurtare l'80% del fondo a sostegno del settore, scenario «devastante» secondo la filiera. Favorevoli gli analisti di Dataforce Italia: «Basta con questi sussidi inutili»

ALBERTO CAPROTTI

L'ennesimo calo (9,1%) delle immatricolazioni di ottobre (126.488 le autovetture nuove acquistate in Italia, contro le 139.078 dello stesso mese dell'anno precedente) oltre a confermare la crisi cronica del comparto, sembra indicare il sostanziale fallimento della politica degli incentivi.

Lo strumento varato nel 2022 sotto forma di ecobonus per rilanciare l'automotive con una dotazione iniziale di 8,7 miliardi di euro, quest'anno è stata già ridotta a circa 5,75 miliardi (750 milioni per il 2025 e 1 miliardo l'anno dal 2026 al 2030. Gli aiuti statali destinati alla fascia da 0 a 20 g/km di emissioni (quelli per le auto 100% elettriche) sono stati "bruciati" in sole nove ore il giorno stesso dell'apertura della piattaforma. Esauriti da alcuni giorni anche i fondi per le auto nuove con emissioni di CO2 comprese fra 61 e 135 g/km, (cioè per vetture a benzina, diesel, Gpl e ibride), ora delle risorse messe a disposizione dal 3 giugno scorso, restano disponibili per più della metà solo quelli per la fascia da 21 a 60 g/km, in cui rientrano le ibride Plug-in

Senza incentivi, il tracollo sarebbe stato ancora più pesante, specie per quanto riguarda le vetture elettriche, oggi solo al 4% del totale delle vendite e, completamente dipendenti dalla presenza dei bonus. Ma complessivamente l'operazione non ha di fatto rianimato il mercato e ora dovrebbe subire un nuovo ridimensionamento. Questo almeno è, a oggi, l'orientamento del governo che ha deci-

so di decurtare di oltre 4,6 miliardi di euro sui 5,8 previsti in origine il fondo destinato alle misure a sostegno della riconversione della filiera. La Manovra Finanziaria per il 2025, in fase di definizione, dovrebbe avere un impatto pesantissimo sul Fondo Automotive, con la non remota prospettiva di veder annullati gli incentivi l'anno prossimo.

Questo scenario è considerato devastante da parte degli operatori del settore. Secondo il presidente di Federauto, Massimo Artusi, «il governo deve rapidamente definire una politica chiara perché il taglio di oltre 4 miliardi sull'Automotive offre una prospettiva di decrescita. Se non si vuole proseguire nella logica dei bonus, si investano le risorse in un piano triennale di riforma della fiscalità che avrebbe connotazioni fortemente positive per le piccole e medie imprese italiane e ricadute estremamente interessanti per gli acquisti di auto usate "fresche" da parte delle famiglie».

I sindacati dei metalmeccanici, Fim, Fiom e Uilm esprimono «profonda preoccupazione e ferma contrarietà per la decisione del governo. «In un momento in cui il comparto si trova in una fase di profonda trasformazione e crisi - sottolineano - risulta fondamentale un forte sostegno per garantire la competitività del settore, la difesa dell'occupazione e l'innovazione tecnologica, indispensabile per affrontare le sfide del futuro».

Anfia, l'associazione che rappresenta la filiera industriale automobilistica nazionale, sottolinea invece come l'automotive rappresenti «il principale settore manifatturiero italiano», con oltre 270.000 addetti diretti e un fatturato di più 100 miliardi di euro, ma sia anche «l'unico a cui è richiesta una trasformazione obbligatoria epocale in pochi anni». Per Anfia, il taglio previsto dalla Legge di Bilancio «è un'inaccettabile fulmine a ciel sereno che contraddice clamorosamente l'importante attività che lo stesso governo sta svolgendo a favore del settore, e che annulla i mesi di intenso lavoro fatto dal Tavolo Sviluppo Automotive». Secondo Roberto Vavassori, presidente di Anfia «è assolutamente da ripristinare il fondo automotive pluriennale, le cui ri-

sorse sono ossigeno indispensabile per la nostra filiera. Chiediamo quindi che, a partire dal prossimo incontro convocato al Mimit per il 14 novembre, si metta mano all'agenda programmatica per il settore già approvata nei mesi scorsi».

Ma la prospettiva del taglio dei fondi all'automotive non è vista come una potenziale sciagura da parte di alcuni analisti del settore. Secondo Salvatore Saladino, Country Manager di Dataforce Italia, «stiamo parlando dell'80% di risorse in meno per l'auto che ha un disperato bisogno di aiuto, ma quello che non condivido è che questo aiuto venga chiesto sotto forma di sussidi per affrontare la sfida della transizione, senza mai mettere in discussione la "madre" del disastro che stiamo affrontando, cioè la stessa transizione ecologica così come imposta dalle regole Ue. Sono quindi favorevole a questo segnale forte, e bene ha fatto il governo a spostare risorse dove c'è mercato, togliendole dove il mercato non risponde, dopo aver buttato altre centinaia di milioni di euro in incentivi senza realizzare alcuna crescita, anzi, col rischio di chiudere l'anno con un segno meno». Secondo Saladino, anzi, «scossoni come questo sono utili a dare la sveglia a tutti, in modo che si capisca che il mondo non sta andando nella direzione dei virtuosissimi ecologici voluti dal governo europeo ma in quello di guerre economiche e territoriali che rischiano di distruggere i valori che ci hanno portato a creare un benessere invidiato dal resto del mondo».

Per Michele Crisci, presidente di Volvo Italia e di Unrae, l'associazione delle case estere nel nostro Paese, «emerge con chiarezza la necessità di non tagliare il fondo automotive, ma anche di una revisione della fiscalità delle auto aziendali per accelerare la diffusione dei veicoli a zero emissioni. È necessario - continua Crisci - modulare la detraibilità Iva e la deducibilità dei costi in funzione delle emissioni di CO2, e ridurre il periodo di ammortamento a tre anni. Il più veloce ricambio delle flotte garantirebbe un'offerta più ampia di veicoli ecologici a prezzi inferiori, favorendo il rinnovo del parco circolante con mezzi più virtuosi in termini ambientali e anche di sicurezza stradale».

Storia di un allevatore della Valtellina divenuto leader nel mondo dell'auto

*Dalla capretta «Stella» alla prima
concessionaria aperta a Cosio
Ora guida un team di 3mila persone
con cui è divenuto il dealer
più importante del Paese
Oltre 70 concessionarie in Italia
la maggior parte targate Mercedes
e la prima apertura all'estero*

PLINIO VANINI

DI TIZIANO CARMELLINI

Quella di Plinio Vanini è la storia di un successo, quello di un ragazzino partito dalla Valtellina e arrivato nel «gotha» dell'automotive. Dalla piccola capretta Stella, acquistata con i risparmi da bambino e primo vero business dell'imprenditore, alle oltre settanta concessionarie (soprattutto Mercedes) sparse in tutta Italia per un gruppo che ha fatturato 2,5 miliardi di euro solo nello scorso anno. Senza mai dimenticare le sue radici o abbandonare la passione per l'allevamento (e tutta la sua filiera) che lo ha portato a realizzare una delle stalle più tecnologiche, confortevoli e meno invasive per gli animali al mondo. Vedere per credere: «La Fiorida» docet. **La sua è una storia di successo ma anche di sacrificio. Partiamo dalle cose più difficili.** «Ridisegnare all'improvviso e radicalmente il mio percorso di vita. Nel 1985 scelsi di interrompe-

re gli studi di veterinaria a cui approdai seguendo la passione per l'allevamento che avevo sin da bambino, per portare avanti la rivendita con officina "Autotorino" fondata e gestita da mio padre, appena scomparso, e dimostrargli che ne sarei stato all'altezza. Ero completamente digiuno del settore, l'azienda contava solo due persone oltre a me e necessitava di una radicale cura ricostituente: fu un inizio decisamente in salita».

Una cosa senza la quale non ce l'avrebbe fatta?

«Mi piace il mio lavoro, tanto che potrei dire di non aver lavorato nemmeno un giorno, poiché mi diverto in ciò che faccio. Un'affermazione non scontata, date le premesse della mia avventura imprenditoriale, in cui sono stati essenziali il carattere incline alle sfide e la determinazione nel voler vincere quella scommessa postuma con mio padre, nel mostrargli quali risultati avrei saputo raggiungere con Autotorino. Altrettanto cruciale fu dover capire regole e dinamiche

del settore Automotive: partire senza condizionamenti e retaggi aiutò a scrivere una rotta mia. Un percorso in cui senza l'appoggio e la vicinanza della famiglia avrei fatto ben poca strada. E poi l'aiuto della Banca Popolare di Sondrio che, con altri Istituti del territorio, visti i miei primi incoraggianti passi decise di supportare i successivi. Non da meno, l'incontrare in questo entusiasmante cammino persone che condividevano la mia inclinazione caratteriale e un pizzico di "sana follia". Primo tra tutti Stefano Martinalli (oggi Consigliere Delegato e Direttore Generale di Autotorino - n.d.r.), che da più di 30 anni rappresenta un compagno di viaggio importante nel lavoro come nell'amicizia, e tutte le persone che con idee, volontà ed impegno hanno contribuito un pezzetto alla volta a dar forma all'Autotorino che og-

gi conosciamo. E da 5 anni mio figlio Mattia che rappresenta la terza generazione in azienda, facendosi carico e promotore delle



sfide necessarie per innovarci e continuare a competere nel tumultuoso mercato Automotive».

La svolta quando e come?

«Una decina d'anni dopo aver preso le redini di Autotorino la costruzione della nuova e moderna sede di Cosio Valtellino, dove ancora abbiamo il nostro centro direzionale: erano i primi anni Novanta, la struttura possedeva un grande appeal, con un ampio showroom, officina e uffici. L'azienda aveva ora basi solide e il team aveva superato le 10 persone; sia noi, sia i nostri partner stavamo prendendo consapevolezza del potenziale di Autotorino: nel 1994 ci furono le condizioni per iniziare a competere al di fuori della Valtellina ed aprimmo la prima filiale a Lecco. Stavamo creando le basi del "modello Autotorino".

Da questa svolta passano 20 anni in cui il modello è stato implementato ed affinato, supportando la progressiva strutturazione di una rete che tra il 2007 ed il 2012 si inserisce anche nel mercato premium e nel 2014 raggiunge 7 province tra Lombardia ed Emilia. Nel 2015 Autotorino contava 12 filiali e 250 collaboratori ed era pronta per il grande salto, con l'acquisizione del Gruppo Malvestiti, assorbendo una realtà di dimensioni esattamente doppie. Un passo che, numeri alla mano, ci proiettava ad essere il primo Dealer italiano per dimensioni e fatturato. Da questo abbiamo tratto conferme sulla bontà complessiva della nostra architettura aziendale, indicazioni sui punti di forza da valorizzare e delle criticità da consolidare. Un volano che ci ha condotti verso i risultati odierni, in una prospettiva di continuo miglioramento. Sentirsi arrivati e fermarsi significa iniziare il declino».

Dove sta andando l'auto?

«Alcuni trend sono incontrovertibili: la comprensione e la relazione con il cliente diventano sempre più importanti, poiché la mobilità si sta via via slegando dai vecchi concetti. Per questo i concessionari, con l'esperienza maturata nel tempo, si confermano anno dopo anno come i principali punti di riferimento riconosciuti dagli automobilisti. Eppoi c'è il

tema della transizione: una grande opportunità, purtroppo affrontata in ordine sparso e disordinato, nonché frettoloso, a partire dai Regolatori».

La svolta elettrica è necessaria o forse più dannosa che altro?

«Il segmento "elettrico" senza dubbio allarga il mix di motorizzazioni disponibili e offre già risposte ideali alle consuetudini di mobilità di molti automobilisti. Però il suo spazio, attualmente, in Italia è attorno al 4% e ne potrà guadagnare ancora, ma vedo improbabile che diventi la motorizzazione per tutti, con la forma tecnologica che conosciamo oggi e con le scadenze che le Istituzioni hanno imposto. Se non si vuole mettere in ginocchio filiera e mercato, la transizione ha bisogno di tempi e di modi adeguati. Non si può pensare, così come è stato disegnato il percorso, che si compia un cambiamento istantaneo, passando dagli Euro1 ai full-electric come se si stesse commutando un interruttore: è un approccio utopico, sprezzante nei confronti dei consumatori che non hanno possibilità di accesso a prodotti dal prezzo ancora sopra la media delle rispettive fasce. Alla luce di questo, è evidente come la svolta elettrica stia trovando disallineati tutti i soggetti coinvolti: Istituzioni, industria, gestori delle infrastrutture di ricarica, distribuzione, acquirenti. Un primo positivo tentativo d'ordine è la creazione del tavolo permanente di confronto tra Governo italiano e Filiera dell'Auto, in cui stiamo ragionando in maniera concreta di una rotta comune, verso una vera sostenibilità della transizione».

Per ora possiamo dire che l'ibrida

Gli italiani sono pronti all'elettrico?

«C'è molta curiosità, ma ai volumi degli accessi interessati ad informazioni su auto elettriche, non corrispondono proporzionalmente gli acquisti finali. Se il rapporto tra persone che accedono ai nostri showroom e contratti siglati è di circa 1 su 5 per le vetture "termiche" o ibride, per le elettriche si scende a meno di 1 su 10.

Per ora possiamo dire che l'ibrida

do si sta affermando come tappa intermedia, sfiorando in Italia il 40% nei primi 9 mesi del 2024, con +4% sullo scorso anno. Una sorta di porta d'accesso da cui prendere confidenza con queste nuove tecnologie».

I nuovi incentivi statali sono la soluzione per l'Auto?

«I limiti della politica di incentivi sono tutti emersi lo scorso giugno, quando in un giorno è stato assorbito l'intero plafond dedicato alla fascia d'emissione 0-20. Una fiammata poco incisiva davanti ad un parco circolante sempre più vetusto, tanto che una recente ricerca rileva che l'età media delle vetture sulle nostre strade supera gli 11 anni e 8 mesi, invecchiando del 3% rispetto al 2023.

Ma a fronte di tutto questo, sull'anno prossimo ci sono previsioni per la roadmap della transizione che, nel mix di vendite, attribuiscono all'elettrico una quota prossima al 20%. Dato inarrivabile, anche a suon di incentivi, che dovrebbero prevedere iniezioni di almeno una decina di miliardi di Euro, continuando a sperare che questo possa incidere sul ricambio dei 18 milioni di veicoli obsoleti italiani».

Quale sarebbe secondo lei un metodo corretto di intervento da parte del governo?

«Una soluzione più organica e funzionale è quella che sosteniamo con Federauto, che sta proponendo la revisione della fiscalità legata all'auto per aziende e professionisti, allineandola a quanto applicato nei Paesi EU. Da un lato limiterebbe la possibilità di furbizie e interferenze di mercato come avvenuto nella recente campagna incentivi; dall'altro, agevolando con la leva fiscale il turnover delle vetture. Risultato: sostegno al mercato del nuovo, veicoli elettrici compresi, e più vigore al progressivo svecchiamento delle vetture circolanti anche attraverso l'usato, favorendo chi dispone di un budget limitato e, per esempio, ha bisogno auto di dimensioni medio-grandi».

©RIPRODUZIONE RISERVATA

la mia ROMA

La scelta di sbarcare in un mercato complesso come quello della Capitale? «Ci piacciono le sfide, ed altrettanto ci piace poter accrescere la qualità del nostro modello conoscendo nuove persone, con peculiari preferenze e desideri. Con questa nuova esperienza a Roma, resa possibile grazie a Mercedes-Benz Italia, possiamo migliorare la personalizzazione di servizi e prodotti di mobilità offerti, a beneficio di tutti i clienti delle nostre filiali. Inoltre, è il coronamento operativo di una dimensione di rilievo nazionale raggiunta, sino all'inizio di quest'anno, «nei numeri» e su un'area geografica compresa tra l'arco delle Alpi e l'Emilia, includendo già due grandi città come Milano e Torino. L'ingresso a Roma è quindi un importante occasione di relazione, non punto d'arrivo ma una partenza verso nuovi traguardi, su tutti quello della prima filiale estera, a Varsavia sempre con Mercedes-Benz, dove saremo operativi dal gennaio 2025: le sfide, come gli esami, in Autotorino non finiscono mai».

TIZ



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951



Da sinistra: Francesco Oriolo di *Parts Truck*; Alessandro Peron, Segretario Generale della FIAP e Maria Ranieri, Direttore Area Automotive di DBInformation

Spegne dieci candeline facendo centro ancora una volta One Day Truck & Logistics, l'evento italiano rivolto alla filiera estesa del truck che comprende tutti i professionisti del trasporto su gomma, della logistica e dell'aftermarket del veicolo industriale e commerciale. Ospitati come tradizione negli eleganti e funzionali spazi dell'Hotel Savoia Regency di Bologna il 7 e 8 ottobre scorsi, hanno partecipato alla kermesse oltre 450 operatori della filiera truck, di cui più di 200 flotte dell'autotrasporto, mentre il resto era costituito da rappresentanti della componentistica, dell'after-

market, dell'assistenza, dei servizi, dei carrozzieri e, non ultimi, delle Case costruttrici di autocarri. A questo proposito l'edizione del decennale, organizzata dalla rivista *Parts Truck-Logistica & Trasporti* e dal sito <https://www.trucknews.it/> del Gruppo DBInformation in collaborazione con la FIAP (Federazione Italiana Autotrasportatori Professionali), ha visto per la prima volta la presenza di tutti i brand truck che operano in Italia. "Una presenza che ci onora perché rappresenta il riconoscimento del lavoro svolto in questi primi dieci anni per fare diventare One Day Truck & Logistics un momento di

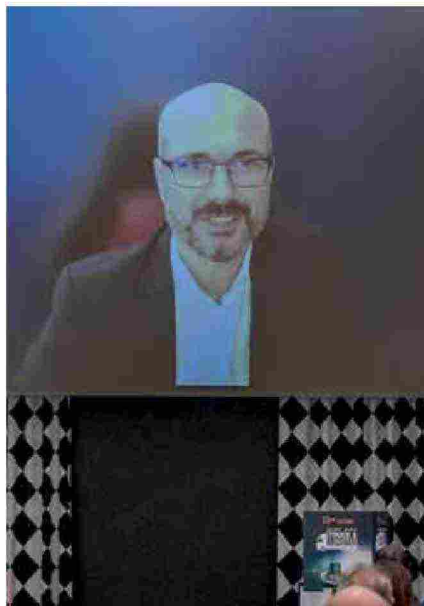
confronto e approfondimento indipendente, aperto a tutti i livelli della filiera del trasporto pesante in Italia - ha commentato Maria Ranieri, Direttore Area Automotive di DBInformation - Un riconoscimento testimoniato dalle 46 aziende del mondo truck sponsor dell'iniziativa e dal patrocinio delle maggiori associazioni di categoria quali Adira, Anfia, Apra Europe, Bain & Company, **Federauto**, Osservatorio TCR e Unrae, presenti al convegno ai massimi livelli. A tutti va il nostro più sincero grazie per continuare a credere in questo appuntamento, unico nel suo genere in Italia".



pool del settore si è spostato ma le rotte europee rimangono centrali, non conta più il solo costo perché il focus è anche sul valore, sostenibilità e integrazione sono i pilastri chiave”.

L'INTELLIGENZA ARTIFICIALE: UNA RIVOLUZIONE CHE PARTE DA LONTANO

Fabio Moioli, esperto di tecnologia e consulente di Spencer Stewart che Maria Ranieri ha presentato come “uno tra i massimi esperti di AI”, nel suo intervento su “Creare un'azienda AI-driven” ha offerto una panoramica affascinante sull'Intelligenza Artificiale, svelando come questa stia trasformando il nostro mondo a un ritmo vertiginoso. Come ha sottolineato Moioli, l'AI non è più una promessa del futuro ma una realtà tangibile che sta permeando ogni aspetto della nostra vita, dalla comunicazione alla medicina, dai trasporti all'industria. Dagli scacchi ai chatbot, l'AI ha fatto passi da gigante. Secondo Mo-



Fabio Moioli, esperto di tecnologia e consulente di Spencer Stewart

iolli, l'AI non si limita a imitare l'intelligenza umana ma va ben oltre, analizzando enormi quantità di dati e prendendo decisioni autonome. Questa capacità la rende uno strumento inestimabile per le aziende che vogliono innovare e rimanere competitive. Per sfruttare al me-

glio le potenzialità dell'AI Moioli suggerisce un approccio olistico. Le aziende devono investire in modo significativo nella raccolta e analisi dei dati, che rappresentano il carburante dell'Intelligenza Artificiale. Inoltre è fondamentale ripensare i processi aziendali, rendendoli più agili e flessibili per adattarsi alle nuove tecnologie. Come ha sottolineato Moioli, la trasformazione digitale indotta dall'IA richiede anche un cambiamento culturale all'interno delle organizzazioni. Le aziende devono promuovere una cultura dell'innovazione, incoraggiando la sperimentazione e la collaborazione tra i dipendenti.

LE TRE TAVOLE ROTONDE

Il resto della mattinata è stato caratterizzato da tre tavole rotonde: la prima ad oggetto “Futuro, digitalizzazione e AI”, la seconda dedicata a “I servizi nel futuro” e l'ultima dal titolo “Trasportare il futuro: la posizione delle associazioni”, riservata alle associazioni patrocinanti la manifestazione.





Francesca Caglioti, Communication Manager di GATE; Fortunato Marzagalli di Greenture; Luca Perrini, Responsabile Customer Service di IVECO Mercato Italia; Fredrik Swartling, Direttore Service Sales & Operations di Scania; Stefano Baruzzi di Truck Company Group

36

tore, aumentando l'efficienza delle aziende ma esponendole a nuovi rischi, in particolare quelli legati alla cybersecurity. "La sicurezza dei dati delle aziende fa parte delle grandi sfide della digitalizzazione e dell'AI e le aziende in misura sempre maggiore non potranno non preoccuparsi di mettere al sicuro le proprie banche dati", ha detto Fidanza, ponendo l'accento sull'importanza di adottare misure di sicurezza informatica adeguate e aggiornate, per proteggere i dati aziendali da attacchi informatici sempre più sofisticati. A questo proposito il manager ha detto che un modo possibile per saggiare la permeabilità dei propri sistemi è quello di ingaggiare un'agenzia che simuli attacchi informatici per poi fornire all'azienda un report che spieghi quando sono avvenuti gli attacchi e come ha reagito il sistema. Di In-

telligenza Artificiale al servizio della logistica ha parlato Franco Viganò, Director Strategic Channel and Italy

Country Manager di Geotab, spiegando come l'Intelligenza Artificiale stia rivoluzionando la gestione delle flotte. "Grazie all'analisi dei dati raccolti dai veicoli è possibile ottimizzare le rotte, ridurre i consumi e migliorare la sicurezza, ma soprattutto l'AI consente, interrogandola in maniera naturale, di ottenere dei contenuti generati dall'AI stessa". Per Viganò è quindi fondamentale che l'AI sia accessibile a tutti, anche a coloro che non hanno competenze tecniche specifiche, attraverso l'utilizzo di interfacce intuitive e di linguaggi naturali. Luca Bordin, Sales Business Developer di Leviahub, ha spiegato come "l'Intelligenza Artificiale deve essere propria dell'azienda e deve rimanere in azienda, questo perché siccome ogni azienda è diversa dalle altre ed esistono molti motori di AI che vengono alimentati da dati diversi, occorre fare molta attenzione



Piorgiorgio Beccari di Adira; Alessio Sitran di Anfia; Massimo Artusi di Federauto; Massimo Marciari dell'Osservatorio TCR; Paolo Starace di Unrae; Roberto Scarpa, Presidente FIAP

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



e lavorare con cura sull'architettura che si sceglie e anche sugli aspetti contrattuali e legali". In sintesi, il suggerimento di Bordin è quello di "non affrontare un progetto di AI con leggerezza, ma con l'ausilio dell'esperienza di persone competenti. Inoltre vanno coinvolti nel processo sia l'imprenditore sia le persone che lavorano in azienda, e soprattutto bisogna partire da cose semplici, perché l'AI cresce con la crescita dell'azienda e delle sue esigenze", ha concluso il rappresentante di Leviahub. Simone Iacuzzi, Product Management di MAN Truck & Bus, ha presentato le

ultime novità in termini di sistemi di assistenza alla guida (ADAS) e di guida autonoma. Iacuzzi ha sottolineato l'importanza di un approccio graduale all'introduzione di queste tecnologie, concentrandosi inizialmente su applicazioni specifiche come il trasporto su lunghe distanze. Giovanni Dattoli, Amministratore Delegato di Volvo Trucks Italia, ha evidenziato come i dati raccolti dai veicoli possano essere utilizzati per migliorare l'esperienza del cliente e ottimizzare i servizi offerti: "I dati servono e sono fondamentali per garantire l'importanza di una comunicazione chiara e

trasparente con i clienti, al fine di fare comprendere i benefici delle nuove tecnologie e di superare eventuali resistenze". Alessandro Peron, a commento della tavola rotonda, ha invitato tutti i presenti a provare a esercitarsi e "a giocare" con l'AI per due ottimi motivi: "Primo perché se non provate avrete sempre bisogno di qualcuno che ve la spieghi, secondo perché non ne comprendete le potenzialità". In sintesi il futuro del trasporto, come emerso dalla tavola rotonda, è ricco di promesse ma anche di sfide. L'implementazione su larga scala dell'Intelligenza Artifi-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



I DESK



ACTIA ITALIA



BO.RI.



ESG RENT



GATE



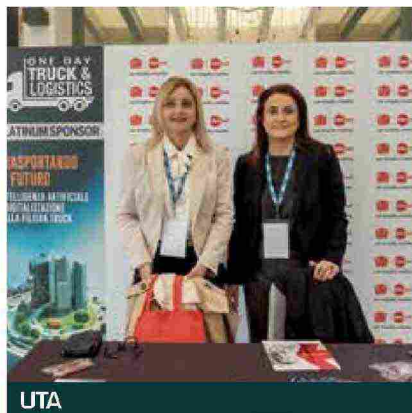
KOGEL



LEVIAhub



TOPLIGHT ITALIA



UTA



VARTA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



ziale e della digitalizzazione richiede un approccio attento e integrato. La protezione dei dati, la formazione del personale, lo sviluppo di infrastrutture adeguate e un quadro normativo chiaro sono elementi imprescindibili per garantire una transizione verso un trasporto più sostenibile ed efficiente. La sicurezza informatica, in particolare, rappresenta una preoccupazione crescente, poiché i sistemi sempre più connessi diventano bersagli sempre più appetibili per gli attacchi cibernetici. Inoltre, la formazione del personale è fondamentale per garantire che le nuove tecnologie vengano utilizzate al meglio e per evitare resistenze al cambiamento. Le infrastrutture stradali dovranno essere adeguate a supportare i veicoli autonomi e i sistemi di comunicazione avanzati, mentre le normative dovranno essere aggiornate per tenere il passo con l'evoluzione tecnologica. Nonostante queste sfide, le prospettive per il futuro sono positive. L'Intelligenza Artificiale e la digitalizzazione offrono un'opportunità unica per rendere

il trasporto più efficiente, sostenibile e sicuro, migliorando la qualità della vita delle persone e riducendo l'impatto ambientale.

I SERVIZI NEL FUTURO

La seconda tavola rotonda, dal titolo "I servizi nel futuro", ha offerto un quadro completo delle tendenze in atto nel settore dei servizi ai trasporti e su come il futuro sia caratterizzato da una forte interconnessione tra tecnologia, sostenibilità e servizi personalizzati. Le aziende del settore stanno investendo in nuove soluzioni per rispondere alle sfide della mobilità del futuro, offrendo ai clienti soluzioni sempre più efficienti e sostenibili. Francesca Caglioti, Communication Manager di GATE, ha presentato una visione innovativa del trasporto commerciale, sottolineando come la formula "pay per use" possa rivoluzionare il modo in cui le aziende gestiscono le proprie flotte. "L'elettrico non è solo una scelta ecologica - spiega - ma anche un'opportunità per ottimizzare i costi. Possiamo dire che GATE, con

la sua offerta di servizi integrati, si pone l'obiettivo di rendere la transizione verso l'elettrico più semplice e accessibile per le imprese". Fortunato Marzagalli di Greenture ha evidenziato il potenziale del bioGNL come carburante alternativo per il trasporto pesante. "Il bioGNL non è solo una soluzione per ridurre le emissioni, ma anche un'opportunità per garantire l'indipendenza energetica", ha sottolineato Marzagalli. Grazie alle garanzie d'origine, le aziende possono certificare la sostenibilità dei loro trasporti e contribuire alla decarbonizzazione del settore. Luca Perrini, Responsabile Customer Service di IVECO Mercato Italia, ha esordito ricordando come oggi l'importanza della servitizzazione sia fondamentale nei rapporti con il cliente che acquista un veicolo, ma soprattutto una serie di servizi che consentano da una parte il piacere della guida del mezzo da parte degli autisti, ma anche l'efficienza e la disponibilità assoluta del veicolo. "Da parte nostra offriamo al cliente un approccio modulare - ha spiegato Perrini - at-

39





40

traverso la connettività che consente di agire secondo tre fattori chiave, reattivo, proattivo e predittivo. Reattivo perché riusciamo a intervenire in strada velocemente, proattivo perché attraverso il nostro Customer Center anticipiamo l'esigenza del cliente fissandogli un appuntamento in officina e predittivo perché grazie a una serie di algoritmi che vengono sempre implementati si può prevedere per tempo l'inconveniente. Tutto questo chiaramente non può prescindere da una rete capillare, efficiente e qualificata". Fredrik Swartling, Direttore Service Sales & Operations di Scania Italia, ha sottolineato: "I dati sono il nuovo petrolio e Scania da oltre dieci anni ha veicoli tutti connessi, solo in Italia sono oltre 25.000, una miniera di informazioni che viene utilizzata per rendere personalizzata e individuale la manutenzione e intervenire in maniera proattiva e predittiva sui mezzi". Ma per Swartling tutti questi dati devono servire anche per essere ancora più vicini fisicamente al cliente: "Ecco perché sono nati servizi con OnSite, che consiste nel fare gli interventi di-

rettamente presso la sede del cliente o come Fleet Care, che significa avere una gestione completa della flotta del cliente da parte di Scania". Questo, in pratica, significa seguire tutto l'iter della manutenzione e della riparazione compresa la disponibilità dei ricambi, e dare al cliente un feedback sullo stato dei suoi mezzi. Perché, chiude il Direttore Service Sales & Operations, "in Scania pensiamo che in questa transizione digitale il rapporto umano e l'empatia con il cliente sono importantissimi, anche perché è stando vicini al cliente che riusciamo veramente a capire come evolvono i nostri processi". Stefano Baruzzi di Truck Company Group, la rete di officine multimarca indipendenti più grande a livello internazionale, presente in 15 Paesi con 1.000 officine di cui 190 in Italia, ha detto: "Dal 2011 abbiamo sviluppato servizi rivolti alle officine quali un catalogo ricambi multimarca, assistenza tecnica, un sistema di soccorso stradale europeo e ovviamente abbiamo erogato ore e ore di formazione - ha spiegato Baruzzi - Abbiamo così iniziato a proporci ad aziende di

trasporto, soprattutto internazionali, con i nostri servizi attraverso la nostra rete di officine". Il manager ha quindi sottolineato come la rete delle officine sia un elemento chiave e giochi un ruolo cruciale nella trasformazione del settore: "Le officine sono il punto di contatto diretto con il cliente e devono essere in grado di offrire servizi sempre più specializzati e personalizzati e in questo senso digitalizzazione e AI per noi sono aspetti fondamentali". Alessandro Peron commentando la tavola rotonda ha sottolineato come sia stato messo in evidenza quanto digitalizzazione e connettività siano già parte integrante del mondo dei servizi e come presto anche l'AI sarà uno strumento a disposizione del mondo dell'assistenza e del service.

TRASPORTARE IL FUTURO: LA POSIZIONE DELLE ASSOCIAZIONI

La tavola rotonda "Trasportare il futuro: la posizione delle associazioni" ha offerto un'istantanea avvincente di un settore in piena trasformazione. I relatori, in rappresentanza del-



le proprie associazioni di categoria, hanno tracciato un quadro dettagliato delle sfide e delle opportunità che attendono il trasporto. Piernicola Beccari di Adira ha subito catturato l'attenzione sottolineando l'importanza cruciale della normativa: "Il futuro del trasporto si scrive anche e soprattutto attraverso le leggi. Dobbiamo correre più veloci dell'innovazione per non restare indietro. L'Intelligenza Artificiale, la connettività, la cybersecurity sono sfide enormi che richiedono un quadro normativo agile e aggiornato". Alessio Sitrani di Anfia ha poi approfondito l'impatto dell'Intelligenza Artificiale sul settore automotive: "L'AI sta rivoluzionando la nostra industria. Dall'ottimizzazione della produzione alla personalizzazione dei servizi, le possibilità sono infinite. Ma attenzione: l'uomo rimane al centro del processo. Dobbiamo investire nella formazione e creare un ecosistema che valorizzi le competenze umane e quelle tecnologiche". Massimo Artusi di Federauto ha portato l'attenzione sui concessionari, veri e propri punti di contatto tra le

Case automobilistiche e i clienti: "I concessionari sono chiamati a un profondo rinnovamento. La digitalizzazione è una leva strategica per migliorare il servizio al cliente e rafforzare il legame con gli automobilisti. Ma non dimentichiamo che la tecnologia deve essere al servizio delle persone, non viceversa". Massimo Marciari dell'Osservatorio TCR ha sottolineato il valore della trasparenza e della collaborazione: "Il settore del trasporto è complesso e in continua evoluzione. Il TCR offre agli operatori gli strumenti e le informazioni necessarie per navigare in questo mare in tempesta. La collaborazione è fondamentale per affrontare le sfide comuni e cogliere le opportunità che il mercato offre". Infine, Paolo Starace di Unrae ha lanciato un appello alle istituzioni: "Le imprese hanno bisogno di un quadro normativo chiaro e stabile, nonché di incentivi per investire in nuove tecnologie. C'è bisogno di un forte allineamento tra le politiche industriali e le esigenze del settore. Solo così potremo rendere l'Italia un Paese all'avanguardia nel tra-

sporto." Roberto Scarpa, Presidente FIAP e imprenditore del trasporto, ha affermato: "Gran parte degli argomenti affrontati in questi due giorni di lavoro non sono nuovi in FIAP e ci stiamo lavorando con soddisfazione da tempo. Per quanto riguarda la digitalizzazione, la questione è più semplice perché fa già parte del DNA delle nostre aziende; più complessa e sfidante sarà l'AI e a questo proposito ritengo importante che chi progetta questo sistema metta al centro il rispetto dell'uomo". Alessandro Peron nel suo commento finale ha ricordato che serve un "nuovo modo di fare associazione per portare risultati". In conclusione, dalla tavola rotonda è emersa la necessità di un approccio integrato che coniughi innovazione tecnologica, competenze umane e politiche industriali lungimiranti. Il futuro del trasporto è un futuro in movimento, e l'Italia ha tutte le carte in regola per giocare un ruolo da protagonista. L'appuntamento per la filiera estesa del truck, come ha ricordato Maria Ranieri nei saluti finali, è per il 2025.

Verso la legge di Bilancio

NON SPERATE NEGLI

INCENTIVI

Retromarcia del Governo sulla ipotesi di rincarare delle accise. Ma c'è il taglio di 800 milioni in tre anni al portafoglio del ministero dei Trasporti. Così la transizione energetica resta una chimera

I tagli usciti dalla finestra delle accise rientrano dalla porta delle dotazioni del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il che, probabile, inciderà negativamente sugli stanziamenti per il settore. Si potrebbe riassumere così il primo tempo della partita della legge di Bilancio, che ha visto le associazioni salire sulle barricate per opporsi all'i-

dea di aumento delle accise sul gasolio, poi rientrata. Ma 800 milioni di euro in tre anni in meno per il Mimit sono comunque un segnale negativo. In attesa del secondo tempo, leggi la solita valanga di emendamenti in Parlamento, molti dei quali peraltro presentati da partiti di maggioranza. In agrodolce anche il capitolo Sea modal shift.

Il taglio di 800 milioni ai Trasporti avrà sicuramente effetti negativi sul nostro settore

Pasquale Russo

PER LA DECARBONIZZAZIONE SERVE UN FONDO EUROPEO

Matteo Ricci, vice presidente della commissione Ue per i Trasporti e il Turismo, chiede un fondo europeo perché «per raggiungere gli obiettivi prefissati dall'Ue servono tanti soldi». E, ancora «Gli autotrasportatori devono sapere quale dovrà essere il carburante per la transizione».

Parole, soprattutto quelle sui fondi, che paiono premonitrici, alla luce del taglio di 4,6 miliardi di euro destinati all'automotive inserito nella legge di Bilancio dal governo Meloni. Decurtazione «di circa l'80 per cento del Fondo automotive che alimenterebbe ulteriormente il clima di incertezza sulla vi-

sione industriale del Paese», dichiara a botta calda Motus-E. «Il taglio previsto nella legge di Bilancio 2025 alle già scarse risorse stanziata nel 2020 è un'inaccettabile fulmine a ciel sereno», si affretta a dichiarare l'Anfia. «Di fronte alle difficoltà che il sistema automotive sta

affrontando, per rispondere a target e scadenze 'sfidanti', in realtà irrealistiche, poste dall'Ue, c'era da attendersi un sostegno al settore, anziché tagli draconiani e misure penalizzanti», sbotta Massimo Artusi, presidente Federauto. Insomma, una levata di scudi generale nella speranza che

in Parlamento nella legge di Bilancio cambi qualcosa. Ma non c'è molto ottimismo, il taglio, magari limato un po', resterà e la transizione energetica rischia di trasformarsi in crollo dell'industria automotive Ue. Come le chiusure di tre stabilimenti Volkswagen in Germania stanno annunciando.

SULLA STRADA

IN SARDEGNA

Strade ad alto rischio

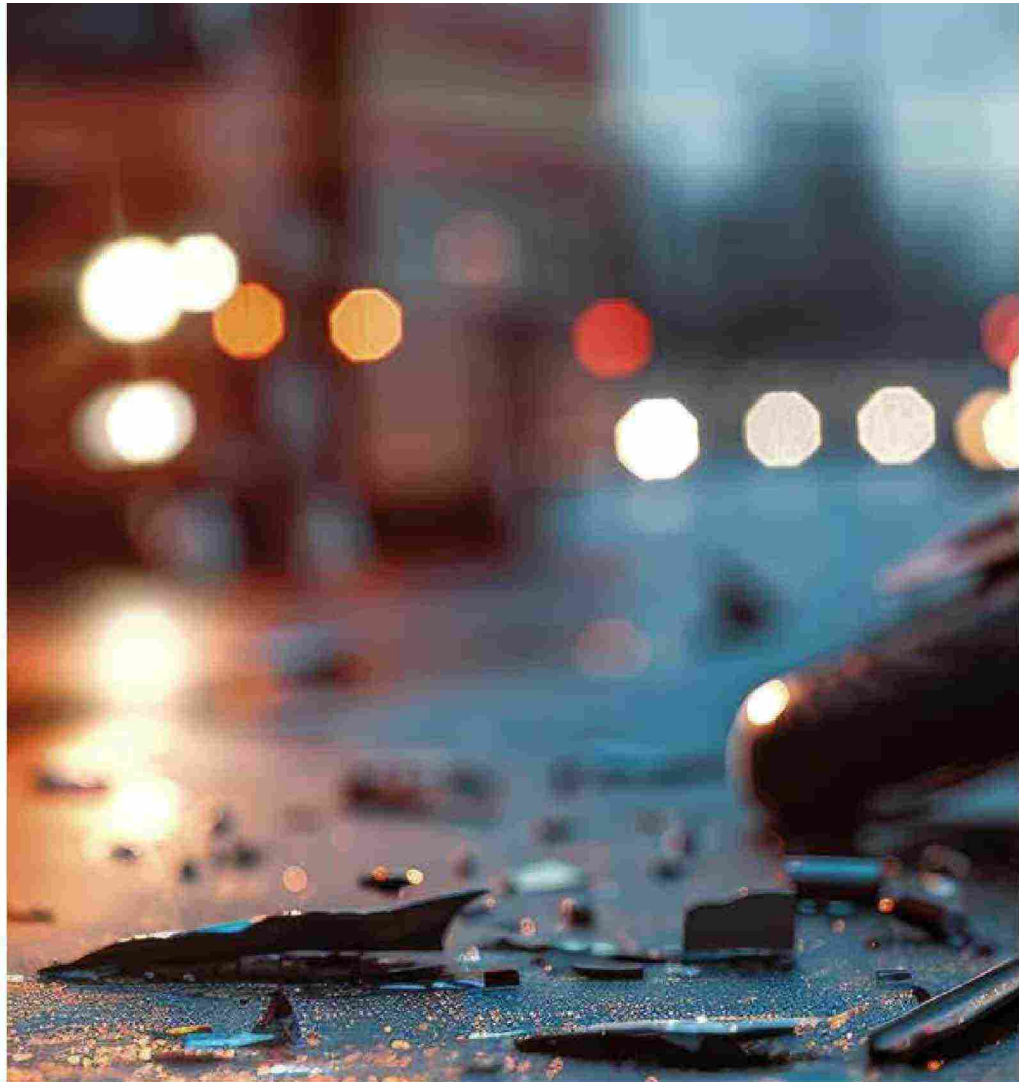
Statistiche Istat allarmanti. Si muore troppo negli incidenti

Sette morti ogni centomila abitanti, contro una media italiana di 5,15. È il triste primato della Sardegna, la Regione italiana con la più alta incidenza di mortalità stradale. In termini assoluti parliamo nel 2023 di 110 vittime contro le cento dell'anno prima e le 91 del 2021.

«La drammaticità dei numeri rispecchia in modo sconcertante le problematiche irrisolte dell'isola. L'inefficienza della rete infrastrutturale sarda è tema atavico che con gli anni, lungi dall'essere migliorato, si è ulteriormente aggravato. Rispetto ad altre zone d'Italia abbiamo a che fare con strade indegne di un paese civile e che, in particolare nella stagione turistica, trasformano gli spostamenti in odissee con rischi di incidenti elevatissimi», dice il referente di Ruotelibere per la Sardegna, Piero Muscas.

«A fronte di cantieri continui, le statali che attraversano le dorsali dell'isola sono costantemente congestionate con attraversamenti a raso e carreggiate ristrette pericolose. La precarietà del sistema infrastrutturale è stata evidenziata in molte occasioni, sia alla Regione che al Governo, ma con risultati nulli. Gli utenti della strada in Sardegna sono esposti a rischi enormi. Si spiega in questo modo il picco di mortalità fotografato dall'Istat. Drama che coinvolge spesso gli utenti più deboli, ma che non risparmia l'autotrasporto».

Oscar Sandri



Modo fighetto per dire marebonus e ferrobonus: rifinanziati, ma in misura non entusiasmante.

Preoccupanti i tagli ai Trasporti

«Il testo della legge di bilancio arrivato alla Camera va preso come il primo passo per la costruzione del Piano strutturale di bilancio di medio-termine», afferma Pasquale Russo, presidente di Confrtrasporto-Confercommercio, «Bene anche l'annuncio di finanziamento pluricennale, nell'ottica dell'inquadramento strutturale di marebonus e ferrobonus, necessari per continuare il processo di riequilibrio delle quote modali».

Le risorse stanziare, però, sono inferiori a quelle che andrebbero impegnate per garantire alle due misure di

agevolare in maniera stabile l'intermodalità. «Apprezziamo che il Governo abbia recepito gli impatti negativi dell'intervento sull'accisa per il diesel, dando anche il reale peso alle indicazioni europee in merito ai cosiddetti Sad (Sussidi ambientalmente dannosi), sui quali non riscontriamo previsioni normative su eventuali modifiche ai regimi attuali», aggiunge Russo, «Al contrario, sono preoccupanti i tagli alla dotazione finanziaria del ministero dei Trasporti, circa 800 milioni di euro sul triennio, che avrà sicuramente impatti negativi sul settore». Insomma, un chiaro segnale di marginalizzazione.

Se il Governo ha le tasche vuote non può essere l'autotrasporto a farsene carico

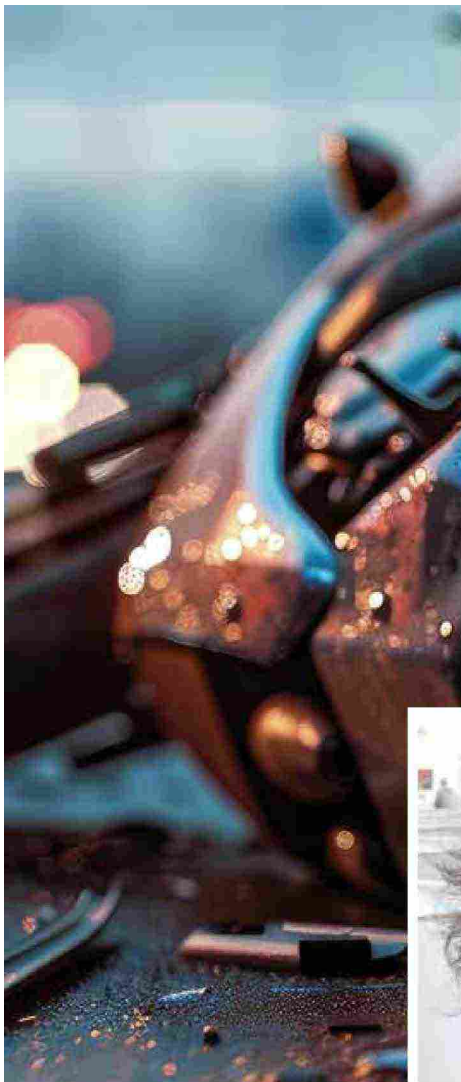
Cinzia Franchini

Contro l'aumento delle accise la categoria aveva ritrovato improvvisamente una certa unità, il che ha probabilmente contribuito alla marcia indietro governativa. «La Presidenza Unatras, dopo aver analizzato con molta preoccupazione le misure contenute nel Piano strutturale di bilancio (l'allineamento delle accise sul gasolio a quelle della benzina e la revisione delle tax expenditures tra cui il rimborso di quota parte delle accise)

ribadisce all'unanimità la propria contrarietà verso misure che penalizzino una categoria già gravata da insostenibili costi di gestione e ha deciso la convocazione degli organi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



A CARRARA LITE TRA AUTORITÀ SUL PORTO

Trasferire la competenza del porto di Marina di Carrara dall'Autorità di sistema portuale del mare Ligure Orientale a quello dell'Autorità di Livorno. È la proposta (della Regione Toscana) che trova la ferma opposizione di Paolo Uggè, presidente Fai-Contrasporto. «A volte certe proposte nascono senza tenere conto delle evidenze ambien-

li, economiche e funzionali, ma in particolare senza tenere conto delle ripercussioni sul tessuto sociale», dice Uggè, «La logica dei trasporti e della logistica si svolge su flussi e non su valutazioni politiche o interessi territoriali. Non v'è dubbio che La Spezia sia in linea diretta con il valico del Brennero e quindi già questo dovrebbe far riflettere sulla funzionalità economica,

sui flussi di traffico che ne derivano, e sull'inquinamento generato. Le due realtà portuali, peraltro poco distanti, sembrano logicamente destinate a rafforzare la loro funzione in favore dell'interesse economico non solo della Liguria ma delle attività di autotrasporto e di tutte quelle esperienze professionali che in questi anni si sono sviluppate. I dati ne sono un'evidente

confirma».

Le imprese di autotrasporto e logistica che Fai-Contrasporto rappresenta sono dunque fortemente contrarie all'idea, dice Uggè, che definisce «bizzarra o frutto di una logica solo politica di chi non possiede conoscenze di come i trasporti debbano essere funzionali agli interessi del sistema Paese e non dei potentati locali».



RETE STRADALE INEFFICIENTE
Secondo Piero Muscas (foto), referente di Ruotelibere per la Sardegna, è la principale ragione per cui sulle strade dell'Isola si muore percentualmente molto di più per incidenti rispetto a quanto accade nel resto d'Italia.

esecutivi per assumere le deliberazioni conseguenti a tutela del comparto, non escludendo la proclamazione del fermo generale dei servizi», avevano tuonato le principali associazioni dell'autotrasporto.

Rialzo delle accise fine dell'ora d'aria

«Capiamo che il Governo abbia le tasche vuote, ma a farsi carico del problema non possono essere gli autotrasportatori che, dopo aver sopportato per diversi anni un costo del carburante altissimo, stanno beneficiando in questi mesi di prezzi più contenuti in virtù della riduzione del costo delle materie prime», aveva detto il presidente di Ruotelibere, Cinzia Franchini.

La pietra tombale sull'aumento delle accise l'ha poi messa Confcommercio: «Se

fosse confermato, non solo danneggerebbe l'autotrasporto, ma peserebbe negativamente sul complesso delle attività economiche». Come dire, già siamo in presenza di un calo dei consumi, ci manca solo quello.

Anche il presidente di Anita, Riccardo Morelli, in occasione dell'assemblea di Villa Miani per gli 80 anni della prima associazione istituita in Italia per le imprese di autotrasporto e logistica, è intervenuto: «Il Governo dimostri nella legge di Bilancio maggiore attenzione alle esigenze del comparto, a partire dalla decarbonizzazione del trasporto pesante»,

Ci vogliono maggiori investimenti per la decarbonizzazione del trasporto pesante

Riccardo Morelli

quindi più saldo per incentivi. Ma Morelli ha chiesto anche lo shift modale «sostenendo di più il trasporto ferroviario e marittimo (marebonus e ferrobbonus) con un impegno particolare sul combinato terrestre, specie in quello transalpino».

Presidente Anita che è pure tornato sul cambio di prospettiva per collaborare con la committenza: «Circa un anno abbiamo avviato il dialogo tra industria, trasporti, logistica e infrastrutture condividendo analisi e proposte comuni per la competitività del Paese. Un sentiero illuminato».

Per celebrare gli 80 anni di Anita, il titolo era 'Dentro la

storia. Proiettati verso il futuro', si sono ritrovati a Roma in più di 500 tra associati e rappresentanti delle istituzioni. «Abbiamo garantito la crescita economica e sociale del Paese, salvaguardando la continuità delle filiere made in Italy fuori e dentro i confini e assicurando gli approvvigionamenti anche nei momenti più difficili», ha affermato Morelli, «Impegno svolto da sempre con coraggio, che oggi deve essere valorizzato e sviluppato con la collaborazione di tutti gli stakeholder della filiera».

Ben venga il 'gioco di squadra'

Anche il presidente della IX Commissione trasporti della Camera, Salvatore Deidda, ha parlato di 'gioco di squadra', applaudendo «il lavoro svolto in Parlamento che in questi due anni ci ha permesso non solo di correggere gli errori ma d'instaurare un metodo di lavoro che incomincia a dare i suoi frutti».

E chissà che l'ospite d'eccezione dell'ottantesimo compleanno di Anita, Nives Meroni, alpinista fra le più esperte al mondo, non sia un'indicazione di quanto sia ripida la salita che attende le imprese nei prossimi mesi.

Riccardo Venturi

digitalizzazione, pneus in tilt

ONE DAY TRUCK

Opportunità A.I. e i rischi

È il tema del convegno organizzato a Bologna con la partnership Fiap

Ad aprire i lavori è Davide Bordoni di Ram, società in-house del Mit che si occupa di logistica e trasporti: «Con il Pnrr abbiamo stanziato 250 milioni per la digitalizzazione del settore. Spero che la sinergia con Fiap porti ulteriori risultati in termini di innovazione».

La situazione della logistica a livello globale è fotografata dal report presentato da Gianluca Di Loreto di Bain&Company: «Gli ultimi eventi geopolitici hanno impattato sulla logistica e alimentato la crescita dei costi e la pressione crescente sulla supply chain».

Crescono i costi del trasporto

Il costo del trasporto via mare è aumentato di 6-7 volte rispetto al 2012, con pochi operatori che, con alleanze strategiche, si spartiscono i profitti.

L'Europa vale il 50 per cento del fatturato globale della logistica e si è investito molto negli hub, soprattutto nell'Est. Mentre cresce l'attenzione per la sostenibilità e si guarda con maggior favore al trasporto intermodale. Fabio Moioli, consu-

lente di Spencer Stuart, affronta il tema: come si diventa azienda 'Ai-driven'?

«Bisogna avere strategia, mettere al centro del progetto i dati raccolti, il vero valore. L'A.I. deve servire per

RICORRENZA IMPORTANTE

Il One day truck&logistics del 7-8 ottobre è stato anche l'occasione per festeggiare il 75° anniversario della Fiap.

Il presidente Roberto Scarpa, a conclusione del convegno, ha invitato tutte le associazioni presenti a procedere verso un obiettivo comune. Sotto, l'esposizione dei truck.

ridisegnare i processi».

Dario Fidanza, general manager Big Sb e esperto di cyber security, sottolinea come l'AI funga da acceleratore nel leggere i dati e migliorare le performance, ma con alcuni rischi, che vanno affrontati con test di vulnerabilità.

Troppa informazione è solo rumore

Per Franco Viganò di Geotab «troppa informazione è rumore se non ben gestita. L'A.I. ha reso fruibili nuovi strumenti, consentendoci di correlare i dati

in maniera veloce».

L'intelligenza artificiale inciderà anche sulla relazione con il cliente, assicura Giovanni Datoli, managing director di Volvo Trucks Italia, a patto che la tecnologia sia semplice e accessibile. Con la raccolta di enormi quantità di dati si è resa possibile la creazione di servizi 'customizzati', tagliati su misura.

E cosa si muove a livello legislativo? Piergiorgio Beccari, presidente di Adira, sottolinea come la normativa debba rimanere il presupposto fondamentale

anche nel campo della tecnologia.

Conferma Alessio Siran di Anfia Aftermarket: «Il mondo dell'automotive è fortemente normato e dovrà continuare ad esserlo».

A dare valore sarà l'intelligenza umana

Massimo Artusi, presidente di Federauto, sottolinea le possibilità che la digitalizzazione può offrire: «Di fronte alla mole di dati di cui disponiamo, dobbiamo selezionare ciò che ci è utile, e sarà l'intelligenza umana a farlo». Aggiunge Paolo Stara-



ce, presidente Veicoli industriali Unrae e ad di Ford Trucks, che «il cambiamento va abbracciato, non si può procedere altrimenti. Quello che ci spaventa per il momento sono i nostri interlocutori istituzionali: quanto hanno chiari questi temi nel momento in cui devono prendere le decisioni?»

Mariagrazia Gargioni

71



Auto, a rischio 18mila posti di lavoro

Treviglio. L'allarme a «SwitchH2On»: chiusure in vista pure in Lombardia nell'automotive. Nella nostra provincia il balzo delle ibride elettriche, ma la benzina resta la più gettonata

TREVIGLIO

FABRIZIO BOSCHI

Il futuro dell'automobile è stato al centro del dibattito che ieri pomeriggio alla Fiera di Treviglio ha caratterizzato la seconda giornata di «SwitchH2On», l'evento organizzato da Pianura Network.

Quello delle auto è un mondo in bilico tra sostenibilità e crisi di mercato, che mette a rischio l'attività di stabilimenti e lavoratori. «Andiamo verso una transizione ecologica, digitale e geopolitica - ha detto Saverio Gaboardi, presidente del Cluster lombardo della Mobilità - dove il 50% della componentistica sarà appannaggio della parte digitale». La crisi dell'automotive «colpisce Lombardia e Piemonte, che vantano rispettivamente il 27 e il 35% della produzione nazionale componentistica. Dal 2019 l'Europa ha perso 4 milioni di veicoli prodotti con un calo delle vendite che riguarda in particolar modo i mezzi elettrici. Assisteremo alla chiusura di 10 stabilimenti di assemblaggio, oltre a una trentina di componentistica: solo in Lombardia sono a rischio 18mila lavoratori».

Roberto Scarabel, presidente di AsConAuto e vicepresidente di Federauto, ha aggiunto: «Nell'ultimo decennio il parco auto è invecchiato da 8 a 12 anni. Va bene il settore dei ricambi ma i piazzali dei concessionari sono pieni di mezzi perché non sono quelli richiesti dai clienti. Tra le misure da adottare potrebbe esserci la defiscalizzazione delle auto aziendali». Valerio Alfonzetti, direttore di Tutto Porsche, ha sentenziato: «Il marketing dell'auto è morto, nel senso che le grandi industrie in questo momento non ascoltano né i clienti né le concessionarie».

Nella provincia di Bergamo, a fine 2023 il numero delle auto circolanti aveva toccato quota

839.583, con una percentuale dello 0,8% di elettriche e del 5,9% di elettriche più ibride. In generale l'area della pianura, comprendente le province di Bergamo, Brescia, Cremona, Lodi, Mantova e Pavia registra un aumento complessivo delle immatricolazioni, passate dalle 54.703 del 2023 alle 58.825 del 2024 (+7,5%). Flessione delle nuove auto elettriche, in calo del 5,5% rispetto a un anno fa.

Il tipo di alimentazione più gettonato è l'ibrido elettrico con 22.137 (+14,2% rispetto al 2023). Per il resto tengono anche le ibride elettriche plug-in, in crescita del 3,2%, ma il segmento di mercato presenta numeri decisamente contenuti: sono state solo 1.760 le immatricolazioni nel 2024, contro le 1.705 del 2023.

La benzina è la scelta più gettonata: tra gennaio e agosto 2024 si sono contate 20.610 immatricolazioni, in incremento del 10,6% sull'anno precedente. Il diesel invece prosegue la discesa ed evidenzia una diminuzione del 16,7%, con 5.582 immatricolazioni nel 2024 contro le 6.703 del 2023.

Federauto:
«Nell'ultimo decennio il parco auto è invecchiato da 8 a 12 anni»

Gaboardi:
«Andiamo verso una transizione ecologica, digitale e geopolitica»



Il palco del convegno di «SwitchH2On» ieri in Fiera a Treviglio CESNI



Il presidente **Federauto** Artusi: «Regole da rivedere Va ripensato il green deal altrimenti sarà una catastrofe»

apag.3



Massimo Artusi
presidente
di Federauto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



«Va ripensato il green deal»

Federauto: «Regole da rivedere»

«**B**asta con i partiti contrapposti: chi per l'auto elettrica chi contro. Il mercato ha bisogno di riprendersi o va giù tutto il settore automotive». Per Massimo Artusi, presidente di Federauto, la rete dei concessionari auto e veicoli commerciali italiani, il «green deal europeo ha bisogno di essere rivisto, rimodulato, ripensato, perché la transizione ecologica sia fatta senza danni immediati».

Artusi, nel 2023 la vendita di auto è andata a picco. È così anche nel 2024?

«Per quanto riguarda i dati che abbiamo, il 2024 sta seguendo a ruota il 2023. Il mercato italiano sta andando giù rispetto soprattutto alle vendite del periodo pre-Covid. Allora eravamo arrivati a vendere in Italia oltre due milioni di mezzi, ora siamo a circa 1 milione e seicentomila circa».

In Italia la vendita dell'auto elettrica non va. Come mai secondo lei?

«Siamo a circa il 4% del mercato. Non va per una serie di motivi. Partiamo dal primo, ossia dal fatto che l'imposizione tecnologica della Ue ha generato un fenomeno di bipartitismo sul mercato fra chi è a favore e chi è contro. Ci siamo dimenticati che l'auto è un bene che deve soddisfare delle necessità, il consumatore pensa all'uso che deve fare dell'auto e il partitismo può tenere distante il consumatore dall'accettare l'imposizione. Poi c'è la rapida evoluzione tecnologica delle auto elettriche: un'auto elettrica che compro oggi fra sei mesi magari è già obsoleta. Consideriamo

che in Italia un'auto viene tenuta mediamente 14 anni. Questo per un utente incide molto nella difficoltà di decidere: il consumatore non compra un'auto, a prezzo tra l'altro non indifferente, che tra qualche mese è già superata da una nuova tecnologia di batterie o altro».

Quanto incidono le diverse normative comunali sull'uso delle auto nelle città?

«C'è ancora molta confusione e ci sono ancora troppi regolamenti diversificati. Ogni Comune ha il suo. Anche questo non fornisce elementi sicuri per spendere soldi, fare un investimento su un'auto. La Ue tende a calmierare la CO2 e gli effetti climatici, le città e i Comuni a calmierare gli effetti inquinanti spesso delle polveri. Sarebbe necessaria una maggiore omogeneità su tutto il territorio».

È sempre più difficoltoso l'acquisto di auto diesel. Effetto della normativa europea?

«L'offerta dei costruttori oggi è sui veicoli elettrici e elettrificati. E per elettrificato s'intende auto ibrida benzina/elettrico. Se si guardano i dati di mercato si vede crescere la vendita dei veicoli elettrificati, una stabilità in quelli endotermici e un calo dei veicoli diesel».

Sempre più costose, le auto oggi stanno diventando un mezzo per pochi?

«L'auto nuova sta diventando un oggetto non più accessibile a tutti. Uno dei problemi del nostro mercato è che i prezzi dei veicoli sono saliti molto. E oggi un'auto nuova è un bene di lusso, non più per le tasche di tutti».

A.F.



L'incontro a Bari con Picaro (FdI)

Automotive in crisi «Rivedere le regole»



Rivedere le regole sul biofuel, le sanzioni previste per il 2025 e la scadenza del 2035 per l'eliminazione dei motori termici: sono questi gli obiettivi della "battaglia" che Fratelli d'Italia porterà avanti in Europa per salvare il settore dell'automotive, sempre più in crisi e che solo in Puglia rischia di far saltare 20mila posti di lavoro.

Ieri mattina, a Bari, si è tenuto un convegno organizzato dall'eurodeputato Michele Picaro (ECR - Fratelli d'Italia) sul futuro del settore al quale hanno partecipato i sindacati. L'evento ha rappresentato un'occasione di confronto sulle criticità che stanno mettendo in crisi uno dei comparti più rilevanti per l'economia europea, contribuendo per l'8% al Pil dell'Unione. Durante il suo intervento, Picaro ha sottolineato come le attuali politiche europee in materia di transizione ecologica stiano penalizzando fortemente il settore automobilistico. «Quello che è stato previsto come transizione energetica ed ecologica è un percorso completamente sbagliato, che

sta portando il settore automobilistico in crisi e alla perdita di migliaia di posti di lavoro. Lo vediamo in Germania, dove per la prima volta tre stabilimenti della Volkswagen stanno chiudendo, lo vediamo nel nord Italia con il calo della domanda di componentistica per la Germania e nel sud Italia, dove grandi stabilimenti storici stanno entrando in cassa integrazione. Bisogna rivedere le regole di Bruxelles e promuovere una transizione energetica più graduale, supportando soluzioni come il biofuel, attualmente ignorate dall'agenda europea».

L'eurodeputato ha posto l'accento sull'urgenza di rivedere alcune scadenze cruciali. All'evento sono intervenuti rappresentanti istituzionali e delle principali sigle sindacali, tra cui: Mario Daniello, segretario provinciale Ugl Metalmeccanici Bari, Antonio Caprio, segretario generale Ugl Bari, Donato Pascazio, segretario generale Fim Cisl Bari, Francesco Maldarizzi, consigliere [Federauto](#).



L'INTERVENTO

UN EQUILIBRIO TRA ECONOMIA E AMBIENTE

FRANCESCO MANFREDI*

La vittoria di Donald Trump negli Stati Uniti mette pesantemente in discussione le politiche ambientali americane e obbliga i Paesi europei a una seria riflessione su tempi e modi del loro Green deal. D'altronde, da diverse settimane, in Europa stanno emergendo perplessità e critiche nei confronti

dell'impostazione voluta dalla Commissione da parte di imprenditori, manager, esperti dei vari settori e persino da quegli stessi politici che l'hanno voluta. Solo per restare in Italia, ricordo gli interventi del presidente di Confindustria Orsini, di Cingolani (Leonardo), di Tronchetti Provera (Pirelli), di Descalzi (Eni), di Artusi (Federauto), dell'ex commissario Gentiloni e persino dell'ex

presidente Romano Prodi, che hanno bollato con parole molto chiare e spesso dure le conseguenze delle scelte europee.

La presa d'atto non è nei confronti del cambiamento climatico, che è innegabile e che ci obbligherà ad adattare i nostri sistemi e il nostro stile di vita, anche per una ragione etica oltretutto opportunistica, pur dovendo ancora capire quanto que-

sto è causa dell'azione dell'uomo e quanto dei naturali cicli climatici. La presa d'atto è che il rapporto costi/benefici di queste politiche è spropositato. I numeri parlano chiaro. Nei primi 50 Paesi più inquinati del mondo non ce n'è nessuno europeo, nei primi 60 c'è solo la Grecia; l'intera Unione europea è responsabile soltanto del 7,3% delle emissioni globali di CO2.

> CONTINUA A PAGINA 27



IL GREEN DEAL? TRA ECONOMIA E AMBIENTALE SERVE EQUILIBRIO

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

FRANCESCO MANFREDI*

Le idee

Non serve essere un esperto per capire che, se anche noi europei smettessimo completamente di produrre e di consumare, nel 2050 la situazione del pianeta non sarebbe granché migliorata; anzi, paradossalmente, rischierebbe di essere peggiorata, perché più spostiamo le produzioni verso quei Paesi che hanno poche o nulle attenzioni e regole per la tutela dell'ambiente, più cresce l'inquinamento globale. Infatti, nel 2023 Cina e India hanno avuto una crescita tendenziale dell'inquinamento rispettivamente del 4% e dell'8%, e il -7% dei Paesi europei non ha per-

messo neppure di compensare tali crescite.

A fronte di questi minimi benefici, sono davvero spropositati i costi che i cittadini e le imprese si trovano, e sempre più si troveranno, a dover sostenere: case, auto, trasporti, energia, processi di riconversione produttiva, abbandono di talune coltivazioni e allevamenti, limiti e oneri per tutti, solo per citare le cose più dibattute. Senza illuderci che gli strumenti finanziari messi in campo per sostenere la transizione, il Just Transition mechanism e il Social climate fund, possano avere risorse adeguate, perché l'UE non ha i fondi ne-

cessari per finanziare questo cambiamento epocale e tantomeno per far fronte agli effetti socio-economici negativi che produce.

Dunque, se anche gli Stati Uniti modificheranno drasticamente le loro politiche ambientali, l'Europa rischia di rimanere sola e la riduzione di quel 7,3%, che non potrà comunque essere azzerato, sarà ininfluente sul cambiamento climatico globale. È quindi necessario e urgente un cambio di paradigma: niente scelte drastiche, che penalizzerebbero la sostenibilità economica e sociale delle nostre comunità, e una molteplicità di misure puntuali e intelli-

genti per modificare comportamenti e caratteristiche dei nostri contesti, a iniziare da quelli urbani.

Qualche esempio senza ovviamente pretesa di esaustività. Si può continuare sulla strada delle energie rinnovabili, trovando però un equilibrio con la sostenibilità economica e territoriale; riempire di fotovoltaico i campi che servono per produrre alimenti o impiantare le 3800 pale eoliche che servirebbero per far funzionare l'acciaieria di Duisburg sono cose che non si possono fare, si possono invece sviluppare gli small modular reactor come sta facendo Leonardo. Si può

Dazi Ue sulle e-car cinesi: Pechino ricorre al Wto

Automobili

Immatricolate in Italia lo scorso mese il 9% in meno delle vetture rispetto all'ottobre '23

TORINO. Il mercato auto è ancora in rosso. In ottobre sono state immatricolate 126.488 auto, il 9% in meno dello stesso mese dell'anno scorso. Da inizio anno la crescita è inferiore all'1% con 1.328.663 di auto vendute. La quota di mercato delle elettriche - spiega l'Unrae - è ferma a ottobre al 4% contro il 5,2% di settembre, mentre le ibride plug-in sono stabili al 3,4%, per un totale di elettrificate pari al 7,4%. Sono state riviste al ribasso le stime delle associazioni della filiera che continuano a polemizzare con il governo per il taglio di 4,6 miliardi al Fondo automotive, in attesa del tavolo convocato per il 14 novembre dal ministro Adolfo Urso. Tutti lamentano l'incertezza generata dalla mancanza di una politica chiara del governo sulla transizione energetica, ma an-



Auto. Momento non felicissimo

che la necessità di un cambio di rotta da parte dell'Ue.

Continua lo scontro tra Bruxelles e la Cina che ha presentato ricorso all'Organizzazione mondiale del commercio (Wto) contro i recenti dazi sulle importazioni delle e-car made in China, con una mossa destinata a intensificare le dispute che stanno mettendo a dura prova le relazioni commerciali. Per Stellantis il mese di ottobre in Italia si è chiuso con 31.924 immatricolazioni, in calo del 27,8% rispetto allo stesso mese del 2023. La quota di mercato scende dal 31,7% al 25,2%. Nei dieci mesi il gruppo ha venduto

397.232 vetture, l'8% in meno dell'analogo periodo dell'anno scorso e la quota di mercato è pari al 29,9% contro il 32,8%.

Segnali positivi arrivano da Jeep con l'Avenger che - secondo l'elaborazione dei dati di mercato da parte di Dataforce - si conferma il SUV più venduto in Italia nei primi dieci mesi del 2024. Secondo il Centro Studi Promotor «grazie alla modesta crescita accumulata nella prima parte dell'anno, il 2024 dovrebbe chiudere con un livello di immatricolazioni dell'ordine di 1.600.000 unità. Un livello comunque infimo se si considera che all'inizio del secolo e per l'esattezza nel 2001 in Italia vennero immatricolate 2.418.226 e su questo livello il mercato si mantenne poi fino al 2007 quando le immatricolazioni furono 2.494.115».

I segnali non sono buoni visto che il 69% dei concessionari lamenta in ottobre una insoddisfatta raccolta di ordini e il 48% segnala un alto livello di giacenze di auto nuove invendute. Il presidente Gian Primo Quagliano fa notare che mentre le vendite calano il governo italiano taglia i fondi per sostenere l'auto. Per l'Unrae è fondamentale «rifornire l'Ecobonus per i prossimi anni e revocare la decisione di tagliare il Fondo automotive». Inoltre, sono necessarie nuove misure per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità fissati dall'Unione Europea. Federauto chiede un intervento urgente per definire una strategia che sostenga il settore, con un piano triennale di riforma fiscale a supporto delle piccole e medie imprese. //



L'allarme di Federauto: "Elettriche in stallo, la transizione è a rischio"

La frenata delle immatricolazioni delle auto elettriche nel mese di ottobre desta preoccupazione a Massimo Artusi, presidente di Federauto. «Lascia presagire una chiusura a dicembre complicata – commenta –, in cui saranno forti le pressioni delle case anche a causa del

lo stallo mostrato dai dati sulle Bev». Da qui, l'appello al governo di dare «indicazioni su come affrontare la sfida della transizione» e «definire una politica chiara perché il taglio di oltre 4 miliardi sull'automotive offre una prospettiva di decrescita». G. TUR —

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



108951

Artusi: la legge di bilancio penalizza l'automotive

“Il profilo della legge di bilancio sembra assumere un connotato penalizzante per l'intero comparto dell'automotive, prevedendo tagli lineari per diversi miliardi di euro alle misure di sostegno al rinnovo del parco delle autovetture e dei veicoli commerciali, senza includere nel contempo misure alternative”, ha dichiarato il presidente di **Federauto**, Massimo Artusi, commentando la proposta di legge di bilancio in materia di incentivi alla riconversione del parco degli autoveicoli. “Di fronte alle difficoltà che il sistema automotive sta affrontando, per rispondere ai target e alle scadenze ‘sfidanti’, in realtà irrealistiche, poste dall'Unione europea, c'era da attendersi una manovra che mettesse in priorità misure di sostegno al settore, anziché tagli draconiani e misure penalizzanti”, ha detto ancora Artusi, che ha continuato: “Riteniamo giusto



che si attenuino le politiche dei 'bonus', che finora poco hanno influito sulla necessità di invertire la tendenza al ribasso del mercato dell'auto. Tuttavia, se viene ridotto drasticamente il fondo per l'ecobonus e se si tagliano addirittura i fondi per l'autotrasporto, senza prevedere nel contempo misure di supporto al settore riguardante una revisione complessiva del sistema di tassazione in grado di alleggerire il carico fiscale per le famiglie e le imprese che intendono investire per acquistare un'auto o un veicolo commerciale nuovo, significa semplicemente che si sta rinunciando a perseguire una politica di rilancio del comparto automotive”.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

NEWS

Artusi: la legge di bilancio penalizza l'automotive

Il presidente di Federauto, Massimo Artusi, commentando la proposta di legge di bilancio in materia di incentivi alla riconversione del parco degli autoveicoli, ha dichiarato che il profilo della legge di bilancio sembra assumere un connotato penalizzante per l'intero comparto dell'automotive, prevedendo tagli lineari per diversi miliardi di euro alle misure di sostegno al rinnovo del parco delle autovetture e dei veicoli commerciali, senza includere nel contempo misure alternative.

Consorzio per la sicurezza del trasporto europeo

Il consorzio europeo per la sicurezza del trasporto (ETRS) ha presentato un rapporto che analizza i rischi per la sicurezza del trasporto europeo, con particolare riferimento ai trasporti aerei e marittimi. Il rapporto evidenzia che, nonostante i progressi fatti negli ultimi anni, la sicurezza del trasporto europeo continua a essere una priorità assoluta per i governi e i cittadini.

108951

PROTAGONISTI

Scarabel (AsConAuto): "Per un parco che invecchia è indispensabile puntare a manutenzione di qualità"

A luci spente sul Service Day di Verona, l'iniziativa di Quintegia voluta e ispirata da AsConAuto, abbiamo incontrato il loro dinamico Presidente, Roberto Scarabel.

Presidente, soddisfatti dell'iniziativa veronese, ci racconti...

"Siamo estremamente soddisfatti sia delle presenze, sopra le aspettative e qualificate, sia delle attività svolte. Nelle pause tra un workshop e l'altro, che avevamo appositamente studiato, i partecipanti hanno potuto fare networking. La somma delle due attività ha dato risultati notevoli. Abbiamo ricevuto molti riscontri positivi e ne siamo orgogliosi perché dietro a queste due giornate c'è un grande lavoro congiunto tra AsConAuto e Quintegia. Ci sono tutti i presupposti perché l'edizione 2025 di Service Day sia in crescita per contenuti e partecipazione".

I tempi di sostituzione tecnologica si stanno allungando, premiando i modelli di mobilità attuali, una notizia non del tutto buona per il ricambio originale, che non può pensare di crescere con l'invecchiamento del parco auto. Che cosa ne pensa?

"Il nostro modello di business prescinde dall'età del parco auto. AsConAuto cresce perché è diventata un punto di riferimento per la sua Rete grazie alla puntualità delle consegne e ai servizi offerti. In un Paese in cui il parco invecchia è ancora più indispensabile puntare su una manutenzione di qualità e sui ricambi originali che, come continuiamo a ripetere, sono gli unici che mantengono inalterate nel tempo le performance e la sicurezza delle vetture. Non dimentichiamo che oggi le auto, a causa dell'incertezza sulle tecnologie e dell'aumento dei prezzi, restano in capo allo stesso proprietario per più anni e c'è, quindi, un maggiore interesse a mantenerle in ottimo stato".

Proprio escludete quindi di potervi aprire ai ricambi dei componentisti...

"Certo che lo escludiamo. Abbiamo sempre trattato il business del ricambio originale o, comunque, del ricambio che viene acquistato dalla fabbrica o dall'importatore per il secondo impianto. È questo ciò in cui crediamo".

Ci sono modelli distributivi come le iniziative Stellantis e Ford che nei fatti disintermediano i Dealer, come state gestendo questo delicato passaggio?

"AsConAuto si è modellata sui nuovi sistemi distributivi perché nasce come società logistica dei Concessionari per la distribuzione dei ricambi originali. Le plac-

che Psa o Ford PartsPlus sono solo un nuovo modo di porsi della Casa automobilistica: l'oggetto da trasportare rimane il medesimo. Abbiamo servizi tailor made per continuare a essere sempre un partner di riferimento per le Case costruttrici".

Lei ha promosso un'importante ristrutturazione del vostro modo di operare, istituendo commissioni di lavoro responsabili di risultato, ci vuole spiegare meglio?

"Ho creduto nel modello di attività a cui aveva già dato avvio il precedente presidente di AsConAuto. Tutti i consiglieri mettono a fattor comune le loro specifiche competenze affinché si possano ottenere i migliori risultati. Chi si occupa di bilanci e controllo di gestione è un commercialista, chi ha spiccate attitudini per la comunicazione e il marketing lavora in queste commissioni. Abbiamo delle sessioni annue dei Consigli di amministrazione dove si trattano i temi dei dipartimenti specializzati".

Formazione come valore aggiunto, ci vuole raccontare le iniziative in atto?

"Abbiamo sempre pensato che la formazione fosse fondamentale e abbiamo dato avvio a numerose iniziative che hanno coinvolto tutti i nostri collaboratori: 134 promoter e 437 addetti logistici. Abbiamo poi compreso che c'era la possibilità di dare un servizio anche agli autoriparatori. È nata AsConAuto Academy che cresce di anno in anno erogando una pluralità di corsi: da quelli obbligatori agli specialistici. Il catalogo completo è disponibile sul nostro sito. È uno dei servizi che diamo ai nostri clienti perché desideriamo che possano affrontare le sfide del futuro con gli strumenti giusti".

“

Il nostro obiettivo è chiaro: una crescita del trasporto di ricambi originali di qualità e puntuale che non può prescindere dall'analisi di mercato



Roberto Scarabel,
Presidente di AsConAuto

Ritournerete alla Nada nel 2025. Che cosa vi aspettate?

"Pensiamo che una presenza istituzionale alla Nada sia quasi un dovere. Ricordo che nel 2017, in occasione dei 100 anni dell'associazione dei Dealer americani, AsConAuto ha ricevuto una medaglia in segno di accreditamento proprio a New Orleans, città che ospiterà anche l'edizione 2025, dal 23 al 26 gennaio. Ebbene abbiamo immaginato di poter offrire a Dealer e autoriparatori la possibilità di partecipare dal vivo a questa grande manifestazione accompagnati da quattro consiglieri AsConAuto. Un'occasione per scoprire come sta cambiando la distribuzione automotive al di là dell'Oceano. Si lega a noi in questa iniziativa, battezzata AsConAuto International, anche **Federauto**".

Parlando di internazionalizzazione, come lei sa, noi ospitiamo una pagina di Icdp in tutti i nostri numeri, ci racconti della vostra adesione a questo importante osservatorio europeo.

"La nostra adesione è nata dopo la richiesta di partecipazione come relatori a uno dei meeting annuali di Icdp, lo scorso anno. Sono solo tre le aziende italiane all'interno di questo Osservatorio privilegiato: qui si trattano temi per noi e per le nostre aziende fondamentali, si delineano scenari basandosi sui numeri. Essere in Icdp è indispensabile perché è una finestra su mondi anche diversi dal nostro da cui possiamo mutare esperienze e in cui possiamo portare la nostra".

Come pensate di chiudere il 2024?

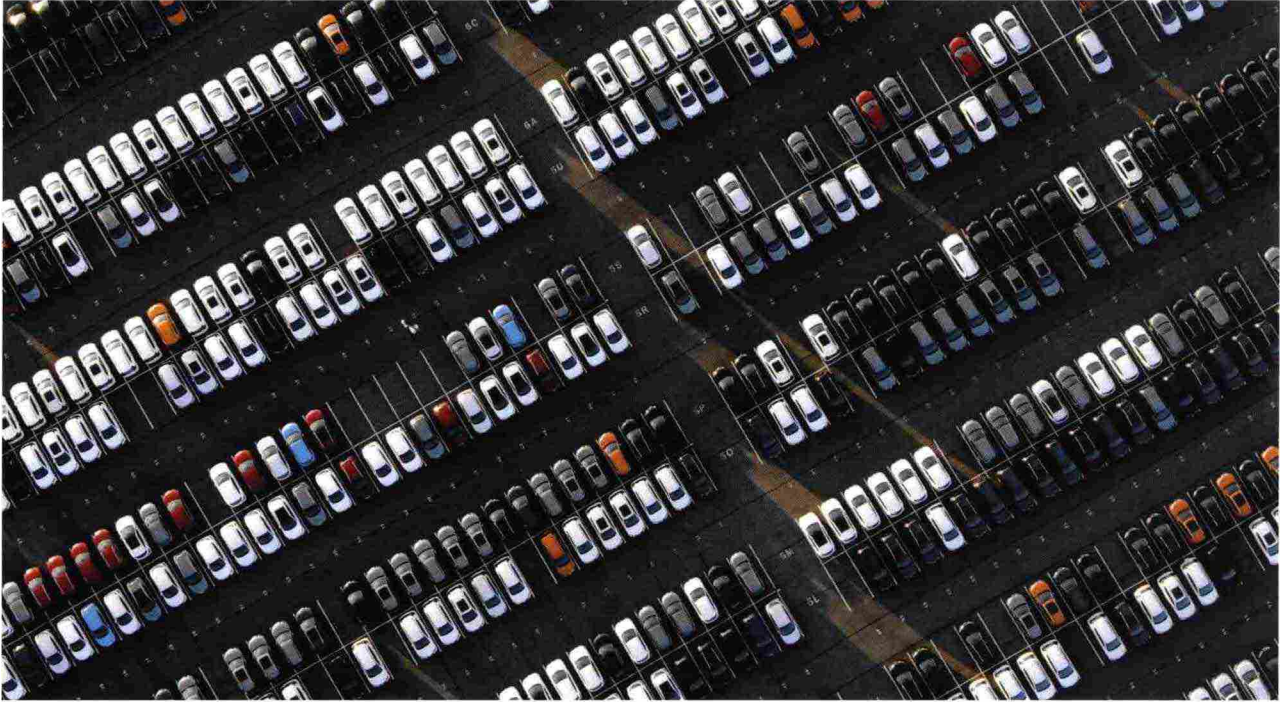
"Ormai siamo abituati alla doppia cifra. Con i dati di settembre possiamo stimare una chiusura d'anno a +18,0% con un giro di affari che potrebbe arrivare a 1,18 miliardi di euro. Nel 2021 avevamo sfiorato i 730 milioni di euro. In quattro anni abbiamo segnato una crescita del 60%. Siamo molto orgogliosi di quello che stiamo facendo".

E i progetti 2025?

"Abbiamo progetti importanti come lo sviluppo di Link, il servizio di consegna di ricambi originali interregionale che mediamente gestisce 6mila colli al mese. Stiamo poi lanciando, in collaborazione con Bper Banca, soluzioni e prodotti finanziari per la dilazione dei pagamenti per gli autoriparatori. Il nostro obiettivo è chiaro: una crescita del trasporto di ricambi originali di qualità, preciso e puntuale che non può prescindere dall'analisi del mercato. Ecco perché anche quest'anno abbiamo pubblicato il Quadrante AsConAuto con tutti i numeri relativi a officine e carrozzerie affiliate e quelli dell'Osservatorio Nazionale Manodopera AsConAuto: senza 'misure' non si crea il futuro".

THE GOOD MOBILITY

THE GOOD BOOM #1



Flotte a frotte



Un porto sicuro per il settore automobilistico

Cresciute del 7,5% rispetto all'anno precedente, nel 2023 le commesse aziendali si sono rivelate un mercato sempre più promettente e green.

di Andrea Bellomo

Immaginate un'Italia che si muove come un'elegante sfilata milanese: auto aziendali che scorrono lungo i viali alberati come modelli su una passerella, ognuna con un distinto carattere, un motore che romba o che, sempre più spesso, sussurra. Questo è il mercato delle flotte aziendali: un microcosmo che riflette, anticipa e talvolta incarna i cambiamenti economici e culturali del Paese. Il settore delle flotte aziendali non è più solo una questione di efficienza e ridu-

zione dei costi; oggi rappresenta il cuore pulsante dell'innovazione, della sostenibilità e della digitalizzazione. Ed è proprio qui che Aniasa (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici) entra in gioco con dati e insight che tracciano l'andamento del mercato, ma rivelano anche le tendenze che plasmeranno il futuro della mobilità aziendale.

Nel 2023, il mercato delle flotte aziendali in Italia ha registrato un'impennata significativa, con oltre 1,2 mln di veicoli in circolazione gestiti attraverso noleggio a lungo termine e soluzioni di *fleet management*, secondo l'ultimo report. Un incremento del 7,5% rispetto all'anno precedente. Il tutto mentre il segmento delle vetture elettriche e ibride ha visto un raddoppio dei volumi rispetto a due anni fa, a conferma del crescente interesse verso una mobilità sostenibile e smart.

Le strade d'Italia, dalla maestosa autostrada del Sole alle serpentine del Lago di Como, raccontano storie di imprenditorialità e innovazione. Ma è nel traffico ordinato e rigoroso delle auto aziendali che si svela il vero motore della crescita del Paese. E il mercato delle flotte aziendali non è mai stato così dinamico e in trasformazione come ora.

Secondo i dati Aniasa, il settore delle flotte aziendali nel 2023 ha raggiunto circa il 25% del parco circolante totale di autovetture in Italia. Questa crescita è trainata da una rinnovata fiducia da parte delle aziende nei servizi di noleggio a lungo termine, che rappresentano la fetta più consistente del mercato, con oltre 850 000 veicoli gestiti in questa modalità. La formula del noleggio, infatti, è sempre più apprezzata non solo dalle grandi imprese, ma anche da piccole e medie aziende, e addirittura dai liberi professio-

Nel 2023 il mercato delle flotte ha registrato un incremento del 7,5%.

nisti. Il motivo? Flessibilità, abbattimento dei costi di gestione e, soprattutto, la possibilità di accedere a flotte composte da modelli moderni e tecnologicamente avanzati senza immobilizzare capitali significativi.

Un altro dato significativo è la crescita delle auto elettriche e ibride nelle flotte aziendali. Aniasa segnala che, nel 2023, oltre 150 000 veicoli elettrici e ibridi plug-in sono stati immatricolati nel mercato delle flotte, un balzo del 15% ri-

THE GOOD MOBILITY
THE GOOD BOOM #1

spetto all'anno precedente. Questa impennata non è solo frutto degli incentivi governativi, ma anche di un'accresciuta consapevolezza "green" da parte delle aziende, che riconoscono l'importanza di ridurre le emissioni di CO₂ e l'im-

Il segmento delle elettriche pure ha registrato un tasso di crescita del 20%.

patto ambientale. Il segmento delle elettriche pure, in particolare, ha registrato un tasso di crescita del 20% anno su anno, a testimonianza di come le aziende stiano progressivamente sostituendo le vecchie flotte con veicoli a zero emissioni, soprattutto nei grandi centri urbani, dove le normative locali in materia di accesso e circolazione sono sempre più stringenti.

Porsche coi suoi modelli sempre più spinti verso l'elettrificazione, come la Taycan full electric e la gamma E-Hybrid di Cayenne e Panamera, ha visto un aumento di richieste da aziende che cercano di ridurre l'impatto ambientale senza compromettere la qualità. Questo è particolarmente vero per settori come quello finanziario, studi legali e aziende tecnologiche, dove l'immagine di prestigio gioca un ruolo cruciale. Top manager e dirigenti preferiscono Porsche per l'elevato comfort e per i sistemi di guida avanzati, senza rinunciare al piacere di guida e alle prestazioni che da sempre caratterizzano il marchio di Zuffenhausen. Le esigenze della classe dirigente hanno trovato risposte in servizi di *leasing* flessibili, progettati per offrire alle aziende soluzioni personalizzate che si adattano a esigenze in continua evoluzione.

Inoltre, la crescente richiesta di modelli elettrici e ibridi sta trasformando le flotte aziendali, con Suv come la Macan elettrica che guadagnano sempre più terreno. Società di consulenza, assicurazioni e altre grandi aziende dimostrano un interesse sempre maggiore verso soluzioni sostenibili.

Non solo elettrico tra le offerte e le scelte delle flotte. Ne è esempio l'Alfa Romeo Stelvio, disponibile con soli motori ter-

mici, che ha conquistato il titolo di "Miglior auto per dirigenti", distinguendosi come il primo Suv del marchio che incarna appieno lo spirito di Alfa Romeo. Questo modello ha un forte appeal nel mondo aziendale, grazie al suo equilibrio tra eleganza e performance tecnologiche, elementi che lo rendono una scelta di prestigio per i manager.

A conferma delle sue ottime performance, Stelvio ha ottenuto una quota del 10% nel competitivo segmento dei D-Suv, consolidando la sua posizione anche nel mercato delle flotte aziendali e dei noleggi a lungo termine. Il prestigioso titolo di "Miglior auto per dirigenti" assegnatogli ai Mission Fleet Awards ne sottolinea ulteriormente il successo. Grazie al suo stile unico, alla sportività e alla tecnologia all'avanguardia, Stelvio continua a essere la scelta preferita da dirigenti e professionisti. Inoltre, nel canale b2b, dove le mo-

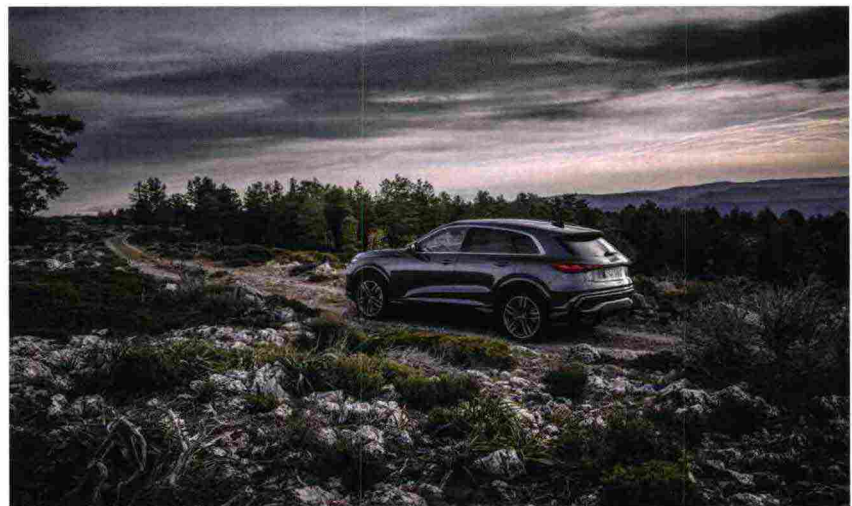
torizzazioni termiche rappresentano ancora il 73%, Stelvio è leader di mercato con una quota del 16,8%.

Se confrontato con i principali Paesi europei, l'Italia si sta posizionando tra i leader nella transizione ecologica verso un

Le esigenze della classe dirigente trovano risposte in servizi di leasing flessibili.

mercato delle flotte più sostenibile. Con una quota di mercato che si attesta al 12% delle nuove immatricolazioni di veicoli elettrici aziendali, il Bel Paese ha superato Francia e Spagna, dimostrando una propensione all'innovazione che spesso viene sottovalutata quando si parla di mobilità.

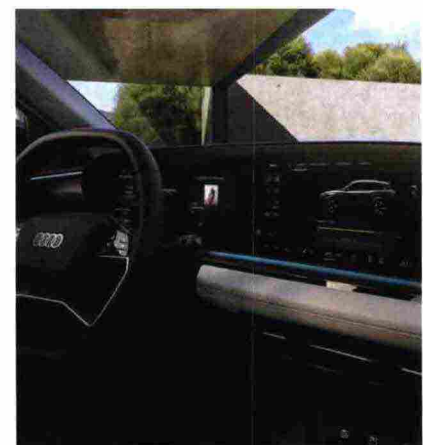
Nonostante ciò, permangono ancora al-



2



3



4

1. LE FLOTTE SONO IL 25% DEL PARCO CIRCOLANTE.

2. 3. E 4. LA NUOVA AUDI Q5: ELEGANZA, HI-TECH, VERSATILITÀ, PERFORMANCE, È SCELTA DALLA CLIENTELA BUSINESS PIÙ ESIGENTE.

THE GOOD MOBILITY

THE GOOD BOOM #1

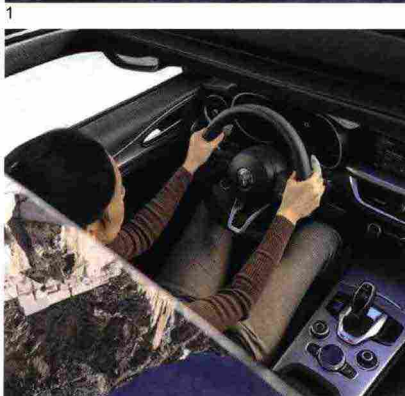
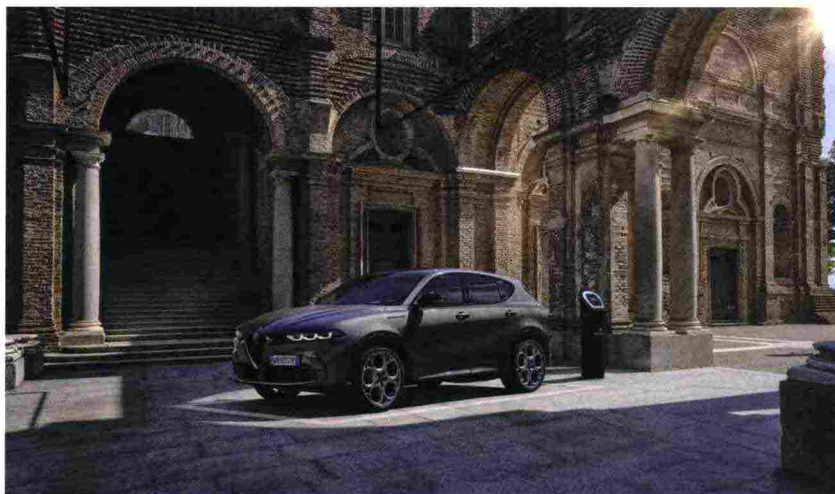
► cune sfide, come la capillarità delle infrastrutture di ricarica e una certa resistenza culturale nei confronti dei veicoli elettrici in contesti extra-urbani. La gestione delle flotte sta quindi diventando una questione non solo di efficienza, ma anche di strategia aziendale a lungo termine.

Non solo ostacoli infrastrutturali, le cosiddette "colonnine", ma esiste anche un grande quesito attorno al valore residuo dei veicoli elettrici. Questo è uno degli elementi chiave che ne frena l'adozione su larga scala: le aziende sono preoccupate dal rapido deprezzamento di questi veicoli, dovuto all'evoluzione costante della tecnologia e alla mancanza di una solida rete di supporto. La difficoltà nel prevedere quanto i veicoli elettrici manterranno il loro valore nel tempo scoraggia molte imprese dal fare investimenti a lungo termine in questa tecnologia dalle prospettive ancora incerte.

Secondo il Centro Studi Fleet & Mobility, la situazione è ulteriormente complicata dal fatto che, attualmente, le motorizza-

Esiste un grande quesito attorno al valore residuo dei veicoli elettrici.

zioni termiche continuano a rappresentare una scelta più sicura e stabile per molte aziende, soprattutto in termini di costi operativi e affidabilità. Anche se la transizione verso l'elettrico sembra inevitabile, le aziende tendono a optare per soluzioni che garantiscono maggiore prevedibilità economica e una gestione più semplice. Soltanto con un supporto concreto da parte delle politiche governative e il miglioramento delle infrastrutture di ricarica sarà possibile assistere a un cambio di passo significativo nelle flotte aziendali. Non a caso Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae hanno presentato una proposta congiunta al ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti. L'iniziativa mira a rivedere la fiscalità delle auto aziendali per facilitare l'adozione delle nuove tecnologie e supportare le imprese nel rinnovare il loro parco auto. L'obiettivo è incentivare la diffusione della mobilità sostenibile a basse e zero



emissioni in Italia, agevolando le aziende nel processo di transizione verso veicoli più ecologici.

Parlare di flotte aziendali oggi significa confrontarsi con un paradosso che si muove su quattro ruote: da un lato la velocità con cui la tecnologia, la sostenibilità e le nuove forme di mobilità stanno trasformando il settore; dall'altro, la lentezza delle aziende nell'affrontare un cambiamento così radicale nel proprio assetto. Ma la questione che monopolizza le discussioni – quasi quanto il caffè corretto al bar – è legata all'ansia da ricarica che assale chi percorre molti chilometri a bordo di queste vetture.

Sebbene i numeri sembrano confermare una crescita delle auto elettriche e ibride nelle flotte aziendali italiane (un aumento del 20% nelle immatricolazioni nel 2023, secondo Aniasa), questa rivoluzione verde è tutt'altro che priva di ostacoli e resistenze da parte dei vari pubblici interni delle aziende. Molte volte, come abbiamo già evidenziato, le aziende per

prime non sono in grado di garantire la possibilità di ricarica dei mezzi elettrici qualora diventassero parte della flotta. A questo si aggiunge, a livello mediatico, una forte perplessità sul futuro del mercato delle auto a batteria, cosa non aiutata dalle dichiarazioni di alcune case automobilistiche, che sembrano fare un passo indietro su tale tecnologia, ritenuta poco sostenibile a livello economico a fronte di vendite non ancora sufficienti a giustificare gli investimenti fatti.

Nonostante, dunque, il clamore mediatico e delle politiche restrittive, il diesel non è destinato a scomparire del tutto dalle flotte aziendali, almeno non nell'immediato futuro. Anzi, i veicoli diesel di nuova generazione, dotati di sistemi di riduzione delle emissioni come l'AdBlue oltre che di filtri antiparticolato più efficaci, continueranno a giocare un ruolo importante, soprattutto per le flotte che devono affrontare lunghi tragitti extraurbani. Secondo Aniasa, il diesel rappresenta ancora il 60% delle flotte aziendali italiane,

1. TONALE PLUG-IN HYBRID Q4: SPORTIVA, EFFICIENTE, A TRAZIONE INTEGRALE, ELETTRICA E SOSTENIBILE.
2. LA STELVIO: PREMIO "MIGLIOR AUTO PER DIRIGENTI".
3. BMW X3: ELEGANZA, POTENZA E FUNZIONALITÀ.

THE GOOD MOBILITY
THE GOOD BOOM #1

un numero che potrebbe sembrare in contrasto con la spinta verso la sostenibilità, ma che trova la sua giustificazione in alcuni vantaggi specifici. I motori diesel di ultima generazione, infatti, offrono un'efficienza energetica superiore su lunghe distanze e una maggiore autonomia ri-

L'attenzione si sposterà su un concetto di mobilità più ampio, integrato e flessibile.

spetto ai veicoli elettrici, rendendoli preferibili per chi percorre davvero molti chilometri o opera in zone dove le infrastrutture di ricarica sono carenti.

Il futuro del mercato delle flotte, insomma, non sarà soltanto una questione di quale tipo di carburante alimenterà i veicoli, ma di come le aziende utilizzeranno questi mezzi. L'attenzione si sposterà su un concetto di mobilità più ampio, integrato e flessibile. Modelli come il "pay-per-use" e la mobilità "on demand" diventeranno centrali, con soluzioni che permetteranno alle aziende di accedere a veicoli specifici solo quando realmente necessari. In questo contesto, il *car sharing* aziendale e le piattaforme di MaaS (Mobilità come Servizio) assumeranno un ruolo fondamentale. Non si tratterà solo di possedere o noleggiare un veicolo, ma di integrare differenti modalità di trasporto – dai monopattini elettrici alle navette aziendali – in un'unica soluzione, ottimizzando così i costi e migliorando l'esperienza di mobilità dei dipendenti.

Le flotte aziendali, come i trench o il tiramisù, continuano a reinventarsi con una resilienza che farebbe invidia a qualunque trend di moda. Il mercato italiano è passato attraverso il diesel, si è tuffato nell'ibrido e ora flirtare con l'elettrico è diventato la nuova norma. Ma nonostante la transizione verso la mobilità "green", c'è sempre una vecchia berlina diesel con oltre 200 000 km che aspetta il suo turno, come un parente alla stazione: fedele, pratico e forse un po' meno profumato di quel che si vorrebbe.

Le previsioni di crescita sono ottimistiche, certo, ma parlare di un'Italia total-

mente elettrica in pochi anni è un po' come aspettarsi di trovare un ristorante giapponese autentico a Busto Arsizio: tecnicamente possibile, ma per il momento poco probabile. Anche i dati Aniasa lasciano intendere che, sebbene il cambiamento sia in atto, la strada è ancora lunga e costellata di colonnine di ricarica che spesso non funzionano, lunghe attese ai semafori dell'innovazione e qualche multa Ztl che lascia un sapore amaro.

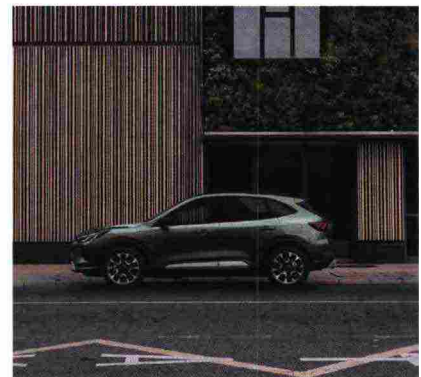
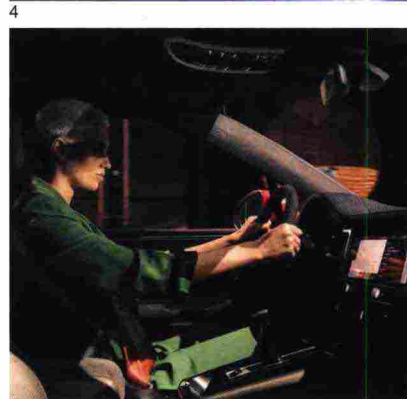
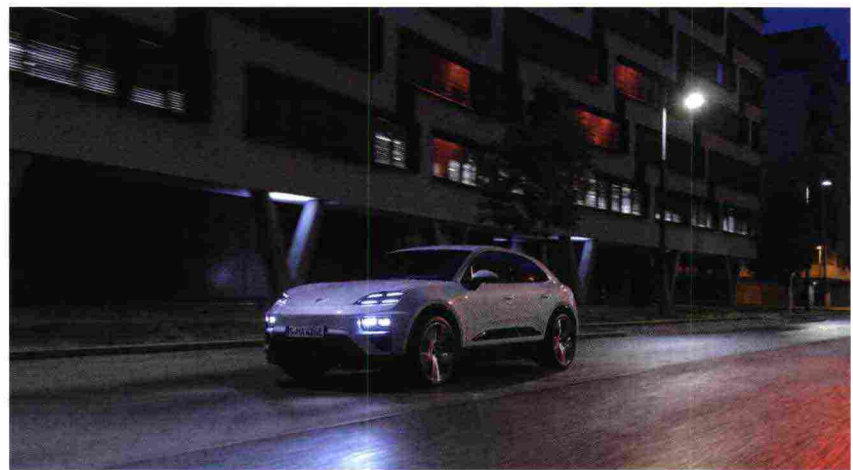
Quindi, qual è il takeaway di tutto questo? Che la mobilità aziendale in Italia è un meraviglioso cocktail di pragmatismo e idealismo. Le aziende investono nelle nuove tecnologie e nello sviluppo sostenibile, ma senza rinunciare a quel pizzico di cauto realismo che caratterizza il business del Bel Paese. Per ogni Tesla che viene aggiunta alla flotta, c'è ancora un vecchio furgoncino con qualche ammaccatura sulle portiere che continua a svolgere il suo dovere con dignità.

E mentre le aziende valutano costi e benefici delle flotte elettriche, soppesando il bilancio ambientale e i numeri del bi-

lancio annuale, non possiamo che osservare questo balletto con un misto di ammirazione e un sorriso. Dopo tutto, l'auto perfetta è ancora un sogno che cambia forma a ogni curva del mercato. Ma una cosa è certa: l'Italia delle flotte aziendali è l'unico posto dove la mobilità

L'auto perfetta è ancora un sogno che cambia forma a ogni curva del mercato.

sa essere contemporaneamente classica e avveniristica, con la stessa disinvoltura con cui si arreda un salotto del '500 con un elemento di design moderno. E forse è questo il segreto di un mercato che, nonostante tutto, continua a sorprendere: in fondo, che sia diesel o elettrico, un'auto aziendale è sempre molto di più che un semplice veicolo. È una dichiarazione di intenti, un riflesso dello spirito d'impresa e, in qualche modo, un'estensione della personalità di chi la guida. ■



4. E 5. LLNZA, LUSO E UNA VERSIONE ELETTRICA SOSTENIBILE E DINAMICA.

6. LA FORD KUGA È UNA DELLE AUTO PIÙ PRESENTI NELLE FLOTTE DELL'ULTIMO ANNO.

FOCUS furgoni

MERCATO

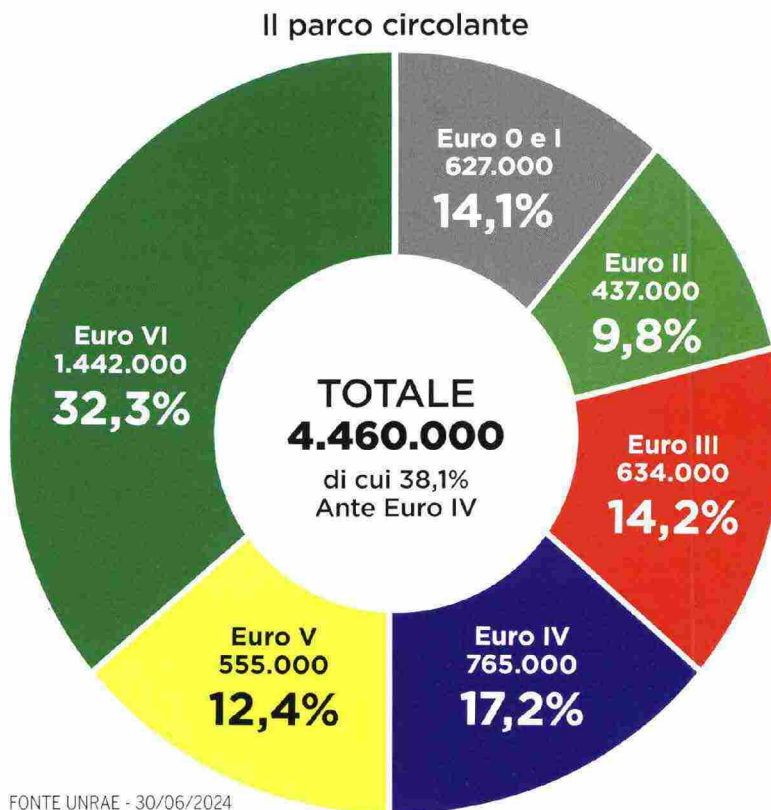
molto netta, la parte auto da quella degli LCV. È il caso di Ford con Ford Pro, di Toyota che ha creato Toyota Professional, di Renault che aveva dato vita a Renault Pro+ ma senza troppa convinzione e ora sta cercando di rilanciarla. Stellantis con Pro One, che ha raccolto in un'unica business Unit e sotto un solo brand tutta la produzione di veicoli commerciali, è arrivata a essere leader di mercato in tre regioni: Europa, Sud America e Medio Oriente & Africa. Il motivo delle "scissioni" aziendali è semplice: vendere veicoli commerciali e vetture è abbastanza simile, visto che tra auto e veicoli commerciali ci sono delle indubbe sinergie, ma allo stesso tempo sono due "mondi" ben diversi, diversa la componentistica, diverso il modo di gestire il cliente e di affrontare la vendita.

IL FATTORE SCATENANTE

Dunque, è evidente che il mercato sia in subbuglio, un subbuglio dato, come abbiamo visto da molti fattori ma che, quasi sempre ha, in quello elettrico, il suo punto focale: un prodotto sul quale tutti vorrebbero puntare ma, allo stesso tempo, un prodotto che non si vende. Vediamo di capire meglio la situazione, cercando di andare oltre le spiegazioni classiche o ufficiali.

Che il mercato, o in generale i vari mercati dell'automotive siano in un periodo diciamo così complicato è tanto vero che il Ministro delle Imprese e del

Il veicolo più noleggiato in Italia è il Fiat Doblò, segue il Ducato, l'IVECO Daily, il Ford Transit, quindi la Panda.



Fonte UNRAE - 30/06/2024

Made in Italy, Adolfo Urso, in occasione del Workshop Teha di Cernobbio, ha espresso la volontà di chiedere di anticipare al 2025 la revisione dei tempi dello stop alla produzione dei motori endotermici, prevista per il 2026.

LA POSIZIONE DI FEDERAUTO

"Questa dichiarazione del ministro - ci ha detto Massimo Artusi, presidente di

Federauto - ci sembra decisamente opportuna, anche e soprattutto alla luce delle notizie che quotidianamente arrivano da tutto il mondo, relativamente alle misure che i Costruttori stanno adottando per rispondere al mancato decollo, purtroppo ampiamente prevedibile, delle vendite di veicoli a trazione elettrica. Da ultimo la possibile chiusura di due impianti della Volkswagen in Germania e l'addio di Volvo al solo elettrico entro il 2030."

Secondo Artusi e Federauto "Il mercato ha fatto chiaramente capire di non gradire veicoli che costano il doppio di quelli tradizionali, anche a fronte di 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. Anticipare di un anno la verifica prevista per il 2026 - ha concluso Artusi - metterebbe le Case costruttrici e la filiera distributiva, in condizione di riprogrammare meglio i propri investimenti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

La struttura del mercato

PER UTILIZZATORE	GENNAIO-AGOSTO		VARIAZIONE %	QUOTE %	
	2024	2023	GENNAIO-AGOSTO	GENNAIO-AGOSTO	
			2024-2023	2024	2023
Privati	20.236	18.837	+7,4	14,8	15,4
Autoimmatricolazioni	10.189	9.818	+3,8	7,5	8,0
uso privato	9.174	8.886	+3,2	6,7	7,2
uso noleggio	1.015	932	+8,9	0,7	0,8
Noleggio a lungo termine	43.663	38.270	+14,1	32,0	31,2
Top	27.509	24.202	+13,7	20,2	19,7
Captive	12.308	11.848	+3,9	9,0	9,7
Altre	3.846	2.220	+73,2	2,8	1,8
Noleggio a breve termine	8.816	7.655	+15,2	6,5	6,2
Top	2.859	3.367	-15,1	2,1	2,7
Altre	5.957	4.288	+38,9	4,4	3,5
Società ed Enti	53.522	47.991	+11,5	39,2	39,2
Totale mercato	136.426	122.571	+11,3	100,0	100,0
di cui persone giuridiche	116.190	103.734	+12,0	85,2	84,6
di cui noleggio	53.494	46.857	+14,2	39,2	38,2

Fonte UNRAE

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".

Insomma, nella proposta del Ministro Urso, ci sembra di leggere anche l'ipotesi di una revisione significativa di tempi e modi di raggiungimento dei target di decarbonizzazione di tutto il settore automotive, 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.

L'ELETTRICO FA RISPARMIARE?

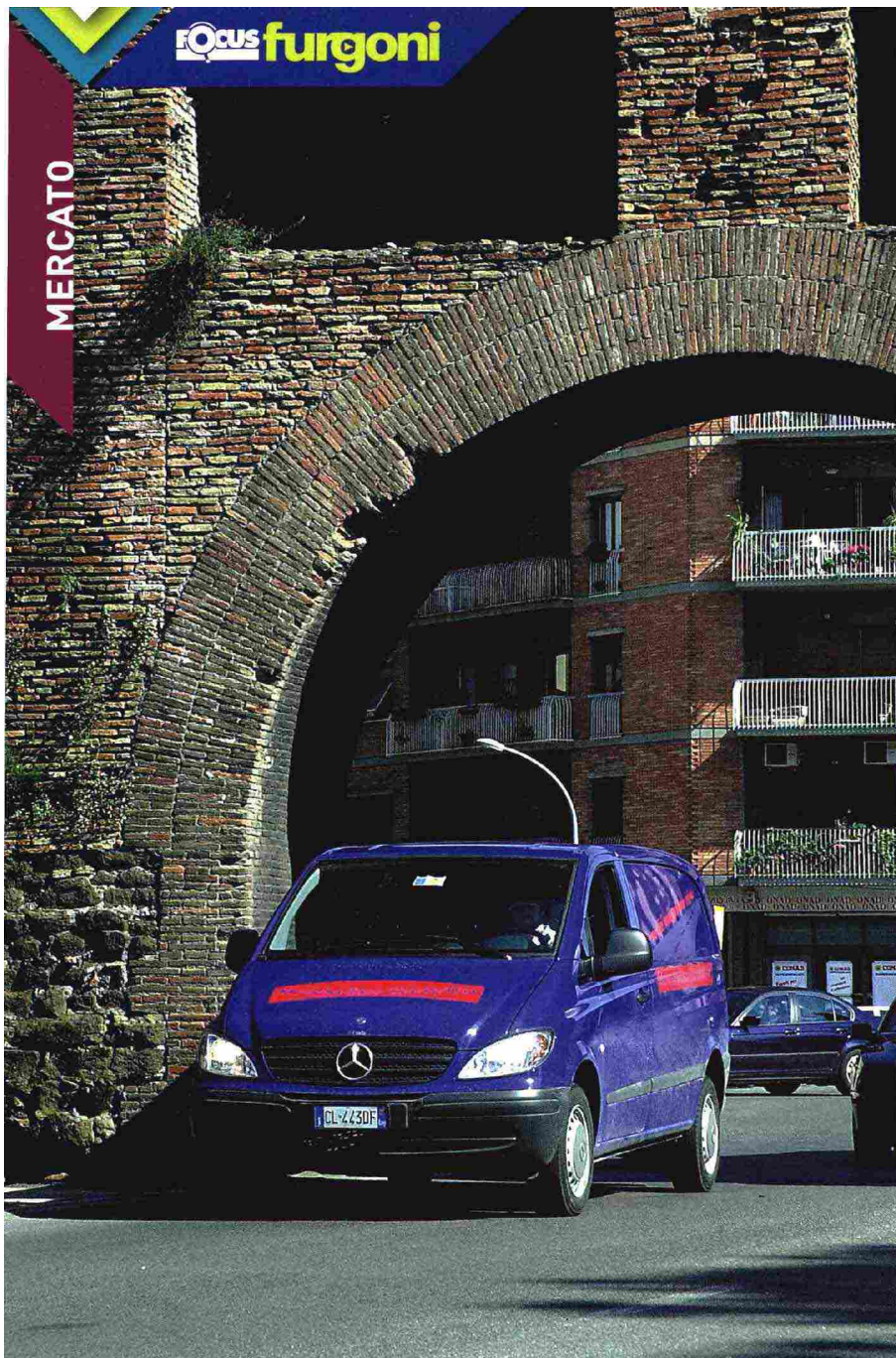
È opinione generale che l'elettrico sia particolarmente adatto al veicolo commerciale leggero, soprattutto perché questo, come abbiamo detto, non avrebbe problemi di ricarica veloce su colonnine pubbliche. A suffragare questa teoria c'è anche un recentissimo report

La teoria secondo la quale l'elettrico sarebbe l'ideale per i veicoli commerciali che non avrebbero bisogno delle colonnine pubbliche, perché potrebbero caricare di notte e lavorare di giorno, è tutta da dimostrare.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951


MERCATO
FOCUS furgoni

di Geotab, che ha raccolto ed elaborato, nell'arco di 12 mesi, i dati relativi a 1,3 milioni di veicoli in sette diverse nazioni: Stati Uniti, Canada, Regno Unito, Francia, Germania, Italia e Spagna. Per quanto riguarda il mercato italiano, il report ha inquadrato le flotte i cui veicoli coprono quotidianamente una media di circa 121 km, con il 51% dei mezzi che non supera mai i 350 km al giorno. In un contesto simile l'analisi di Geotab stima che, con la conversione all'elettrico dei veicoli che rientrano

nel range dei requisiti di autonomia e convenienza economica, i gestori delle flotte potrebbero ridurre i costi operativi di ciascun veicolo di circa 20.300 euro, per l'intero ciclo di vita del mezzo. Questo report, come molti di quelli usciti sino ad ora, parte da concetti spesso non realistici.

TEORIE UN PO' TROPPO TEORICHE

La teoria, per esempio, secondo la quale le consegne in ambito urbano

Il parco veicolare italiano è decisamente troppo vecchio: il 38% è ancora ante Euro 4. Nella foto un Vito model year 2004 al lavoro nella periferia romana.

richiedono spostamenti che, di media, non superano 121 km giornalieri, non è assolutamente reale. Se prendiamo una grande città come, per esempio, Roma, Milano, o Napoli possiamo facilmente notare che gli hub, gli spedizionieri o le piattaforme logistiche sono ben lontane dai centri cittadini, a volte anche oltre 50 chilometri; quindi, anche con le famose colonnine interne per caricare la notte, l'autonomia si restringe. E non dimentichiamo che l'autonomia ufficiale che fornisce la Casa non è mai realistica perché dipende da molti fattori che spesso sono lontani da quelli ottimali; basti pensare per esempio ai mesi scorsi, quando l'Italia è stata massacrata da una terribile canicola e l'aria condizionata negli abitacoli era quasi una questione di sopravvivenza, quanta batteria si consumava? Di quanto calava l'autonomia?

È COLPA DEI CONCESSIONARI?

Qualcuno dice che l'elettrico non "tira" perché i concessionari non lo spingerebbero abbastanza anche perché avrebbero uno scarso ritorno in termini di assistenza che, si dice, per l'elettrico sarebbe molto inferiore a quella prevista per i veicoli a motore endotermico.

Si tratta, anche in questo caso di chiacchiere perché un concessionario deve assolutamente vendere e quindi spingere quello che ha "in casa" e oggi quasi tutti hanno un surplus di veicoli elettrici da smaltire. Inoltre, secondo un'indagine interna e riservata di un Costruttore, della quale TRASPORTARE OGGI è venuto ufficialmente a conoscenza, la manutenzione media di un veicolo elettrico, rispetto a quella di un endotermico, non è - come afferma qualcuno - più che dimezzata ma non scende mai oltre il 75-80%. E poi, e questo è indubbio, il costo di un veicolo commerciale BEV è ancora troppo alto rispetto a quello di un LCV endotermico; una forbice probabilmente destinata a restringersi via via che la tecnologia, meglio gli investimenti sulla tecnologia andranno ammortizzandosi. Molti costruttori, infatti,

sembrerebbe che abbiano ormai praticamente esaurito lo sviluppo del prodotto, escludendo Mercedes, che sembra voglia continuare a puntare solo sull'elettrico, già dal 2026, salvo ripensamenti dell'ultima ora.

UNA NUOVA STRATEGIA DELLE CASE

A fronte, però, di valutazioni negative (c'è anche quella che non si è affatto certi della durata delle batterie) ci sono molti "pro": la guidabilità di un BEV è decisamente migliore, così la silenziosità e quindi il comfort generale per chi guida ore e ore tutti i giorni; in città, poi, un elettrico può massimizzare le qualità del suo particolare funzionamento sfruttando il traffico per recuperare energia. L'elettricità, inoltre, costa decisamente meno che il carburante, Diesel o benzina, quindi il risparmio arriva ogni ricarica, senza contare che, almeno sulla carta, l'elettrico fa

bene al pianeta.

Dunque abbiamo cercato di elencare i pro e i contro dell'acquisto di un furgone elettrico ma, ancora siamo arenati. Dunque?

A fronte di questa situazione oggettiva, la strategia delle Case, che ormai hanno quasi tutte praticamente esaurito lo sviluppo del prodotto, escludendo Mercedes che sembra voglia continuare a puntare solo sull'elettrico, dalla prossima generazione, nel 2026 produrrà solo LCV elettrici, sembra quella di tornare a offrire, il più possibile, una vera scelta ai clienti.

ASPETTANDO UN MIX DI ALIMENTAZIONI

Secondo Artusi: "il mercato si stabilizzerà quando i Costruttori saranno in grado di 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 di facile reperibilità, 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".

In conclusione, e a nostro modesto parere, l'elettrico attaccherà davvero quando ci sarà un vero contenimento dei costi d'acquisto; il fattore colonne, infrastrutture e difficoltà nelle ricariche, come, ormai viene considerato da più parti, assomiglia tanto a un alibi usato perché non si possono o vogliono dare altre spiegazioni, forse troppo politicamente scorrette. #

Ford, creando Ford Pro, è stato il primo costruttore a creare una divisione dedicata esclusivamente ai veicoli commerciali, presto seguita da diversi competitor.



Mercato

I numeri in Europa

C'È QUALCOSA CHE NON VA

I veicoli da lavoro, leggeri, medi e pesanti, archiviano i primi sei mesi dell'anno con il segno positivo. Non decollano, però, le immatricolazioni di mezzi alla spina, elettrici puri e ibridi plug in, soprattutto tra gli over 3,5 tonnellate, con meno di 3.500 unità in tutti i Paesi dell'Unione. È opportuno un passo indietro?

di Tiziana Altieri

Ridurre, entro il 2030, le emissioni di gas a effetto serra di almeno il 55 per cento rispetto ai livelli del 1990 per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050. È quanto stabilito dal Green Deal, un pacchetto di iniziative strategiche del 2021 con il quale l'Europa punta a diventare il primo continente a impatto climatico zero. Coinvolto, ovviamente, il mondo del trasporto, in tutte le sue componenti. In particolare, entro il 2030 le emissioni medie dei veicoli commerciali di nuova immatricolazione dovranno diminuire del 50 per cento per passare a emissioni zero entro il 2035. Per quanto riguarda i veicoli sopra le 7,5 tonnellate di peso totale il diktat è una riduzione del 45 per cento a partire dal 2030, del 65 dal 2035 e del 90 per cento dal 2040.

Tutte le case costruttrici stanno facendo la loro parte anche perché su di loro pende la scure delle sanzioni, salatissime per chi non rispetta le norme sui limiti. L'offerta di veicoli commerciali

Bev è oggi molto articolata, un po' meno quella di truck. E i clienti? Ebbene sono proprio loro il punto debole della catena come dimostrano gli ultimi dati pubblicati da Acea (European Automobile Manufacturers' Association) che riportano le immatricolazioni del primo semestre 2024. In pochi sembrano disposti ad abbandonare il diesel per abbracciare nuove tecnologie. Questione di prezzi certo, ma anche di mentalità. I primi elettrici introdotti sul mercato non soddisfacevano dal punto di vista delle prestazioni come dell'autonomia e anche se oggi la situazione è molto diversa conquistare chi questi mezzi deve utilizzarli quotidianamente rimane un'impresa.

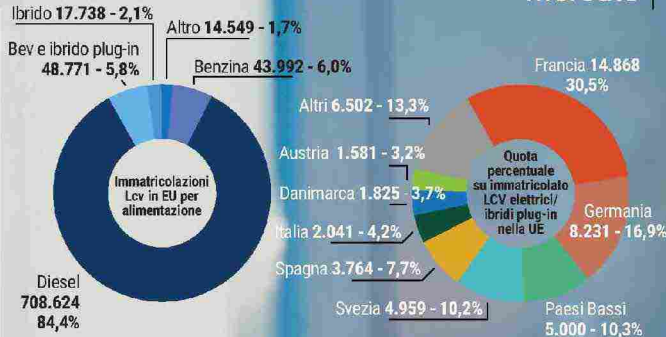
Mai oltre l'84,0 per cento

Nel periodo gennaio-giugno 2024, le immatricolazioni di Lcv nella Ue sono aumentate del 15 per cento sullo stesso periodo 2023, raggiungendo le 840.409 unità, grazie a una cre-

Mercato

Immatricolazioni LCV fino 3,5 tons in Europa

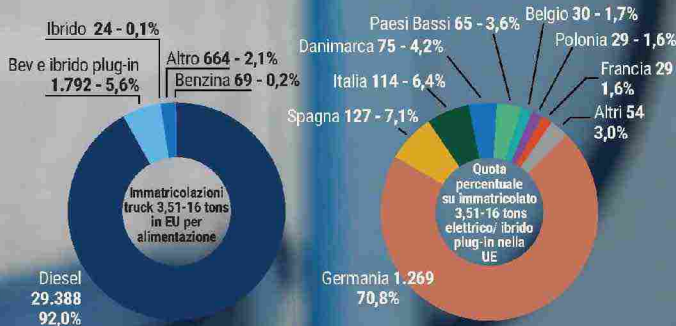
Paese	I sem 2024	I sem 2023	Var%
Francia	209.866	189.949	10,5
Germania	151.097	126.603	19,3
Italia	111.451	94.609	17,8
Spagna	85.595	72.214	18,5
Paesi Bassi	45.939	37.838	21,4
Belgio	35.976	36.353	-1,0
Polonia	32.885	31.542	4,3
Svezia	21.770	20.226	7,6
Irlanda	20.232	17.179	17,8
Austria	19.560	14.538	34,5
Portogallo	16.864	13.717	22,9
Danimarca	15.458	12.643	22,3
Ungheria	13.320	10.596	25,7
Repubblica Ceca	12.128	10.726	13,1
Romania	11.114	8.375	32,7
Grecia	5.303	5.530	-4,1
Finlandia	5.264	5.696	-7,6
Slovacchia	5.249	4.186	25,4
Slovenia	4.505	3.885	16,0
Croazia	4.476	3.239	38,2
Bulgaria	3.381	2.452	37,9
Lussemburgo	2.180	3.059	-28,7
Estonia	1.989	1.807	10,1
Lituania	1.631	1.493	9,2
Lettonia	1.477	1.369	7,9
Cipro	1.280	843	51,8
Malta	419	425	-1,4
Unione Europea	840.409	731.092	15,0
Norvegia	16.045	13.292	20,7
Svizzera	16.027	14.733	8,8
Islanda	1.166	1.107	5,3
Efta	33.238	28.025	18,6
Regno Unito	178.210	170.889	4,3
Eu Efta Uk	1.051.857	930.006	13,1



Immatricolazioni truck 3,51-16 tons in Europa

Paese	I sem 2024	I sem 2023	Var%
Germania	15.689	12.824	22,3
Francia	3.931	3.354	17,2
Spagna	2.817	2.204	27,8
Italia	2.792	2.466	13,2
Polonia	1.781	1.713	4,0
Paesi Bassi	937	993	-5,6
Belgio	778	619	25,7
Finlandia	466	560	-16,8
Romania	418	303	38,0
Portogallo	390	367	6,3
Danimarca	309	229	34,9
Ungheria	271	191	41,9
Irlanda	269	214	25,7
Svezia	262	235	11,5
Slovacchia	202	178	13,5
Croazia	181	117	54,7
Grecia	116	170	-31,8
Slovenia	76	80	-5,0
Lussemburgo	61	45	35,6
Lettonia	60	42	42,9
Lituania	59	49	20,4
Cipro	44	43	2,3
Estonia	28	19	47,4
Austria*	-	-	-
Bulgaria*	-	-	-
Repubblica Ceca*	-	-	-
Malta*	-	-	-
Unione Europea	31.937	27.015	18,2
Norvegia	721	896	-19,5
Svizzera	399	344	16,0
Islanda	51	75	-32,0
Efta	1.120	1.240	-9,7
Regno Unito	6.997	5.638	24,1
Eu Efta Uk	40.054	33.893	18,2

*Dati non disponibili



scita a due cifre nei Paesi chiave. La Francia è il primo mercato per volumi con poco meno di 210mila immatricolazioni, +10,5 per cento. Seguono Germania e Italia, con, rispettivamente, 151.097 e 111.451 unità, il 19,3 e il 17,6 per cento in più. Completano la top five Spagna e Paesi Bassi. Buono il risultato messo a segno anche dai Paesi dall'area Efta con 33.238 unità che equivalgono a un 18,6 per cento in più. Più 4,3 per cento, infine, per il Regno Unito con 178.210 veicoli commerciali. Il diesel, nella Ue, è rimasto la scelta preferita con una quota, nel periodo, dell'84,3 per cento, quasi un punto in più del 2023. I modelli a benzina hanno confermato uno share del 6 per cento mentre i ricaricabili (Bev e ibridi plug in, questi ultimi una nicchia a causa della scarsità dell'offerta) sono scesi al 5,8 per cento contro il 6,9 di un anno fa. In Francia è stato immatricolato oltre un veicolo commerciale elettrico su tre, ma se si guarda alla loro penetrazione sul mercato nazionale

Mercato

si nota che rappresentano solo il 7,1 per cento dei volumi totali. Situazione diversa in Svezia, dove i mezzi alla spina detengono uno share del 22,8 per cento.

Nel segmento dei truck medi è la Germania a fare da traino con poco meno di 15.700 immatricolazioni e una crescita del 22,3 per cento. Ben distanziati per volumi gli altri principali mercati: Francia, Spagna, Italia e Polonia. Questi cinque paesi hanno contribuito al risultato totale della Ue con l'85 per cento. Soffrono i veicoli di fascia media nell'area Efta, -9,7 per cento con 1.120 unità. In forte ascesa, invece, nel Regno Unito: 6.997 unità indicano un +24,1 per cento. Qui il diesel ha una quota del 92 per cento. Cresce il peso dei Bev e degli ibridi plug in ma non si toccano neanche le 1.800 unità in tutta l'Unione e oltre il 70 per cento di queste è stato immatricolato in Germania dove gli

elettrificati hanno una quota dell'8,1 per cento. Infine, gli over 16 tonnellate. Le registrazioni crescono ma in modo più contenuto: +3 per cento nell'Unione con meno di 183.300 unità, +0,9 nell'area Efta con 5.723 unità e -1,0 per cento nel Regno Unito che archivia il semestre con 26.472 pesanti. Anche qui la Germania fa da locomotiva assorbendo il 28,5 per cento delle immatricolazioni complessive. A grande distanza Francia, Italia, Spagna e Polonia, unico tra i big market con il segno negativo. Incontrastato il dominio del diesel che ha una quota di mercato del 96,4 per cento. Un ulteriore 2,4 per cento lo fanno i veicoli Cng/Lng. I ricaricabili devono accontentarsi di un 1,1 per cento. Tradotto in numeri: 1.707 unità in tutta la Ue, 579 delle quali immatricolate in Germania. Solo in Svezia e Danimarca lo share dei truck elettrici e ibridi plug-in sfiora o supera il 5 per cento.

Fonte tabelle: Acea
Fonte Grafici: Elaborazione Vie&trasporti su dati Acea

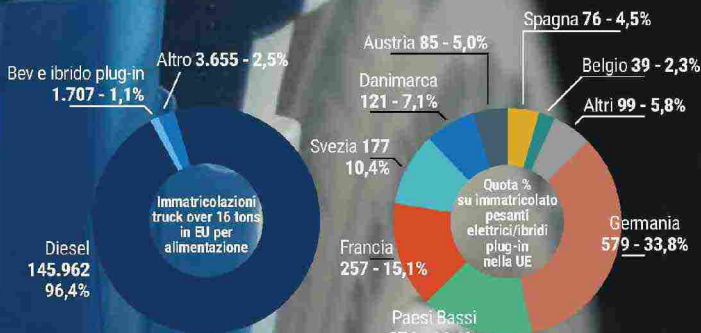
Immatricolazioni truck over 16 tons in Europa

Paese	I sem 2024	I sem 2023	Var%
Germania	52.417	48.474	8,1
Francia	28.124	26.658	5,5
Italia	16.774	15.186	10,5
Spagna	16.249	13.352	21,7
Polonia	15.524	17.297	-10,3
Paesi Bassi	8.421	8.553	-1,5
Belgio	5.498	5.420	1,4
Austria	4.867	4.206	15,7
Repubblica Ceca	4.788	5.250	-8,8
Romania	4.690	4.111	14,1
Portogallo	3.351	3.030	10,6
Lituania	3.121	6.073	-48,6
Svezia	3.055	3.559	-14,2
Ungheria	3.039	3.049	-0,3
Danimarca	2.916	2.467	18,2
Finlandia	1.976	2.110	-6,4
Slovacchia	1.878	2.216	-15,3
Irlanda	1.821	1.549	17,6
Slovenia	1.328	1.412	-5,9
Croazia	1.159	999	16,0
Lettonia	652	1.095	-40,5
Grecia	598	407	46,9
Lussemburgo	563	947	-40,5
Estonia	395	492	-19,7
Cipro	91	83	9,6
Bulgaria*	-	-	-
Malta*	-	-	-
Unione Europea	183.295	177.995	3,0
Norvegia	3.284	3.452	-4,9
Svizzera	2.439	2.218	10,0
Islanda	182	238	-23,5
Efta	5.723	5.670	0,9
Regno Unito	26.472	26.741	-1,0
Eu Efta Uk	215.490	210.406	2,4

*Dati non disponibili

Concessionari in allarme

All'indomani dell'appello rivolto dalle Associazioni europee dei concessionari Stellantis al presidente della Commissione UE Ursula von der Leyen affinché venga rinviata al 2027 la scadenza del 2025 per la riduzione dei limiti di emissioni di CO2 (semplice la motivazione, i clienti non vogliono le auto elettriche), sul tema è intervenuto Massimo Artusi. Il presidente di Federauto in occasione della Conferenza di Sistema Concommercio 2024 ha sottolineato come i concessionari siano sottoposti a una pressione eccessiva a causa del Green Deal Automotive che, con tutti i limiti di una 'decarbonizzazione' misurata al tubo di scarico, vincola i costruttori a produrre veicoli poco graditi al mercato. «Se tali norme non saranno modificate entro il 2025 – ha detto - inevitabilmente i costruttori finiranno per trasferire l'onere di smaltire prodotti difficili da commercializzare sui concessionari i quali, pur avendo oggi un buon equilibrio finanziario, potrebbero non essere più in grado di svolgere la naturale funzione di mercato». Artusi ha poi ricordato che oggi molti dei veicoli a batteria sono immatricolati proprio dai dealer con ingenti oneri finanziari di stock e di obsolescenza causata dal prolungato stop dell'inventario.



Eventi

Service Day 2024

CORRERE, CORRERE

Oltre tremila persone, gli scorsi 24 e 25 ottobre, hanno affollato il Centro Congressi Veronafiere per partecipare all'evento dedicato al mondo del post-vendita. Organizzato da Quintegia e nato da un'idea di AsConAuto, ha fornito a concessionari, service manager e autoriparatori l'occasione per comprendere quali sfide li attendono nei prossimi anni e cosa è bene fare oggi per non trovarsi fuori dai giochi domani. Le dritte di specialisti e non direttamente dai workshop

di Tiziana Altieri e Roberta Carati

IN UN MONDO CHE CAMBIA



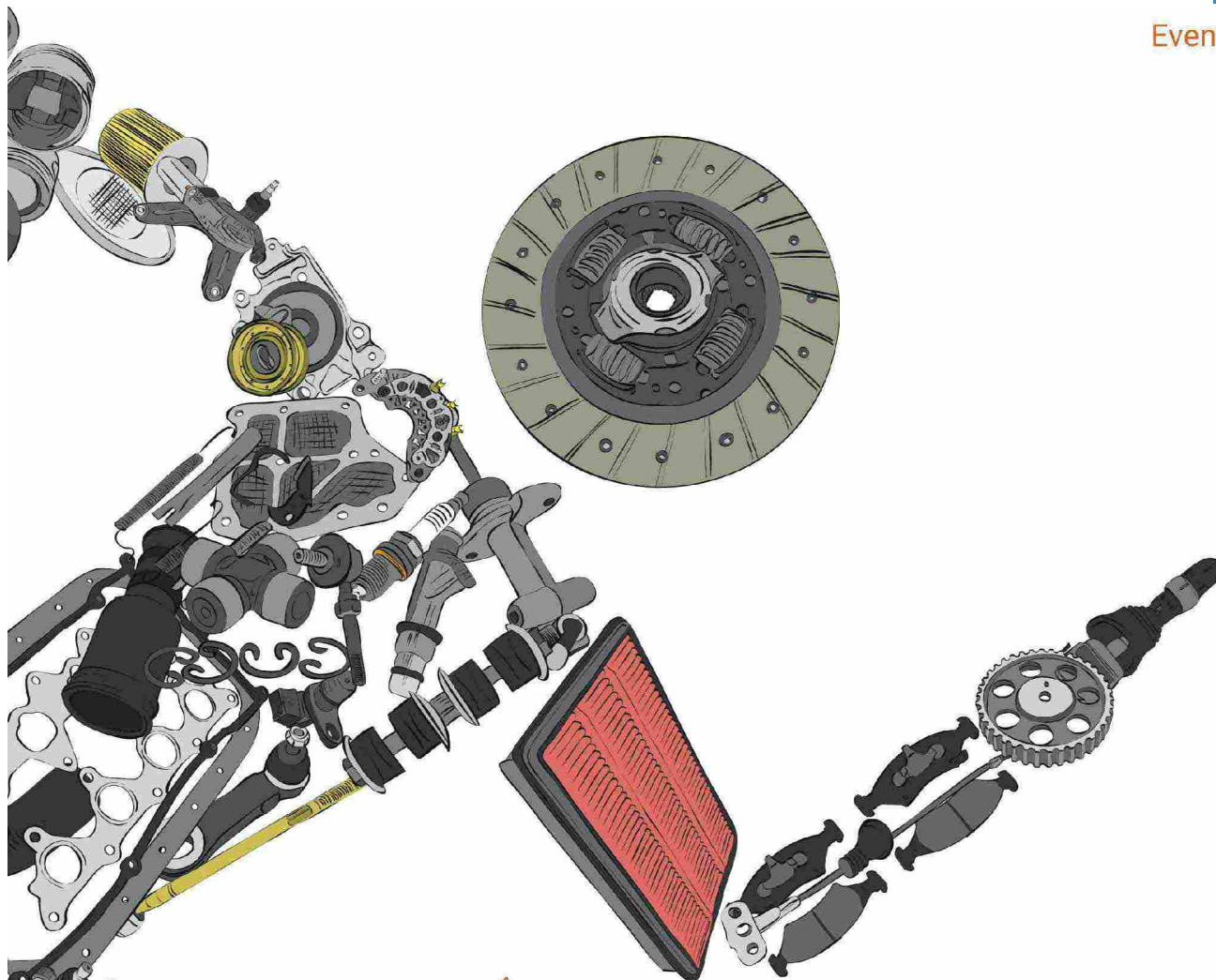
'Oltre i confini del service': questo il titolo del convegno di apertura della 4ª edizione di Service Day, organizzata da Quintegia nella cornice del Centro Congressi della città scaligera. Bastano pochi numeri per comprendere quanto sia strategico il mondo del post-vendita in Italia: 34 miliardi di euro di fatturato, 12 miliardi di entrate per lo Stato, 45mila persone occupate, inclusi carrozzerie e business pneumatici. Un mondo che deve fare i conti con un cambiamento di scenario visto che il settore automotive sta vivendo una rivoluzione senza precedenti. «Per essere vincenti nella partita di domani - ha sottolineato **Tommaso Bortolomiol**, CEO di Quintegia -

nel service bisogna guadagnare il miglior posizionamento possibile oggi. L'ambizione di Service Day è guidare gli imprenditori nel prendere scelte consapevoli per il futuro».

Roberto Scarabel, presidente di AsConAuto, ha ricordato i risultati raggiunti dall'associazione che ha scommesso sui Ricambi Originali. «Qui parliamo anche di risultati. Oggi più di 1.000 concessionari soci servono 23.340 autoriparatori con 2.089 magazzini. Ogni giorno vengono movimentati oltre 24mila colli. Sono più di 750 le persone al servizio di AsConAuto che ha archiviato i primi nove mesi dell'anno con un giro di affari di 1,177 miliardi, +18 per cento sullo stesso periodo 2024. Un dato che, pur considerando l'aumento dei listini ricambi, ci conferma che il nostro progetto è vincente e ci fa guardare al futuro con nuove iniziative».

Massimo Artusi, presidente **Federauto**, si è soffermato sulle attività che sta portando avanti a Bruxelles «a salvaguardia delle nostre imprese». E ha aggiunto: «Non dobbiamo dimenticare che il servizio per noi è tutto perché ci consente di conquistare e fidelizzare i clienti».

I temi caldi del momento? Li ha ricordati **Luca Montagner**, Senior Advisor Quintegia e Associate Director ICDP: turnover e difficoltà di reclutamento del personale per le officine, connettività e digitale. Presentato in questa occasione da **Alberto Bet**, VP Research & Innovation Board Member di Quintegia, lo studio 'After-sales Navigator: presente e futuro del post vendita per le concessionarie'. Tre gli aspetti esaminati: estensione del business, customer experience e organizzazione. Solo il 29 per cento dei dealer intervistati presidia tutte le aree in modo strutturato. Tante le opportunità che i player possono ancora cogliere.



CHI FA DA SÉ

Non cerchiamo i meccanici di domani. Li creiamo.

Firmato: Toyota Tech School. Al convegno 'SOS Tecnici' focalizzato su quella merce rara che è il tecnico di officina, il chief financial officer di Toyota Motor Italia **Alessandro Morganti** ha portato l'esperienza di successo del «nostro programma di training, che in trent'anni ha formato circa 15mila studenti poi confluiti nelle concessionarie Toyota o di altri brand».

Tra i primi istituti professionali ad aderire al Programma Toyota c'è stato l'IIS Ferrari di

Monza come ha raccontato la dirigente scolastica **Valentina Soncini**: «È importante che i ragazzi mettano le mani su qualcosa che sa di futuro e non di passato; oltre al brand, all'immagine, lo capiscono che con questo tipo di formazione faranno strada».

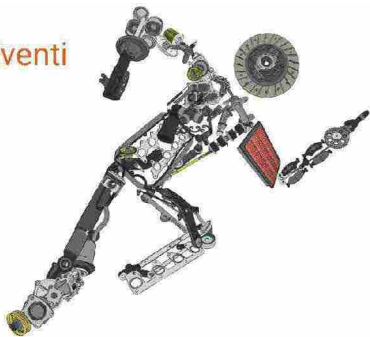
Anche Kia Italia, come spiega il Cfo **Alfonso Tallarico**, ha scelto la partnership con le scuole.

«L'obiettivo è sostenere le concessionarie nel reclutamento di nuovi profili. Parole chiave: passione e motivazione, indispensabili per sviluppare l'attitudine degli aspiranti meccatronici». Dei 50-60 che ogni anno si diplomano all'Istituto Bernardi di Padova la metà trova uno sbocco nel settore automotive.

Infine Gruppo Brandini, oltre 400 collaboratori e 6 service che diventeranno 9 entro fine anno per «circa 35 posizioni non facili da coprire come ha ammesso il responsabile aftersales **Giulio Marri**, che ha scelto di fare da sé. «Il primo approccio è stato con il mercato, ma l'offerta non era sufficiente; poi ci siamo rivolti alle scuole, ma ci hanno scoraggiato l'enorme impiego di tempo e il basso tasso di conversione. Da qui l'idea: Brandini Academy PV, per attrarre giovani tra i 20 e 25 anni, formarli e remunerarli dal primo giorno». Ha funzionato. Dopo 12 settimane di un minimo di teoria subito declinata nell'operatività dell'officina. «Dei 16 che sono partiti ne abbiamo assunti 12; stiamo pensando a una seconda edizione».



Eventi



IL VALORE DEI DATI

Le aziende vincenti mettono al centro il cliente. Ecco perché il 65 per cento dei concessionari sta potenziando la raccolta dati e la loro messa a leva. Questo il tema del workshop 'Identikit cliente' introdotto da **Alberto Bet**. «C'è tanta strada da fare, talvolta è complicata, ma se si arriva al traguardo si può contare su un vantaggio competitivo importante». Qualche dritta. Serve innanzitutto procedere alla raccolta e all'aggiornamento dati: anagrafica, storico cliente, attitudini e preferenze (famiglia, hobby, interessi, orari di contatto e canali). Si passa, quindi, alla lettura e all'analisi degli stessi. A questo punto possono essere attivate iniziative su misura. Non è finita: è indispensabile il monitoraggio di quanto fatto per valutarne l'efficacia. «Bisogna diffondere in azienda - ha sottolineato Ber - la cultura del dato: è un asset quanto una struttura o un'attrezzatura. Gli ingredienti chiave sono la tecnologia (luogo dove archiviare dati e metterli a disposizione di tutti), i processi (chi deve raccogliere le info, quando e come) e le persone (cultura dato e incentivi per chi li raccoglie)».

Roberto Tiby, esperto di vendita e processi di gestione del cliente ha dato qualche consiglio per gestire le lamentele. «Il primo passo è applicare l'intelligenza emotiva che vuol dire abbassare i toni. Di fronte a un reclamo ringraziate, mostrate il vostro sincero interessamento. Secondo passo: intervistate per chiarire. Formulate richieste precise e ascoltate attentamente le risposte. Terzo: risolvete rispettando i processi. Proponete soluzioni solo dopo aver svolto le prime fasi, date certezze su tempi e costi. Assumetevi le vostre responsabilità e proponete eventuali gratificazioni. Infine, non dimenticate mai un piano B nel caso la situazione sia particolarmente critica». Occhio anche alle recensioni: quelle negative, a cui i clienti danno maggiore peso, vanno anticipate, quelle positive stimolate. Ricordate che solo il 19 per cento dei clienti soddisfatti lascia una recensione, gli insoddisfatti lo fanno nel 26 per cento dei casi.



32 - 11 2024

SEMPRE PIÙ GRANDI

Focus anche sulle carrozzerie a Verona con 'Carrozzeria evoluta'. **Luca Montagner** ha fotografato la progressiva diminuzione degli operatori, oggi intorno ai 9mila, con gli indipendenti che sono la stragrande maggioranza; l'aumento delle dimensioni delle carrozzerie; la riduzione della frequenza dei sinistri controbilanciata da un costo medio lievitato. «Un altro dato interessante - ha aggiunto - riguarda il crescente interesse dei dealer verso il ripristino dell'usato, attività per la quale, a differenza della meccanica, si avvalgono di partner esterni. È difficile prevedere il destino dei singoli operatori ma alcuni trend sono ben visibili: saranno più grandi, specializzati, collaborativi, e diversificheranno l'offerta di servizi».



All'evento anche **Paolo La Vitola**, Ceo di AutoCenter Arese. Con 240 dipendenti e 14 sedi, oltre a una factory che lavora su due turni e ripristina 400 vetture a settimana, rappresenta la carrozzeria che verrà: più grande, più specializzata, più evoluta, appunto.

USATELA AL MEGLIO

Che cos'è l'Intelligenza Artificiale e dove ci può portare? Se ne è parlato all'appuntamento 'Innovazione Generativa'. «L'innovazione - ha esordito **Emanuele Bezzechi**, esperto di Intelligenza Artificiale e Open Innovation - è come un'onda: la vedi arrivare da lontano poi ti travolge».



Ha poi spiegato la differenza tra IA classica e generativa («nel primo caso ho un dato e l'IA aggiunge un'informazione, nel secondo ho un dato e l'IA lo produce da capo, è stato questo il grosso gap»). «Dal 2022 l'IA è generativa. Per usarla nel business bisogna conoscere potenzialità e limiti». Bezzechi si è quindi soffermato su Chat GPT. «Non è intelligente, è probabilistica. Ecco perché ritengo che l'IA non potrà sostituire l'uomo». Dalla teoria alla pratica. **Giuseppe Mantelli**, Aftersales Manager di Vicentini ha raccontato l'esperienza della sua realtà con l'IA. «Abbiamo deciso di adottare questa tecnologia emergente per migliorare efficienza, efficacia e sostenibilità. Oggi grazie all'IA non si spreca più carta. Gli ordini si muovono in officina in modo completamente digitale. Può dare una grande mano anche in accettazione e nel momento della diagnosi. Per fare spazio all'IA è però necessario mettere in discussione lo status quo. Il change management è un fattore fondamentale».

www.vietrasportiweb.it



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

**AUTO
Web**



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

online

PROSEGUE LA "DISCESA" PER IL MERCATO DELL'AUTO

Nel mese di ottobre in Italia sono state immatricolate 126.488 auto, il 9,05% in meno dello stesso mese dell'anno scorso.



4 novembre 2024

Nel mese di ottobre in Italia sono state immatricolate 126.488 auto, il 9,05% in meno dello stesso mese dell'anno scorso. Nei dieci mesi, [secondo i dati del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture](#), sono state vendute 1.328.663 auto, appena lo 0,096% in più dell'analogo periodo del 2023.

Federauto: "Urge una risposta da parte del governo"

Massimo Artusi, il Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto, ha sottolineato che "il nuovo calo delle immatricolazioni ad ottobre desta forte preoccupazione e mostra le avvisaglie di una tendenza negativa che probabilmente coinvolgerà anche il canale dei privati, dopo i chiari segni di rallentamento degli altri canali di vendita, in particolare del noleggio, che ha espresso una marcata flessione. Senza le auto immatricolazioni da parte dei dealer è difficile che il mercato possa restare a galla e questo lascia presagire una chiusura a dicembre complicata, in cui saranno forti le pressioni delle case anche a causa dello stallo mostrato dai dati sulle BEV". Aggiunge Artusi: "Il tono di preoccupazione per il futuro non

cambia in funzione della percezione negativa da parte del mercato del taglio previsto sul Fondo Automotive dalla manovra finanziaria per il 2025, in assenza di indicazioni da parte del Governo su come possa essere affrontata la sfida della Transizione Automotive: è di tutta evidenza che il mercato non ha le forze necessarie a generare un input di rinnovo del parco e che queste forze non le possiedono neanche gli operatori". Conclude il Presidente di Federauto: «Il Governo, a nostro avviso, deve rapidamente definire una politica chiara perché il taglio di oltre 4 miliardi sull'Automotive offre una prospettiva di decrescita. Se non si vuole proseguire nella logica dei bonus, si investano le risorse in un piano triennale di riforma della fiscalità che avrebbe connotazioni fortemente positive per le piccole e medie imprese italiane e ricadute estremamente interessanti per gli acquisti di auto usate "fresche" da parte delle famiglie».

Unrae: "Urgente rifinanziare l'ecobonus per i prossimi anni"

*"I risultati del mese sono una chiara conferma della necessità di attenzione al percorso di transizione nel nostro Paese verso la sostenibilità". Così il **presidente di Unrae, Michele Crisci**, commentando i dati sulle immatricolazioni di ottobre. "Emerge con chiarezza - ha detto Crisci - l'urgenza di rifinanziare l'Ecobonus per i prossimi anni. Risulta prioritario revocare la decisione di tagliare il Fondo automotive, ma anche individuare nuove misure che consentano di raggiungere gli sfidanti obiettivi fissati dall'Ue per il settore". "Unrae ribadisce, inoltre, con forza l'importanza strategica di una revisione della fiscalità delle auto aziendali per accelerare la diffusione dei veicoli a zero emissioni. È necessario - ha concluso Crisci - modulare la detraibilità Iva e la deducibilità dei costi in funzione delle emissioni di CO2, e ridurre il periodo di ammortamento a tre anni. Il più veloce ricambio delle flotte garantirebbe un'offerta più ampia di veicoli ecologici a prezzi inferiori, favorendo il rinnovo del parco circolante con mezzi più virtuosi in termini ambientali e anche di sicurezza stradale".*

Taglio agli incentivi. Un dramma per l'auto, ma il mercato certifica il loro fallimento

Vendite in calo cronico malgrado i bonus. Il governo vuole decurtare l'80% del fondo, scenario «devastante» secondo la filiera. Dataforce Italia: "Basta con i sussidi inutili"



L'ennesimo calo (9,1%) delle **immatricolazioni** di ottobre (126.488 le autovetture nuove acquistate in Italia, contro le 139.078 dello stesso mese dell'anno precedente) oltre a confermare la crisi cronica del comparto, sembra indicare il **sostanziale fallimento della politica degli incentivi**. Lo strumento varato nel 2022 sotto forma di **ecobonus per rilanciare**

l'automotive aveva una dotazione iniziale di 8,7 miliardi di euro, e quest'anno è stata già ridotta a circa 5,75 miliardi (750 milioni per il 2025 e 1 miliardo l'anno dal 2026 al 2030). Gli aiuti statali destinati alla fascia da 0 a 20 g/km di emissioni (quelli per le auto 100 % elettriche) sono stati “bruciati” in sole nove ore il giorno stesso dell’apertura della piattaforma. Esauriti da alcuni giorni anche i fondi per le auto nuove con emissioni di CO2 comprese fra 61 e 135 g/km, (cioè per vetture a benzina, diesel, Gpl e ibride), ora delle risorse messe a disposizione dal 3 giugno scorso, restano disponibili per più della metà solo quelli per la fascia da 21 a 60 g/km, in cui rientrano le ibride Plug-in.

Senza incentivi, il tracollo sarebbe stato ancora più pesante, specie per quanto riguarda le vetture elettriche, oggi solo al 4% del totale delle vendite e, completamente dipendenti dalla presenza dei bonus. **Ma complessivamente l’operazione non ha di fatto rianimato il mercato e ora dovrebbe subire un nuovo ridimensionamento.** Questo almeno è, a oggi, l’orientamento del governo che ha deciso di **decurtare di oltre 4,6 miliardi di euro sui 5,8 previsti in origine il fondo** destinato alle misure a sostegno della riconversione della filiera. La **Manovra Finanziaria** per il 2025, in fase di definizione, dovrebbe avere un impatto pesantissimo sul Fondo Automotive, con la non remota prospettiva di veder annullati gli incentivi l’anno prossimo.

Questo scenario è considerato devastante da parte degli operatori del settore. Secondo il presidente di **Federauto**, Massimo Artusi, «il governo deve rapidamente definire una politica chiara perché il taglio di oltre 4 miliardi sull’Automotive offre una prospettiva di decrescita. Se non si vuole proseguire nella logica dei bonus, si investano le risorse in un piano triennale di riforma della fiscalità che avrebbe connotazioni fortemente positive per le

piccole e medie imprese italiane e ricadute estremamente interessanti per gli acquisti di auto usate “fresche” da parte delle famiglie».

I sindacati dei metalmeccanici, Fim, Fiom e Uilm esprimono «profonda preoccupazione e ferma contrarietà per la decisione del governo. «In un momento in cui il comparto si trova in una fase di profonda trasformazione e crisi - sottolineano - risulta fondamentale un forte sostegno per garantire la competitività del settore, la difesa dell'occupazione e l'innovazione tecnologica, indispensabile per affrontare le sfide del futuro». **Anfia**, l'associazione che rappresenta la filiera industriale automobilistica nazionale, sottolinea invece come l'automotive rappresenti «il principale settore manifatturiero italiano», con oltre 270.000 addetti diretti e un fatturato di più 100 miliardi di euro, ma sia anche «l'unico a cui è richiesta una trasformazione obbligatoria epocale in pochi anni». Per Anfia, il taglio previsto dalla Legge di Bilancio «è un'inaccettabile fulmine a ciel sereno che contraddice clamorosamente l'importante attività che lo stesso governo sta svolgendo a favore del settore, e che annulla i mesi di intenso lavoro fatto dal Tavolo Sviluppo Automotive». Secondo Roberto Vavassori, presidente di Anfia «è assolutamente da ripristinare il fondo automotive pluriennale, le cui risorse sono ossigeno indispensabile per la nostra filiera. Chiediamo quindi che, a partire dal prossimo incontro convocato al Mimit per il 14 novembre, si metta mano all'agenda programmatica per il settore già approvata nei mesi scorsi».

Ma la prospettiva del taglio dei fondi all'automotive non è vista come una potenziale sciagura da parte di alcuni analisti del settore. Secondo Salvatore Saladino, Country Manager di **Dataforce Italia**, «stiamo parlando dell'80% di risorse in meno per l'auto che ha un disperato bisogno di aiuto, ma quello che non condivido è che questo aiuto venga chiesto sotto forma di sussidi per affrontare la sfida della transizione, senza mai mettere in discussione la

“madre” del disastro che stiamo affrontando, cioè la stessa transizione ecologica così come impostata dalle regole Ue. Sono quindi favorevole a questo segnale forte, e bene ha fatto il governo a spostare risorse dove c’è mercato, togliendole dove il mercato non risponde, dopo aver buttato altre centinaia di milioni di euro in incentivi senza realizzare alcuna crescita, anzi, col rischio di chiudere l’anno con un segno meno». Secondo Saladino, anzi, «scossoni come questo sono utili a dare la sveglia a tutti, in modo che si capisca che il mondo non sta andando nella direzione dei virtuosissimi ecologici voluti dal governo europeo ma in quello di guerre economiche e territoriali che rischiano di distruggere i valori che ci hanno portato a creare un benessere invidiato dal resto del mondo».

Per Michele Crisci, presidente di Volvo Italia e di **Unrae**, l’associazione delle case estere nel nostro Paese, «emerge con chiarezza la necessità di non tagliare il fondo automotive, ma anche di una revisione della fiscalità delle auto aziendali per accelerare la diffusione dei veicoli a zero emissioni. È necessario - continua Crisci - modulare la detraibilità Iva e la deducibilità dei costi in funzione delle emissioni di CO₂, e ridurre il periodo di ammortamento a tre anni. Il più veloce ricambio delle flotte garantirebbe un’offerta più ampia di veicoli ecologici a prezzi inferiori, favorendo il rinnovo del parco circolante con mezzi più virtuosi in termini ambientali e anche di sicurezza stradale».

Mercato auto: a ottobre -9,1%, ibrido plug-in -30,7%



Le auto a benzina perdono il -10,3%, il diesel -19,6%, GPL -16,6, ibrido plug-in -30,7%, ibrido (full + mild) rimangono sostanzialmente stabili al +0,3%. I veicoli elettrici presentano un segno negativo: -12,9%.

Secondo i dati comunicati dal **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, il mese di ottobre 2024 totalizza 126.488 immatricolazioni di autovetture nuove rispetto alle 139.078 di ottobre 2023, segnando -9,1% e portando il bilancio dei primi dieci mesi dell'anno a 1.328.663, con un sostanziale pareggio (+1%) nel confronto con il pari periodo dello scorso anno (il gap rispetto al 2019 si attesta al -18,4%).

«Il nuovo calo delle immatricolazioni ad ottobre desta forte preoccupazione e mostra le avvisaglie di una tendenza negativa che probabilmente coinvolgerà anche il canale dei privati, dopo i chiari segni di rallentamento degli altri canali di vendita, in particolare del noleggio, che ha espresso una marcata flessione. Senza le auto immatricolazioni da parte dei dealer è difficile che il mercato possa restare a galla e questo lascia presagire una chiusura a dicembre complicata, in cui saranno forti le pressioni delle case anche a causa dello stallo mostrato dai dati sulle BEV» dichiara Massimo Artusi, il Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

Aggiunge Artusi: «Il tono di preoccupazione per il futuro non cambia in funzione della percezione negativa da parte del mercato del taglio previsto sul Fondo Automotive dalla manovra finanziaria per il 2025, in assenza di indicazioni da parte del Governo su come possa essere affrontata la sfida della Transizione Automotive: è di tutta evidenza che il mercato non ha le forze necessarie a generare un input di rinnovo del parco e che queste forze non le possiedono neanche gli operatori».

Conclude il Presidente di Federauto: «Il Governo, a nostro avviso, deve rapidamente definire una politica chiara perché il taglio di oltre 4 miliardi sull'Automotive offre una prospettiva di decrescita. Se non si vuole proseguire nella logica dei bonus, si investano le risorse in un piano triennale di riforma della fiscalità che avrebbe connotazioni fortemente positive per le piccole e medie imprese italiane e ricadute estremamente interessanti per gli acquisti di auto usate "fresche" da parte delle famiglie».

Passando all'analisi della struttura del mercato, vediamo prima di tutto i canali di vendita: i **privati rimangono sostanzialmente invariati (-0,7%) al 65% di quota (58,2% da inizio anno, +2,3 p.p.)**; le flotte calano nel mese del -11,3%, con una quota al 5,7% e anche nel cumulato segnano un disavanzo del -4,3% (quota 5%). Le auto-immatricolazioni (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni Federauto su dati Dataforce, rappresentano il 10% del mercato, con un decremento del -22,15% rispetto a ottobre 2023. Il noleggio perde il -24% dei volumi, portando la quota di mercato al 19,3% (-4 p.p.) e 25,3% nel periodo gennaio-ottobre (-3,3 p.p.).

Passiamo ora all'analisi delle alimentazioni: le auto a benzina perdono il -10,3%, il diesel -19,6%, GPL -16,6, ibrido plug-in -30,7%, ibrido (full + mild) rimangono sostanzialmente stabili al +0,3%. **Anche i veicoli elettrici presentano un segno negativo: -12,9%.**

QN Motori

Mercato auto in calo a ottobre -9,1%. Transizione energetica a rischio

Il mercato **auto italiano** registra un nuovo calo a ottobre 2024, con 126.488 immatricolazioni, un **decremento del 9,05%** rispetto allo stesso mese del **2023**.

Questo dato allarmante, in aggiunta al rallentamento nei canali di vendita, in particolare del noleggio, **preoccupa [Federauto](#)**, la **Federazione dei concessionari auto**.

Il Presidente **Massimo Artusi** sottolinea la **mancanza di forze per un rinnovo del parco auto**, aggravata dal previsto taglio del Fondo Automotive per il 2025.



Il mercato auto italiano, già in difficoltà, **rischia di chiudere l'anno con circa 1.600.000 immatricolazioni**, un dato significativamente inferiore rispetto agli oltre **2.400.000 veicoli venduti nel 2001**.

L'incertezza generata dalla mancanza di una politica chiara del Governo sulla transizione energetica aggrava ulteriormente la situazione.

Federauto chiede quindi un intervento urgente per definire una strategia che sostenga il settore, con un piano triennale di riforma fiscale a supporto delle piccole e medie imprese.

L'UNRAE e la necessità di un cambio di rotta nella transizione ecologica del settore automotive

L'UNRAE, guidata dal Presidente **Michele Crisci**, esprime forti preoccupazioni riguardo all'attuale politica del Governo italiano in materia di transizione ecologica nel settore automotive.

Secondo Crisci, i risultati del mercato auto, in costante calo, ***“sono una chiara conferma della necessità di attenzione al percorso di transizione nel nostro Paese verso la sostenibilità”***.

L'associazione ritiene che il settore sia stato ingiustamente penalizzato e chiede un intervento immediato da parte del Governo per riequilibrare le risorse a favore dell'automotive.



Michele Crisci, Presidente UNRAE

L'UNRAE individua diverse aree di intervento prioritario per aiutare il mercato auto. In primo luogo, è fondamentale ***“rifinanziare l'Ecobonus per i prossimi anni”*** e ***“revocare la decisione di tagliare il Fondo automotive”***.

Inoltre, sono necessarie nuove misure per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità fissati dall'Unione Europea.

Un altro punto cruciale del mercato auto riguarda la **fiscalità delle auto aziendali**. L'UNRAE propone una revisione per accelerare la diffusione dei veicoli a zero emissioni, modulando

la detraibilità IVA e la deducibilità dei costi in base alle emissioni di CO2 e riducendo il periodo di ammortamento a tre anni.

Un rinnovamento più rapido delle flotte aziendali porterebbe a un'offerta più ampia di veicoli ecologici a prezzi accessibili, favorendo il rinnovo del parco circolante con mezzi più sostenibili e sicuri.

Infine, l'UNRAE si esprime in merito alla modifica della tassazione dei fringe benefit prevista nel Disegno di Legge di Bilancio.

Sebbene l'associazione consideri la riduzione delle aliquote per i veicoli BEV e PHEV un passo avanti, **suggerisce di applicare tali aliquote in base alle emissioni di CO2 anziché all'alimentazione**, *"in ossequio al principio di neutralità tecnologica"*.

Crisci ritiene, inoltre, che **"l'aumento dell'aliquota al 50% per le vetture con emissioni tra 61 e 160 g/Km sia eccessivamente penalizzante"** e propone di **"mantenere l'attuale aliquota del 30% almeno per il triennio 2025-2027"**.

Mercato auto, l'analisi dei dati di vendita evidenzia un quadro preoccupante

I **privati** si mantengono **stabili**, ma le **flotte registrano un calo dell'11,3%** e le **auto-immatricolazioni, incluso il noleggio, subiscono una flessione del 22,15%**. Anche le alimentazioni alternative stentano a decollare.

Benzina, diesel, GPL, ibride plug-in e veicoli elettrici registrano tutti un segno negativo.

Questa situazione preoccupa i concessionari, che lamentano una scarsa raccolta di ordini e un alto livello di giacenze di auto invendute.



La cancellazione del Fondo Automotive da 4,6 miliardi di euro da parte del Governo non fa che aumentare l'incertezza nel settore.

Gian Primo Quagliano, presidente del [Centro Studi Promotor](#), evidenzia la necessità di un cambio di rotta da parte dell'Unione Europea in merito alla transizione energetica dell'auto.

La posizione attuale, volta a essere leader mondiale in questo campo, sta **generando perdite per il settore automobilistico europeo** e per l'economia dell'Unione.

La situazione, se non gestita con attenzione, rischia di **avere conseguenze catastrofiche**. Non solo sul mercato auto.



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

online

PROSEGUE LA "DISCESA" PER IL MERCATO DELL'AUTO

Nel mese di ottobre in Italia sono state immatricolate 126.488 auto, il 9,05% in meno dello stesso mese dell'anno scorso.



4 novembre 2024

Nel mese di ottobre in Italia sono state immatricolate 126.488 auto, il 9,05% in meno dello stesso mese dell'anno scorso. Nei dieci mesi, [secondo i dati del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture](#), sono state vendute 1.328.663 auto, appena lo 0,096% in più dell'analogo periodo del 2023.

Federauto: "Urge una risposta da parte del governo"

Massimo Artusi, il Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto, ha sottolineato che "il nuovo calo delle immatricolazioni ad ottobre desta forte preoccupazione e mostra le avvisaglie di una tendenza negativa che probabilmente coinvolgerà anche il canale dei privati, dopo i chiari segni di rallentamento degli altri canali di vendita, in particolare del noleggio, che ha espresso una marcata flessione. Senza le auto immatricolazioni da parte dei dealer è difficile che il mercato possa restare a galla e questo lascia presagire una chiusura a dicembre complicata, in cui saranno forti le pressioni delle case anche a causa dello stallo mostrato dai dati sulle BEV". Aggiunge Artusi: "Il tono di preoccupazione per il futuro non cambia in funzione della percezione negativa da parte del mercato del taglio previsto sul Fondo

Automotive dalla manovra finanziaria per il 2025, in assenza di indicazioni da parte del Governo su come possa essere affrontata la sfida della Transizione Automotive: è di tutta evidenza che il mercato non ha le forze necessarie a generare un input di rinnovo del parco e che queste forze non le possiedono neanche gli operatori". Conclude il Presidente di Federauto: «Il Governo, a nostro avviso, deve rapidamente definire una politica chiara perché il taglio di oltre 4 miliardi sull'Automotive offre una prospettiva di decrescita. Se non si vuole proseguire nella logica dei bonus, si investano le risorse in un piano triennale di riforma della fiscalità che avrebbe connotazioni fortemente positive per le piccole e medie imprese italiane e ricadute estremamente interessanti per gli acquisti di auto usate "fresche" da parte delle famiglie».

Unrae: "Urgente rifinanziare l'ecobonus per i prossimi anni"

*"I risultati del mese sono una chiara conferma della necessità di attenzione al percorso di transizione nel nostro Paese verso la sostenibilità". Così il **presidente di Unrae, Michele Crisci**, commentando i dati sulle immatricolazioni di ottobre. "Emerge con chiarezza - ha detto Crisci - l'urgenza di rifinanziare l'Ecobonus per i prossimi anni. Risulta prioritario revocare la decisione di tagliare il Fondo automotive, ma anche individuare nuove misure che consentano di raggiungere gli sfidanti obiettivi fissati dall'Ue per il settore". "Unrae ribadisce, inoltre, con forza l'importanza strategica di una revisione della fiscalità delle auto aziendali per accelerare la diffusione dei veicoli a zero emissioni. È necessario - ha concluso Crisci - modulare la detraibilità Iva e la deducibilità dei costi in funzione delle emissioni di CO2, e ridurre il periodo di ammortamento a tre anni. Il più veloce ricambio delle flotte garantirebbe un'offerta più ampia di veicoli ecologici a prezzi inferiori, favorendo il rinnovo del parco circolante con mezzi più virtuosi in termini ambientali e anche di sicurezza stradale".*

INCENTIVI AUTO 2025, STOP ECOBONUS

La Legge di Bilancio 2025 prevede un taglio di 4,6 miliardi di euro al fondo destinato al settore automotive e la cessazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli, in particolare per le auto elettriche. Il Ministro Urso è al lavoro per destinare risorse a supporto dell'industria.



Il **Governo italiano** con la nuova Manovra 2025 ed il **taglio di 4,6 miliardi del Fondo Automotive** vuole dare un freno agli **incentivi** che, nonostante siano stati copiosi negli ultimi anni, non hanno dato lo slancio sperato alla diffusione di auto elettriche. La vendita di **auto alla spina** infatti è legata solo alla presenza di bonus statali, che a loro volta vengono finanziati dalla fiscalità dello Stato e perciò dalle tasse di tutti i cittadini.

Incentivi auto 2025

Ci saranno ancora gli incentivi auto nel prossimo anno 2025? Con la riduzione del Fondo Automotive si va verso una revisione del sistema di **incentivi auto**, con l'Ecobonus in vigore in Italia dal 2019. Per finanziare

la [Legge Finanziaria 2025](#), del valore di 28,5 miliardi (di cui 17 miliardi destinati a Irpef e al taglio del cuneo fiscale), il ministro dell'Economia **Giancarlo Giorgetti** ha richiesto una **spending review** a tutti i Ministeri.



Adolfo Urso, Ministro delle Imprese e del Made in Italy a proposito di incentivi auto 2025
Il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, guidato da **Adolfo Urso**, ha deciso perciò di ridurre di 4,6 miliardi il Fondo Automotive, istituito nel 2022 che contava 8,7 miliardi stanziati fino al 2030 e già ridotto nel 2024 a circa 5,75 miliardi (750 milioni per il 2025 e 1 miliardo l'anno dal 2026 al 2030) per incentivi e sostegno alla transizione energetica del settore. Gli incentivi auto 2024 **non hanno avuto l'effetto sperato**. Lo stesso Urso durante il **Question Time al Senato** ha fatto capire che nel 2025 **non ci saranno altri bonus** per l'acquisto di nuove auto: *"Gli incentivi destinati all'acquisto non hanno avuto effetti positivi sulla produzione. Dobbiamo prenderne atto e concentrare le risorse sugli investimenti"*. Dello stesso avviso il ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti, che durante l'audizione sulla legge di Bilancio ha dichiarato che **i fondi non saranno più distribuiti indiscriminatamente per le rottamazioni auto**, ma saranno destinati a progetti specifici di politica industriale per il settore automotive.

Incentivi auto all'industria

Il Governo italiano non ha deciso di abbandonare il sostegno al mercato automotive, ma ha cambiato direzione, **orientando i fondi non più verso gli incentivi per l'acquisto, ma verso la produzione**. Il ministro Urso ha

annunciato l'intenzione di destinare le risorse **a supporto degli investimenti delle imprese del settore**, soprattutto nella filiera automotive, con l'ipotesi di un incremento dei fondi nella prossima manovra. Tuttavia, non è chiaro l'ammontare dei fondi né da dove provengano. **Il ministro ha inoltre sottolineato che gli incentivi 2024 non hanno funzionato come previsto, con un miliardo di euro investito senza aumentare la produzione in Italia, ma riducendola.** Urso ha proposto anche un piano incentivi a livello europeo, con risorse comuni destinate a sostenere la domanda di auto nuove e meno inquinanti.

Riduzione Fondo Automotive, ANFIA, UNARE e Federauto contro il Governo

La riduzione del Fondo Automotive ha allarmato il mondo dell'auto con le varie Associazioni che hanno espresso il loro dissenso.

L'[Anfia](#) (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), ad esempio, ha definito il taglio al Fondo Automotive un **"fulmine a ciel sereno"**, criticando aspramente la decisione come contraddittoria rispetto agli sforzi del Governo a livello europeo per sostenere il settore. Nel suo comunicato ha ricordato che l'automotive è il principale settore manifatturiero italiano, con **270.000 addetti** e un fatturato di oltre 100 miliardi, sottolineando che è l'unico obbligato ad una trasformazione epocale in pochi anni, già aggravata dalla **crisi industriale** e dal calo dei volumi di mercato in Europa.

Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA interviene a proposito del taglio agli incentivi auto 2025

L'Anfia ha concluso il suo comunicato auspicando una riduzione del taglio durante l'iter parlamentare, avvertendo che una conferma della misura rischierebbe di compromettere la collaborazione con il Governo.

Sulla stessa linea d'onda anche l'[UNRAE](#), che ha definito inaspettata la misura contenuta nella Legge Finanziaria e comunicata senza alcun confronto. Secondo l'Associazione che rappresenta le Case estere operanti sul mercato italiano, questa decisione ha contraddetto le dichiarazioni del

Ministro Urso, rilasciate recentemente al Tavolo Automotive, e le promesse di attenzione al settore da parte di altri esponenti governativi.

Michele Crisci, Presidente UNRAE interviene sugli incentivi auto 2025. Inoltre secondo l'UNRAE il significativo abbattimento delle risorse per l'automotive, che subisce un taglio dell'80% mentre altre industrie vengono ridotte del 5-10%, minaccia gli sforzi per raggiungere gli **obiettivi ambientali** europei e potrebbe arrestare il già lento processo di transizione verde in Italia. L'UNRAE perciò nella sua missiva chiede al Governo di riconsiderare questa misura, auspicando una **revoca** o una significativa riduzione del taglio durante l'iter di approvazione della Manovra di Bilancio in Parlamento.

Secondo **Federauto**, per voce del Presidente **Massimo Artusi**, la Legge di Bilancio è penalizzante per l'intero comparto dell'automotive. A detta dell'Associazione che rappresenta i concessionari di fronte alle difficoltà incontrate dal sistema automotive, per rispondere a target e scadenze "sfidanti", in realtà irrealistiche, poste dall'Unione Europea, ci si aspettava una manovra che desse priorità a misure di sostegno al settore, anziché a tagli draconiani.

Artusi ha spiegato che, sebbene sia giusto **attenuare le politiche dei "bonus"**, che finora hanno influito poco sulla tendenza al ribasso del mercato dell'auto, ridurre però in modo drastico il fondo per l'Ecobonus e tagliare i fondi per l'Autotrasporto, **senza misure di supporto** e una revisione del sistema di tassazione, significa **rinunciare** ad una politica di rilancio del comparto automotive.



Massimo Artusi, Presidente di Federauto

Infine, i concessionari italiani hanno ribadito al Ministro Urso, durante il Tavolo Automotive del 7 agosto, la necessità di avviare una profonda **revisione della fiscalità** sugli autoveicoli. Artusi ha concluso augurandosi che il Governo possa essere coerente con le sue scelte politiche e rispondere adeguatamente durante gli sviluppi parlamentari e interministeriali della Legge di Bilancio.

Auto Cinesi in Europa e Green Deal: quale futuro per l'automotive europeo?



Il convegno **#FORUMAutoMotive** ha acceso i riflettori su uno dei temi più caldi dell'automotive europeo: l'ingresso delle auto cinesi sul mercato e le nuove sfide imposte dal **Green Deal**. Organizzato e moderato dal giornalista **Pierluigi Bonora**, l'evento ha riunito voci autorevoli e rappresentanti del settore per discutere dell'impatto delle vetture asiatiche in Europa e delle prospettive della **neutralità tecnologica** promossa dalla Commissione UE.

L'“Invasione” delle Auto Cinesi: Opportunità o Minaccia?

Con il crescente ingresso dei marchi cinesi sul mercato europeo, il settore automotive si trova di fronte a nuove dinamiche. **Massimo Artusi**, Presidente di Federauto, ha evidenziato come camion e pullman elettrici provenienti dalla Cina stiano già diventando una presenza stabile in Europa, grazie alla qualità e

alla sicurezza dei veicoli. **Paolo Daniele Cirelli**, Presidente della Cirelli Motor Company, ha spiegato: «La nostra azienda importa auto di costruttori cinesi tramite una rete di concessionari che facilita l'introduzione di questi veicoli nel mercato europeo. Le linee dei modelli cinesi sono oggi sempre più simili a quelle europee, offrendo un vantaggio competitivo per il cliente in termini di qualità e prezzo».

Francesco Cremonesi, Direttore Comunicazione di Omoda Jaecoo Italia (Gruppo Chery), ha illustrato l'approccio strategico del gruppo: «Abbiamo iniziato con modelli a benzina, per poi aumentare progressivamente l'offerta elettrica. Anche se i dazi rappresentano un ostacolo, i piani di espansione includono un centro R&D dedicato al design in Italia, consolidando i legami tra l'industria italiana e il marchio cinese». La creazione di una rete di supporto tecnico e ricambi, essenziale per il post-vendita, è una priorità secondo **Bruno Giovanni Mafrici**, CEO di Car Mobility srl, che ha previsto una crescita fino a 45 concessionari entro fine anno.

Il Green Deal e la Questione della Neutralità Tecnologica

Oltre all'invasione cinese, il convegno ha posto al centro della discussione il **Green Deal europeo** e la necessità di un approccio più flessibile alla transizione ecologica. Il secondo mandato della presidente della Commissione UE, **Ursula von der Leyen**, punta infatti a promuovere una **neutralità tecnologica** che lasci spazio a soluzioni diversificate.

Camillo Piazza, Presidente di Class Onlus, ha manifestato forti critiche verso la gestione dei fondi del PNRR, concentrati in larga misura sull'acquisto di veicoli elettrici esteri. «Abbiamo perso il nostro vantaggio competitivo con la Cina, e i fondi pubblici sono andati a sostenere veicoli non prodotti in Italia», ha dichiarato Piazza, sollevando dubbi sull'efficacia della politica industriale. Di segno opposto è stato l'intervento di **Andrea Taschini**, manager ed editorialista, che ha definito il Green Deal «una burla», sottolineando l'elevato costo dell'energia in Europa e la dipendenza dai materiali cinesi come la grafite, essenziale per le batterie.

Geronimo La Russa, Vicepresidente ACI, ha ribadito la posizione dell'Italia a favore di una neutralità tecnologica più inclusiva, che permetta ai consumatori di scegliere tra soluzioni diversificate, dall'elettrico ai biocarburanti. «È tempo di

invertire la rotta e fornire chiarezza al consumatore, che oggi è confuso dalle politiche energetiche», ha concluso La Russa.

La Necessità di Standard Tecnologici Comuni

Il dibattito si è esteso alla necessità di standard tecnologici unificati per facilitare l'adozione delle nuove tecnologie in tutto il continente. **Fabio Pressi** di a2a E-Mobility ha sottolineato come incentivi e agevolazioni siano cruciali per colmare il gap tra i costi dei veicoli elettrici e quelli a combustione interna. **Toni Purcaro** di DEKRA Italia ha, invece, richiamato l'attenzione sugli ostacoli legati al costo delle auto elettriche, che rendono difficile una diffusione di massa.

Marco Seimandi di Westport Fuel Systems ha proposto l'esempio dell'India, che ha investito nel metano come soluzione di transizione, suggerendo che l'Europa potrebbe seguire un percorso simile senza focalizzarsi esclusivamente sull'elettrico. Anche **Stefano Odorici**, Presidente UCIF, ha espresso la necessità di investire in infrastrutture e di adottare misure fiscali favorevoli per agevolare la diffusione delle nuove tecnologie di mobilità.

Conclusioni e Prospettive per il Futuro

In conclusione, #FORUMAutoMotive ha delineato un panorama complesso e sfidante per il settore automotive europeo. Da un lato, l'invasione delle auto cinesi offre opportunità di sviluppo e innovazione; dall'altro, il Green Deal e la transizione energetica necessitano di una strategia più pragmatica, che includa diverse tecnologie e promuova standard comuni.

Come ha osservato Andrea Taschini: «L'Europa ha bisogno di valorizzare le risorse interne e di sviluppare una strategia che riduca la dipendenza dai materiali importati, garantendo al contempo competitività e sostenibilità».



Addio incentivi auto? Governo taglia risorse del Fondo Automotive

Cosa significa la decurtazione dei fondi per l'industria automobilistica italiana? Quasi sicuramente addio agli incentivi auto 2025, se resta tutto così

A sorpresa il Governo, tramite la Legge di Bilancio 2025, **taglia quasi del tutto le risorse del Fondo Automotive** mandando il settore nel panico, come dimostrano le reazioni di **Anfia**, l'associazione che rappresenta la filiera dell'industria automobilistica, di **Federauto**, la federazione dei concessionari auto, e dei principali **sindacati** del comparto. E pensare che poco più di due mesi fa, al Tavolo Automotive di agosto, [il ministro delle Imprese Adolfo Urso aveva confermato le risorse per complessivi 5,75 miliardi di euro fino al 2030](#). Adesso, però, nelle pieghe della manovra di fine anno è spuntata una **decurtazione di 4,6 miliardi**, lasciando in pratica le briciole. Che significherebbe dire quasi sicuramente **addio agli incentivi auto 2025**.

CHE COS'È IL FONDO AUTOMOTIVE

Il Fondo Automotive era stato istituito dal Governo Draghi con il [decreto-legge n. 17/2022](#) per supportare, su base decennale, la **transizione ecologica** dell'industria automobilistica italiana. Da allora a oggi la maggior parte delle risorse è stata usata per [incentivare l'acquisto di veicoli a zero o a basso impatto ambientale](#), rottamando nel contempo i vecchi veicoli inquinanti, mentre una piccola fetta è andata alle imprese per **riconvertire gli impianti**. Nei prossimi anni il Fondo Automotive avrebbe dovuto ancora contare su **750 milioni di euro per il 2025 e 1 miliardo di euro l'anno dal 2026 al 2030**. Ma queste cifre sembra che saranno notevolmente ridimensionate.

ANFIA: "TAGLIO DI 4,6 MILIARDI UN INACCETTABILE FULMINE A CIEL SERENO"

Lo ha scoperto l'**Anfia**, Associazione nazionale filiera industria automobilistica, leggendo la bozza della **Legge di Bilancio 2025** (che, precisiamolo, essendo una bozza può essere ancora modificata prima dell'approvazione di fine anno). *"Anfia, gli imprenditori e le imprese (del comparto automotive, ndr) sono sconcertati dalla decisione del Governo di decurtare di oltre 4,6 miliardi di euro il Fondo Automotive destinato all'adozione di misure a sostegno della riconversione della filiera"*, si legge nel comunicato dell'associazione. *"L'automotive è il principale settore manifatturiero italiano, conta oltre 270.000 addetti diretti, ha un fatturato di oltre 100 miliardi di euro ed è l'unico a cui è richiesta una **trasformazione obbligatoria epocale** in pochi anni (quella che nell'UE prevede lo [stop alla vendita di auto ICE nuove dal 2035](#), ndr). [...] Il taglio previsto dalla Legge di Bilancio 2025 è un **inaccettabile fulmine a ciel sereno** che contraddice in maniera clamorosa l'importante attività che [il Governo sta svolgendo in Europa a favore del settore per migliorare la regolamentazione](#). L'auspicio è quello di vedere fortemente ridotto il taglio nell'iter di approvazione della manovra in Parlamento. In caso contrario, questo tragico ridimensionamento delle risorse segnerebbe una profonda frattura nella fin qui ottima collaborazione tra la filiera ed il Governo"*.



FEDERAUTO: “IL GOVERNO STA RINUNCIANDO A RILANCIARE IL COMPARTO AUTOMOTIVE”

Molto dura anche la reazione di **Federauto**, l'associazione che rappresenta i concessionari, che pur ritenendo “**giusta**” l'attenuazione delle politiche dei bonus, che finora “*poco hanno influito sulla necessità di invertire la tendenza al ribasso del mercato dell'auto*“, al contempo pensano che se viene **ridotto drasticamente il fondo per l'Ecobonus** e se si tagliano addirittura i fondi per l'Autotrasporto, senza prevedere misure di supporto al settore sotto forma di una revisione complessiva del sistema di tassazione in grado di alleggerire il carico fiscale per le famiglie e le imprese che intendono investire per acquistare un'auto o un veicolo commerciale nuovo, “*si sta semplicemente rinunciando a perseguire una politica di rilancio del comparto automotive*“.

SINDACATI: “A RISCHIO IL FUTURO DI MIGLIAIA DI FAMIGLIE”

Ovviamente imbufaliti pure i **sindacati**: per le segreterie nazionali di Fim, Fiom e Uilm, il Governo “*ignora un intero settore e le richieste di oltre 20 mila lavoratori che lo scorso 18 ottobre hanno partecipato allo sciopero nazionale e alla manifestazione di Roma per chiedere un supporto concreto. Questa mobilitazione, anziché trovare ascolto e una risposta positiva, è stata seguita da un **provvedimento che va nella direzione opposta a quella auspicata**, mettendo a rischio il futuro di*

migliaia di famiglie e la sopravvivenza di una filiera strategica per il Paese“.

ADDIO INCENTIVI AUTO? ECCO COSA PUÒ SUCCEDERE

E adesso che succede? Se il taglio sarà confermato, riducendo le risorse ad appena **200 milioni di euro per ciascun anno dal 2025 al 2030**, insufficienti per qualunque tipo di incentivo, si aprono due possibili scenari:

- un **cambio di strategia** da parte del Governo, con la ricerca di nuove soluzioni per il sostegno al comparto automobilistico;
- oppure la volontà di **recuperare risorse da un settore** nel quale in questi mesi, nonostante i massicci stanziamenti, non è stato possibile segnare una vera discontinuità con il passato e si è invece registrato un progressivo **peggioramento dei numeri**, [tanto sul mercato](#) quanto [sul fronte produttivo](#).

Per il momento il Governo si è limitato a commentare la vicenda con una **nota piuttosto laconica** a firma del ministro Urso, in cui si assicura che l'Esecutivo è impegnato a garantire che la filiera dell'automotive abbia gli **strumenti necessari** per affrontare la sfida della transizione: *“Tutte le risorse andranno sul fronte degli **investimenti produttivi** con particolare attenzione alla **componentistica**, che è la vera forza del *Made in Italy*“*. Sembrerebbe dunque che ci sia di volontà di smetterla con gli incentivi auto, dirottando i soldi **direttamente alle imprese produttrici**, magari istituendo un nuovo fondo ad hoc. Vedremo cosa succederà e quali saranno le reazioni.

AUTO ITALIA: FEDERAUTO, MERCATO CALA E BEV IN STALLO, TRANSIZIONE SETTORE A RISCHIO

Gap rispetto al 2019 a -18,4% (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 04 nov - Il nuovo calo delle immatricolazioni in Italia in ottobre "desta forte preoccupazione e mostra le avvisaglie di una tendenza negativa che probabilmente coinvolgera' anche il canale dei privati, dopo i chiari segni di rallentamento degli altri canali di vendita, in particolare del noleggio, che ha espresso una marcata flessione". Lo ha detto Massimo Artusi, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto, commentando i dati sulle vendite (-9,05% su base mensile, progressivo annuo +0,96% e gap rispetto al 2019 a -18,4%), e sottolineando che "senza le auto immatricolazioni da parte dei dealer e' difficile che il mercato possa restare a galla e questo lascia presagire una chiusura a dicembre complicata, in cui saranno forti le pressioni delle case anche a causa dello stallo mostrato dai dati sulle Bev". Il tono di preoccupazione per il futuro "non cambia in funzione della percezione negativa da parte del mercato del taglio previsto sul Fondo Automotive dalla manovra finanziaria per il 2025, in assenza di indicazioni da parte del Governo su come possa essere affrontata la sfida della transizione automotive: e' di tutta evidenza che il mercato non ha le forze necessarie a generare un input di rinnovo del parco e che queste forze non le possiedono neanche gli operatori", ha aggiunto Artusi, secondo cui "il Governo deve rapidamente definire una politica chiara perche' il taglio di oltre 4 miliardi sull'automotive offre una prospettiva di decrescita". Se non si vuole proseguire nella logica dei bonus, "si investano le risorse in un piano triennale di riforma della fiscalita' che avrebbe connotazioni fortemente positive per le piccole e medie imprese italiane e ricadute estremamente interessanti per gli acquisti di auto usate fresche da parte delle famiglie", ha concluso il numero uno di Federauto.

Massimo Artusi (Federauto): “L’automotive arranca: non è più rinviabile la revisione del Green Deal Automotive”

“Mentre le istituzioni europee sono bloccate da veti contrapposti che ne rallentano l’executività, l’industria europea automotive e le reti distributive sono in grave difficoltà per il mancato decollo delle vendite di veicoli elettrici”, ha dichiarato il presidente di Federauto, Massimo Artusi, a conclusione del convegno promosso a Milano da NGV Italy sul tema “Superare la transizione ideologica”.

11/20/2024 di Redazione



“Mentre le istituzioni europee sono bloccate da veti contrapposti che ne rallentano l’executività, **l’industria europea automotive e le reti distributive sono in grave difficoltà per il mancato decollo delle vendite di veicoli elettrici** e per le conseguenti pesanti multe per i mancati obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ dal terminale di scarico, cresce – e non solo nel nostro Paese – il coro di quanti

ritengono non più rinviabile una sostanziale correzione di rotta, nel segno del pragmatismo, dei regolamenti UE per la transizione verso la decarbonizzazione dei trasporti”.

Lo ha dichiarato il **presidente di Federauto, Massimo Artusi**, a conclusione del [convegno promosso a Milano da NGV Italy](#), con la collaborazione della Regione Lombardia, sul tema “Superare la transizione ideologica”.

“Di fronte alla crescente drammatica crisi del comparto Automotive innescata dalle imposizioni irrealistiche della normativa UE in materia di transizione tecnologica, i massimi stakeholder industriali e associativi”, ha continuato Artusi, “hanno chiesto, all’unisono e dati alla mano, di dare concretezza ad un processo di profonda revisione dell’intero pacchetto Fit-for-55, partendo dall’applicazione dell’art. 18.b del Regolamento 1610/2024 che impone alla Commissione di elaborare entro il 2025 una relazione per la promozione di biometano, e biocarburanti (creati da “economia circolare” e già ampiamente disponibili), le cui produzione e consumo sono carbon neutral mentre l’energia elettrica, che – su scala UE – è notoriamente ottenuta da fonti fossili per una quota intorno al 55-60%, non lo è!”.

“Le numerose voci che si sono pronunciate, con estrema chiarezza e concretezza, a Milano per superare le incrostazioni ideologiche che hanno finora caratterizzato la produzione normativa UE”, ha detto ancora il presidente di Federauto, “si sono concentrate sulla **necessità di anticipare al prossimo anno la revisione prevista dagli stessi regolamenti sui target CO₂ e di rimuovere le euromulte dal 2025**”, confermando, la richiesta strategica per un impegno basato su tre pilastri:

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

“Auspichiamo che il confronto in corso a Bruxelles per la formazione della Commissione”, ha concluso Artusi, “sfoci al più presto in un accordo che dia piena esecutività all’organo di governo dell’Unione e porti alla scelta di un indirizzo meno ideologico e più pragmatico verso i complessi target di decarbonizzazione dei trasporti, come chiedono non solo tutti gli stakeholder del comparto Automotive, ma soprattutto i cittadini”.



Federauto chiede revisione del Green Deal: “Decarbonizzazione, sì, ma con pragmatismo”

di Carlotta Nicoletti

Mer 20 Novembre 2024

1 min, 25 sec

Il presidente Artusi critica le normative UE sull'auto elettrica: serve neutralità tecnologica e diversificazione per affrontare la crisi del settore



La crisi del settore automobilistico europeo rende urgente una revisione del Green Deal Automotive. Massimo Artusi, presidente di Federauto, invita l'Unione Europea a scegliere un approccio più pragmatico e meno ideologico per la transizione verso la decarbonizzazione dei trasporti, come riporta Ferpress.

Crisi del settore – Secondo Artusi, la normativa UE per la transizione tecnologica ha imposto obiettivi irrealistici, penalizzando l'industria automobilistica e le reti distributive. “Il mancato decollo delle vendite di auto elettriche e le multe per il mancato raggiungimento dei target di emissioni CO2 aggravano la situazione”, ha dichiarato.

Revisione del Fit-for-55 – Al convegno organizzato a Milano da NGV Italy e Regione Lombardia, Artusi ha evidenziato l'urgenza di rivedere il pacchetto normativo Fit-for-55. In particolare, ha sottolineato l'importanza di promuovere biocarburanti e biometano, soluzioni carbon neutral e già disponibili, a differenza dell'energia elettrica, che in Europa proviene ancora in gran parte da fonti fossili (55-60%).

Tre richieste chiave – Federauto propone tre pilastri per un nuovo approccio:

1. Neutralità tecnologica – Obiettivi chiari, ma libertà per i Paesi di scegliere le tecnologie per raggiungerli.

2.Coerenza normativa – Allineamento con i parametri della Direttiva RED III sulla decarbonizzazione.

3.Diversificazione energetica – Affiancare all’elettrico l’uso di biocarburanti e “low carbon fuels”.

Un futuro pragmatico – Artusi auspica che il nuovo assetto della Commissione Europea porti a un indirizzo più pratico. “Non possiamo più permetterci di ignorare le esigenze dell’industria e dei cittadini,” ha concluso, chiedendo l’eliminazione delle euromulte e l’anticipo della revisione dei target CO2 al 2024.

Federauto: necessario rivedere il green deal automotive

Artusi: “Pragmatismo e neutralità tecnologica per superare la crisi del settore e ridurre le emissioni”

Il settore automotive europeo è in difficoltà, schiacciato dalle nuove normative e dal mercato dell'elettrico che fatica a ingranare. A denunciare questa situazione è **Massimo Artusi**, presidente di Fedrauto, durante il convegno "Superare la transizione ideologica" organizzato a Milano da Ngv Italy in collaborazione con la Regione Lombardia.

Artusi sottolinea come il pacchetto normativo "Fit for 55" dell'Ue abbia imposto obiettivi di riduzioni delle emissioni di CO2 che risultano difficili da raggiungere, aggravando così la crisi del comparto con multe pesanti per il mancato rispetto dei target. Inoltre ha aggiunto che la transizione ecologica così impostata non è sostenibile e che non si può più rinviare una revisione delle normative Ue.

La proposta di Federauto, sostenuta dagli stakeholder del settore, si basa su tre punti fondamentali:

1. Neutralità tecnologica: garantire che ogni Paese possa scegliere autonomamente le tecnologie più adatte per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione;
2. Coerenza normativa: armonizzare i parametri della transizione con la Direttiva Red III, che già promuove soluzioni alternative come i biocarburanti;
3. Diversificazione energetica: accanto all'elettrico, puntare su biometano, biocarburanti carbon neutral e “low carbon fuels”, già disponibili e più sostenibili dal punto di vista ambientale.

Non si può ignorare che su scala europea circa il 55-60% dell'energia elettrica proviene ancora da fonti fossili. I biocarburanti invece possono essere prodotti attraverso processi di economia circolare e garantiscono emissioni neutre di carbonio ha aggiunto Artusi.

Un altro punto chiave emerso nel convegno è la necessità di anticipare al 2025 la revisione prevista per i target di emissione di CO2 e di eliminare le sanzioni economiche (euromulte) legate al mancato raggiungimento degli obiettivi.

Artusi ha auspicato che il confronto in corso a Bruxelles per la formazione della nuova Commissione europea possa portare a una strategia più realistica. L'obiettivo è una transizione sostenibile che tenga conto delle diverse esigenze nazionali e dei progressi già fatti con tecnologie alternative.

Federauto | Artusi: “L’industria europea in difficoltà, non è più rinviabile la modifica del Green Deal Automotive”

Le dichiarazioni del presidente di Federauto a conclusione del convegno promosso a Milano da NGV Italy

20 Novembre, 2024

Federauto



Massimo Artusi, presidente di Federauto, ha dichiarato: “Mentre le istituzioni europee sono paralizzate da veti contrapposti che rallentano l’esecutività, **l’industria automobilistica europea** e le reti distributive affrontano gravi difficoltà a causa del mancato decollo delle vendite di auto elettriche e delle pesanti multe per il non raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2. Cresce, anche al di fuori del nostro Paese, il coro di chi ritiene che sia urgente una correzione di rotta nei regolamenti UE per la transizione verso la decarbonizzazione dei trasporti, in modo pragmatico.”

Le dichiarazioni del presidente di Federauto a conclusione del convegno promosso a Milano da NGV Italy

«Di fronte alla crescente e drammatica crisi del comparto Automotive, causata dalle imposizioni irrealistiche della normativa UE sulla transizione tecnologica, i principali stakeholder industriali e associativi», ha continuato **Massimo Artusi**, «hanno chiesto all’unisono, con dati concreti, di rendere effettivo un processo di revisione profonda dell’intero **pacchetto Fit-for-55**, partendo dall’applicazione dell’art. 18.b del Regolamento

1610/2024, che impone alla Commissione di elaborare entro **il 2025** una relazione per la promozione del biometano e dei biocarburanti, prodotti da “economia circolare” e già ampiamente disponibili, le cui produzione e consumo sono carbon neutral, mentre l’energia elettrica, che – su scala UE – proviene per **il 55-60%** da fonti fossili, non lo è”.

«Le voci espresse a Milano, con chiarezza e concretezza, si sono concentrate sulla necessità di superare le incrostazioni ideologiche nella normativa UE», ha dichiarato il presidente di Federauto. «Si è chiesto di anticipare **la revisione dei target CO2** e di rimuovere le multe dal 2025, con una strategia basata su tre pilastri: 1. la neutralità tecnologica nei processi di decarbonizzazione, lasciando a ciascun paese la scelta della tecnologia per raggiungere gli obiettivi; 2. la coerenza normativa secondo la Direttiva RED III; 3. una diversificazione dei vettori energetici, inclusi biocarburanti carbon neutral e low carbon fuels, oltre all’elettrico». Artusi ha concluso auspicando che il confronto a **Bruxelles** porti a un accordo che adotti un approccio più pragmatico e meno ideologico, rispondendo alle esigenze del settore Automotive e dei cittadini.

Federauto: Artusi, l'auto arranca: non più rinviabile la revisione del Green Deal Automotive

(FERPRESS) – Roma, 20 NOV – «Mentre le istituzioni europee sono bloccate da veti contrapposti che ne rallentano l'esecutività, l'industria europea automotive e le reti distributive sono in grave difficoltà per il mancato decollo delle vendite di auto elettriche e per le conseguenti pesanti multe per i mancati obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 dal terminale di scarico, cresce – e non solo nel nostro Paese – il coro di quanti ritengono non più rinviabile una sostanziale correzione di rotta, nel segno del pragmatismo, dei regolamenti UE per la transizione verso la decarbonizzazione dei trasporti».

Lo ha dichiarato il presidente di Federauto, Massimo Artusi, a conclusione del convegno promosso a Milano da NGV Italy, con la collaborazione della Regione Lombardia, sul tema «Superare la transizione ideologica».

«Di fronte alla crescente drammatica crisi del comparto Automotive innescata dalle imposizioni irrealistiche della normativa UE in materia di transizione tecnologica, i massimi stakeholder industriali e associativi», ha continuato Artusi, «hanno chiesto, all'unisono e dati alla mano, di dare concretezza ad un processo di profonda revisione dell'intero pacchetto Fit-for-55, partendo dall'applicazione dell'art. 18.b del Regolamento 1610/2024 che impone alla Commissione di elaborare entro il 2025 una relazione per la promozione di biometano, e biocarburanti (creati da "economia circolare" e già ampiamente disponibili), le cui produzione e consumo sono carbon neutral mentre l'energia elettrica, che – su scala UE – è notoriamente ottenuta da fonti fossili per una quota intorno al 55-60%, non lo è!».

«Le numerose voci che si sono pronunciate, con estrema chiarezza e concretezza, a Milano per superare le incrostazioni ideologiche che hanno finora caratterizzato la produzione normativa UE», ha detto ancora il presidente di Federauto, «si sono concentrate sulla necessità di anticipare al prossimo anno la revisione prevista dagli stessi regolamenti sui target CO2 e di rimuovere le euromulte dal 2025, confermando, la richiesta strategica per un impegno basato su tre pilastri:

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

«Auspichiamo che il confronto in corso a Bruxelles per la formazione della Commissione», ha concluso Artusi, «sfoci al più presto in un accordo che dia piena esecutività all'organo di governo dell'Unione e porti alla scelta di un indirizzo meno ideologico e più pragmatico verso i complessi target di decarbonizzazione dei trasporti, come chiedono non solo tutti gli stakeholder del comparto Automotive, ma soprattutto i cittadini».



Radio/TV/Eventi

15 novembre 2024

NGV Italy – “Superare la transizione ideologica. La sfida di biometano, idrogeno e biocarburanti per la mobilità su strada” in collaborazione con Regione Lombardia.

Massimo Artusi, presidente Federauto.

20 Novembre 2024

A Bari presso Hotel Oriente, workshop esclusivo e riservato ai concessionari, intitolato “Mandato d’agenzia. La parola ai Dealer”, al quale ha preso parte **Massimo Artusi, presidente Federauto.**