



**FEDERMOTORIZZAZIONE**

FEDERAZIONE NAZIONALE  
COMMERCianti MOTORIZZAZIONE

Sede Operativa:  
Corso Venezia, 47 - 20121 Milano  
Tel. 02.7750288  
federmotorizzazione@unione.milano.it  
www.federmotorizzazione.it

Sede Legale:  
Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 Roma  
Tel. 06.5866305  
federmotorizzazione@confcommerciopec.it

*Il Presidente*

## **MOBILITA' 2035**

I risultati delle immatricolazioni nei primi quattro mesi del 2023 ci riportano un dato in crescita del 26% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, nonostante la situazione generale sia ancora molto distante dall'epoca pre-covid. Si potrà consolidare questo recupero? Tutto dipenderà da numerosi fattori, tra cui la disponibilità di vetture nuove, l'andamento degli incentivi varati quest'anno e la propensione all'acquisto degli italiani.

Con il calo importante del mercato negli ultimi 3 anni e il rallentamento delle quote di sostituzione del parco auto che è invecchiato, l'usato nel 2022 ha segnato una inversione fino a questo momento impensabile; infatti, il valore medio di vendita dei veicoli usati è aumentato toccando i 20.960€ con un incremento del 24%, stravolgendo i fondamentali del mercato stesso. Non era mai successo che i valori medi delle vetture usate, non solo rimanessero invariati al trascorrere degli anni, ma addirittura aumentassero. Il fenomeno è spiegabile con un calo delle disponibilità di vetture usate, che si registra per la prima volta.

il mercato delle elettriche pure nel 2022 aveva lasciato sul campo il 26% di immatricolazioni rispetto all'anno precedente, mentre in questi primi quattro mesi del 2023 abbiamo registrato un recupero delle immatricolazioni, grazie anche alle recenti incentivazioni all'acquisto, ma sempre in valore assoluto modesto.

L'Italia resta ancora il fanalino di coda in Europa nelle vendite di veicoli full electric.

Le cause sono da imputare a:

- prezzi medi troppo alti (40% più dei veicoli con motore tradizionale) e bassa capacità di spesa degli italiani (uno studio Unipolis sui dati OCSE sul reddito medio reale, dimostra come il reddito non sia aumentato dal 1990 al 2020 ma al contrario sia sceso facendo dell'Italia, su questo tema, il fanalino di coda in Europa) ed anche per questo occorre tutelare per le categorie di cittadini a reddito più basso il bene primario della mobilità, che non può essere solo per ricchi.
- carenza di infrastrutture per la ricarica, basti pensare che se pur negli ultimi anni le colonnine siano aumentate in tutto il paese, in modo comunque non omogeneo, l'88% di queste sono ancora oggi a corrente alternata mentre solo il 12% sono a corrente continua. A ciò si aggiunge che gli utenti spesso denunciano malfunzionamenti e occupazioni abusive degli stalli.
- per lo più vengono acquistate auto elettriche nelle zone a maggior reddito medio pro-capite come nel Nord Est, ma solo come seconda auto per la famiglia, questo dato è emerso dall'ultima campagna di incentivi all'acquisto di auto elettriche pure (BEV) in Lombardia, dove il 50% degli utenti ha acquistato il nuovo mezzo elettrico senza rottamare un veicolo vecchio.

- le auto elettriche pure non sono, con la tecnologia attuale, adatte a tutti gli usi, in particolare per le alte percorrenze, per l'uso prolungato in salita (nel cui utilizzo l'autonomia cala anche del 40%), né per ogni situazione climatica e/o di traffico (in caso di traffico con attese prolungate in coda unite alla necessità di riscaldamento/raffrescamento).
- in generale l'inadeguatezza della risposta offerta rispetto alle diverse esigenze del fruitore.
- senza trascurare i veicoli trasporto merci per cui l'autonomia dipende dal carico.

Oltre a queste cause si aggiunge: l'incertezza sulla tenuta di valore dell'auto nel tempo, la scarsa autonomia delle batterie, oltre a dubbi generali sulla definitiva scelta dell'elettrico che si cominciano a far strada in una parte dell'Unione Europea.

Questa incertezza è giunta anche sul tavolo del COREPER, il comitato composto dai rappresentanti permanenti degli stati UE: lo scorso primo marzo, alla vigilia dell'incontro che avrebbe dovuto confermare lo stop dal 2035 alla immatricolazione nell'Unione di auto con motore endotermico, l'Italia guidata dal Vice-Premier Matteo Salvini, insieme a Regione Lombardia, capeggiata dall'assessore Guidesi, ha fatto squadra con altri territori Europei, rimettendo in discussione la decisione.

La Germania, in un primo tempo dichiarando l'astensione, ha contribuito a far "saltare" la votazione, opportunamente rinviata, per poi trattare singolarmente ed ottenendo la deroga per i carburanti sintetici (e-fuel) in cambio del voto favorevole, facendo approvare dall'Unione Europea la possibilità anche dopo il 2035 di continuare nella immatricolazione di motori endotermici seppur alimentati con e-fuel.

In questo modo hanno ottenuto di salvaguardare i propri notevoli investimenti su questo carburante, mentre la richiesta italiana di derogare anche i bio-carburanti, di cui siamo leader in Europa e che sono già disponibili, non è stata accolta.

In ogni caso in verità si è così aperta una breccia nei confronti dell'esclusione assoluta del motore endotermico, che ci permetterà, da subito, di invocare la neutralità tecnologica ed il giusto diritto delle nostre produzioni di bio-carburanti per i quali l'Italia è già in stato avanzato di produzione e di ulteriori miglioramenti.

Tenuto inoltre conto che nel 2026 è prevista una nuova valutazione di conferma e, con un Parlamento Europeo rinnovato, in cui gli ideologi avranno meno peso, siamo fiduciosi che prevarrà il buon senso, salvando il motore endotermico, che alimenta una fiorente attività di componentistica italiana, senza emissioni di CO2 ed affrancandoci dal rischio dell'egemonia cinese.

Altro importante capitolo di discussione riguarda la necessità di una grande quantità di produzione di energia elettrica, necessaria ad alimentare la ricarica di un parco circolante elettrico via via più elevato, da fonti rinnovabili, poiché diversamente si trasferirebbero le emissioni di CO2 dallo scarico alla produzione di energia elettrica, senza alcun beneficio per l'ambiente.

In Italia la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili si attesta al 17%, grazie soprattutto alla produzione idroelettrica, ma abbiamo misurato in questi mesi come questa modalità sia soggetta agli eventi climatici, stesso discorso vale per l'eolico, difficile immaginare nei tempi brevi del 2035 tutta la produzione elettrica Europea da rinnovabili, se non si attiveranno nuove centrali nucleari.

Tutte le affermazioni dei sostenitori dell'elettrico per tutti e subito, non tengono conto della velocità di sviluppo di nuove tecnologie e nuove fonti, come l'idrogeno che già oggi viene utilizzato nella produzione di carburanti sintetici ed in parte immesso nei bio-carburanti.

Siamo convinti che non sia possibile, con le tecnologie oggi disponibili, immaginare una risposta univoca di fonti energetiche per ogni tipo di impiego, ma il buon senso ci induce a immaginare diverse e complementari soluzioni in funzione delle diverse necessità di impiego e di servizio.

La politica, d'altra parte, ha certamente il diritto ed il dovere di indicare gli obiettivi, in questo caso "l'abbattimento delle emissioni nocive per l'ambiente", ma non si potrà né dovrà mai sostituire alla tecnologia ed all'industria nell'indicare il mezzo e il modo con il quale raggiungerli.