

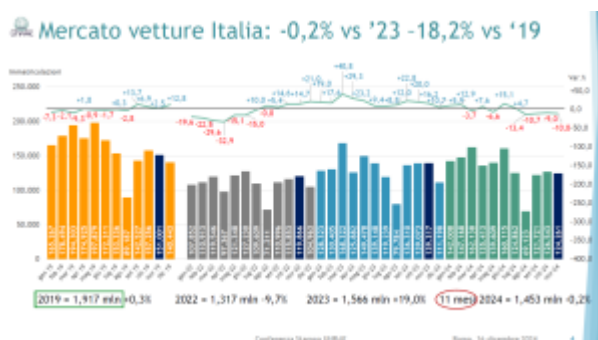
L'automotive, un settore di straordinaria importanza economica, occupazionale e fiscale, è diventato purtroppo da tempo un tema politico, ed è ormai vittima di narrazioni interessate che vorrebbero riscrivere il passato per cambiare il futuro. Nel corso della Conferenza Stampa tenutasi ieri presso Villa Blanc, l'UNRAE ha scelto di fare chiarezza e correggere una serie di informazioni e spiegazioni totalmente fuorvianti.

“Attribuire la crisi del settore automobilistico europeo al Green Deal è una narrazione fuorviante”, dichiara **Michele Crisci**, Presidente di UNRAE. I dati mostrano una realtà ben diversa: tra il 2000 e il 2021, molto prima che il Green Deal potesse dispiegare i propri effetti, la produzione di autovetture nei 5 principali mercati europei è crollata da 15,4 milioni di unità a 9,2 milioni, mentre la Cina è passata da 2 a 26 milioni di unità. Non solo: nel periodo 2005-2022 è calato di oltre il 14% il mercato nordamericano, che con il Green Deal non ha certamente nulla a che fare.

“L'Europa paga il prezzo di politiche incoerenti e dell'assenza di una visione strategica per accompagnare una transizione sostenibile, definita dagli obiettivi, economicamente e socialmente responsabile”, prosegue Crisci, criticando anche la politica ondivaga del Governo italiano: *“A giugno i fondi del nuovo Ecobonus per le vetture elettriche sono andati esauriti in poche ore. Ad agosto il Ministro Urso ha celebrato i risultati ottenuti dall'Ecobonus, anticipando un piano triennale, a novembre ne ha annunciato la cessazione definitiva. Contestualmente, il Governo ha cancellato l'80% del Fondo Automotive, per poi promettere finanziamenti dedicati solo al sostegno all'offerta. Ma la filiera non può prosperare senza un mercato in salute, e questo non può esistere senza fornire certezze al settore”*.

In Italia UNRAE stima per il comparto autovetture un mercato a 1,565-1,570 milioni di unità nel 2024, in linea con l'anno scorso ma ben 350mila unità al di sotto del 2019, e prevede un 2025 fermo allo stesso livello, senza segnali di ripresa. Per i veicoli commerciali leggeri, dopo un 2024 stimato in leggerissima crescita sul 2023 (+0,7%) e al di sopra del 2019 di oltre 9mila unità, prevede invece un calo del 4% nel 2025 a 190mila immatricolazioni. Per i veicoli industriali, infine, la stima per 2024 è una leggera flessione, pari allo 0,8%, mentre la previsione 2025 è un pesante calo del 16,5%.

Il Direttore Generale dell'UNRAE, Andrea Cardinali, ricorda come la situazione di crisi del mercato auto venga abitualmente imputata al forte aumento subito dai prezzi delle vetture, un argomento che merita ulteriori approfondimenti.



“Se è vero che il prezzo medio di un’auto è aumentato del 58% dal 2011 a 2023 – spiega Cardinali – va detto innanzitutto che è molto cambiato il mix di segmenti, con uno shift verso l’alto dovuto al cambiamento nei gusti della clientela. E i contenuti tecnologici del prodotto sempre più avanzati, per esempio in termini di sicurezza e di infotainment, ne hanno aumentato il valore al punto da renderli oggetti neanche lontanamente paragonabili a distanza di 10 anni. Inoltre, il costo industriale – prosegue Cardinali – è aumentato drammaticamente per l’impennata di tutti i costi di produzione: energia, materie prime (quelle tradizionali e soprattutto quelle critiche), logistica internazionale”.

L’aumento dei prezzi delle vetture si scontra con l’erosione del potere di acquisto degli italiani, diminuito di 3 punti in termini reali nello stesso periodo. Le famiglie, dovendo dare priorità a beni e servizi primari, rincarati anch’essi molto più dell’inflazione (uno su tutti, il sottoindice ISTAT “abitazioni e utenze”, salito del 63%), hanno dovuto rinviare acquisti come l’automobile, ulteriormente ostacolati dall’aumento dei tassi di interesse.

Il mercato italiano delle autovetture, 4° per dimensioni in Europa, con un peso pari al 55% del n° 1 e a circa il 12% del totale, presenta evidenti anomalie strutturali. La prima, cronica, è il sottosviluppo delle auto aziendali, quelle con la velocità di rotazione più elevata, la maggior propensione all’adozione delle nuove tecnologie e la garanzia di compliance fiscale. A causa di un trattamento fiscale penalizzante, queste hanno la penetrazione più bassa fra i 5 Major Market: 42% vs il 67% della Germania.

La seconda, più recente e in parte collegata alla prima, riguarda appunto le nuove tecnologie: dal 2021 a oggi la quota di mercato delle auto ricaricabili è inchiodata poco al di sopra del 7%, contro quote che negli altri grandi mercati vanno dall’11% a oltre il 26%.

Non solo: l’Italia ha una quota di auto elettriche pure (BEV) del 4,0%, che è 1/10 dei paesi leader del Nord (saliti al 42,5%), poco superiore a ¼ della media EU+EFTA+UK (14,8%), ma addirittura inferiore a Paesi con un PIL pro capite più basso, come Portogallo (18,8%), Ungheria (7,2%), Spagna (5,2%) e persino Grecia (5,5%), dimostrando che i fattori limitanti

l'adozione dei veicoli elettrici vanno oltre le sole capacità reddituali.

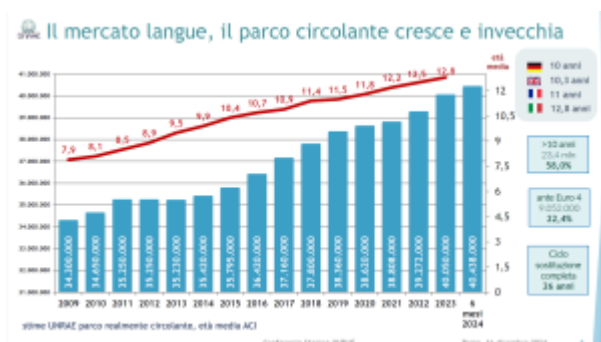


“Il mercato delle auto elettriche in Italia – spiega il Direttore Generale – evidenzia un divario preoccupante rispetto al contesto europeo, che denuncia una profonda disconnessione dalla transizione energetica in corso. In alcuni grandi mercati sono stati interrotti incentivi statali che erano in vigore anche da 15 anni, a differenza dell’Italia dove li abbiamo avuti a singhiozzo per soli 5 anni, con continui cambiamenti di struttura e “click day”. Se è vero che senza incentivi c’è stato un inevitabile calo, è anche vero che questi mercati ormai maturi mantengono un livello 3, 4, 5 volte superiore al nostro. E quello che molti media hanno titolato come il “tracollo dell’elettrico”, finora si limita ad un calo di quota di 0,9 punti: non è la crescita attesa, ma certo non è nemmeno un tracollo”.

Gli elementi che spiegano il clamoroso ritardo italiano, dunque, al di là degli aspetti reddituali, devono essere altri. Tralasciando l’effetto della disinformazione e della controinformazione, al primo posto c’è sicuramente il costo delle ricariche, molto più elevato che in altri Paesi come la Francia o la Spagna. Ma anche il tema infrastrutture.

L’analisi comparativa europea in tema di infrastrutture di ricarica pubbliche mette in luce come l’Italia, nonostante i progressi compiuti (+38% in 1 anno i punti di ricarica, con una quota >50 kW salita dal 13% al 16%) debba ancora fare molta strada in termini di capillarità: i suoi 11,0 punti ogni 100 km di rete viaria sono inferiori ai 16,4 della media europea e lontani anni luce dai 125,2 dell’Olanda, col risultato di aver perso una posizione dal #15 al #16 in classifica. È fondamentale – in Europa, come sottolineato dal Rapporto Draghi, ma in Italia ancor di più – continuare ad investire in una rete di infrastrutture capillare, omogenea sul territorio, accessibile e di potenza adeguata.

In sintesi, in Italia la transizione energetica del settore automotive si è clamorosamente incagliata, e con essa il percorso di riduzione delle emissioni di CO2, che già erano ampiamente superiori alla media europea e nel 2023 hanno addirittura invertito il trend, ostacolando il conseguimento dell’obiettivo europeo.



“Il raggiungimento del nuovo e più stringente target del 2025-2029 – conferma Cardinali – è seriamente a rischio; fra il 2021 e il 2023 il calo medio delle emissioni in Europa è stato di appena 3,5 g/Km, mentre per centrare gli obiettivi 2025 sarebbe necessario un ulteriore decremento di 13 g/Km. Un’impresa ardua, che espone le Case auto al rischio di sanzioni che l’ACEA ha stimato in 15 miliardi di euro. Le multe del 2025 vanno assolutamente cancellate, per evitare di affossare definitivamente gli investimenti nella transizione. È concettualmente perverso sanzionare il venditore perché l’acquirente non compra ciò che ha prodotto”, prosegue Cardinali.

“Questa – afferma il Direttore – è certamente una stortura del Regolamento (EU) 2019/631, poi modificato dal Regolamento (UE) 2023/851. Ma da qui a sostenere, come oggi fanno praticamente tutti, che queste normative siano il frutto estemporaneo di un blitz da parte di pochi ideologi a Bruxelles, che ha portato al suicidio industriale dell’Europa, ce ne corre. Gli obiettivi di abbattimento delle emissioni di CO2 nel settore automotive – prosegue Cardinali – sono il risultato di un lungo percorso strategico avviato con l’Accordo di Parigi del 2015 per il contrasto al riscaldamento globale, sottoscritto da ben 195 Paesi, percorso che si è snodato attraverso un iter assai complicato fra Commissione, Parlamento e Consiglio Europeo, conclusosi con il consenso di tutti gli Organi democratici centrali e nazionali”.

UNRAE da tempo propone una serie di strumenti concreti per accelerare la diffusione di veicoli a zero e bassissime emissioni: un piano di sostegno pluriennale con almeno 1 miliardo di euro all’anno nel triennio 2025-2027; la revisione del regime fiscale delle auto aziendali, intervenendo su detraibilità dell’IVA e deducibilità dei costi; una politica mirata per lo sviluppo di infrastrutture di ricarica elettrica e a idrogeno.

“La transizione ecologica non può basarsi su politiche frammentarie, discontinue e incerte. Servono scelte chiare e strumenti concreti per garantire un futuro competitivo al settore automobilistico europeo e italiano. Le nostre proposte non sono solo necessarie, ma urgenti. È il momento di agire”, conclude Crisci.



Agenda lavori

14.30 Conferenza stampa UNRAE

- ▶ **Luca Perri**, Astrofisico e divulgatore scientifico

Tutto fumo, terra arrosto

- ▶ **Ritorno al futuro**

- ▶ **Andrea Cardinali**, Direttore Generale UNRAE

- ▶ **Michele Crisci**, Presidente UNRAE

- ▶ **16.15 Q&A Session**

- ▶ **16.30 Incontri individuali con i media**

- ▶ **Michele Crisci**, Presidente UNRAE

- ▶ **Fabio Orecchini**, Direttore Scientifico dell'Osservatorio Auto e Mobilità

- ▶ **17.00 Chiusura lavori**

2

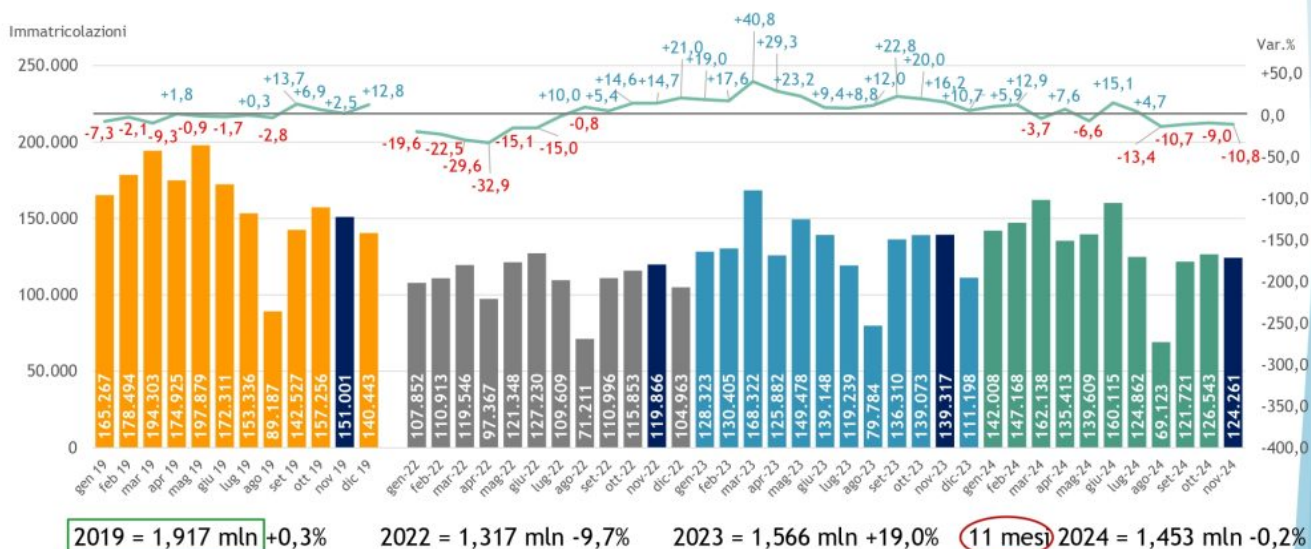


Ritorno al futuro

Il mercato: trend e prospettive

Andrea Cardinali
Direttore Generale
UNRAE

Mercato vetture Italia: -0,2% vs '23 -18,2% vs '19

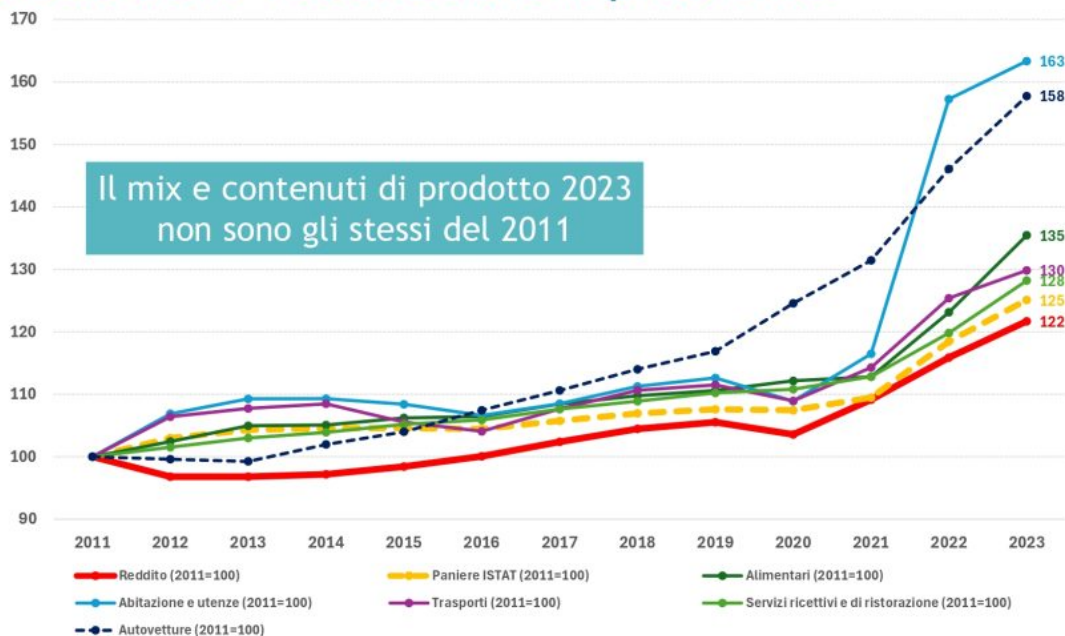


Conferenza Stampa UNRAE

Roma, 16 dicembre 2024

4

I prezzi delle vetture sono il problema?

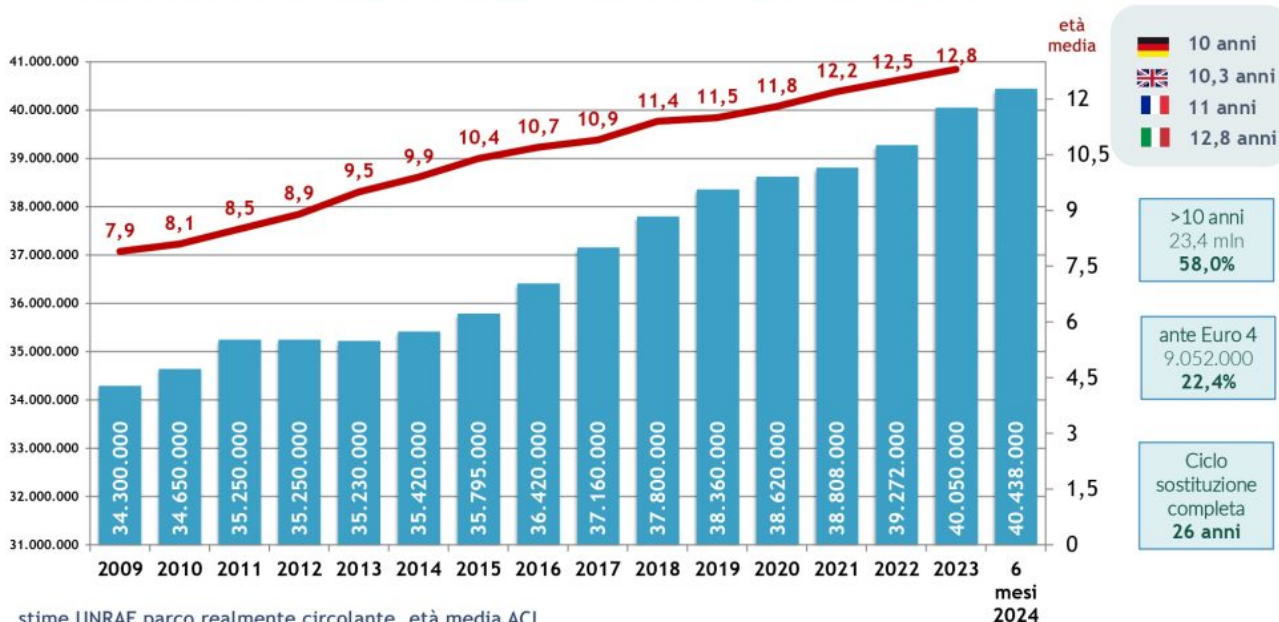


Conferenza Stampa UNRAE

Roma, 16 dicembre 2024

5

Il mercato langue, il parco circolante cresce e invecchia



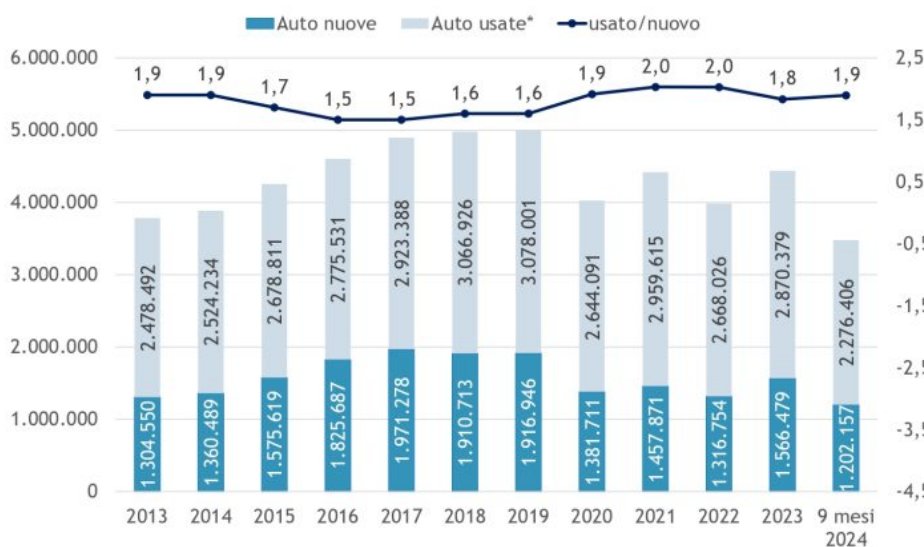
stime UNRAE parco realmente circolante, età media ACI

Conferenza Stampa UNRAE

Roma, 16 dicembre 2024

6

Usato +7,9% ma il rapporto U/N resta < agli altri MM's



* Trasferimenti di proprietà al netto delle minivolture

Conferenza Stampa UNRAE

Roma, 16 dicembre 2024

7

Anno 2023

	Usato + Nuovo	U/N
UK	9.145.746	3,8
FR	7.019.605	3,0
SP	3.729.819	2,9
GE	8.875.483	2,1
IT	4.436.858	1,8

Auto usate
 9 mesi '24
+7,9% vs '23
+0,0% vs '19



Diesel al minimo storico fra i privati: 7,8%

Alimentazione	Quote % gen-nov 2024					
	Privati	Autoimm.	NLT	NBT	Società ed Enti	Totale
Benzina	33,0	34,1	16,9	33,7	17,6	29,1
Diesel	7,8	12,2	27,4	22,3	24,5	13,9
GPL	14,8	3,1	0,8	0,4	4,5	9,4
Metano	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1
Ibride Elettriche (HEV)	38,7	43,4	42,1	40,6	41,2	40,1
Benzina+Elettrica	35,9	40,3	30,7	34,8	22,8	34,5
Diesel+Elettrica	2,8	3,2	11,5	5,9	18,4	5,6
Ibride Elettriche Plug-in (PHEV+REx)	1,8	3,4	7,3	1,6	6,2	3,3
Benzina+Elettrica	1,7	3,2	7,1	1,6	4,8	3,1
Diesel+Elettrica	0,1	0,1	0,2	0,0	1,4	0,2
Elettriche (BEV)	3,8	3,7	5,4	1,4	5,9	4,1
Totale ECV (BEV+PHEV+REx)	5,6	7,1	12,7	3,0	12,1	7,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Conferenza Stampa UNRAE

Roma, 16 dicembre 2024

8



Previsioni: -350k unità nel '24 vs '19, 2025 «piatto»

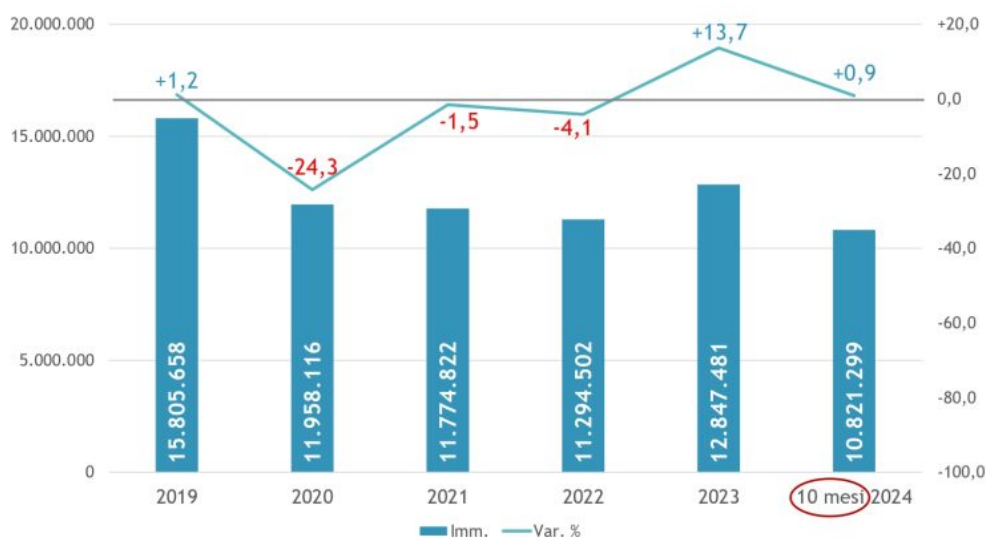


Conferenza Stampa UNRAE

Roma, 16 dicembre 2024

9

Mercato auto Europa: -2,5 mln vs '19 in 10 mesi '24



Dati ACEA (UE+Efta+UK)

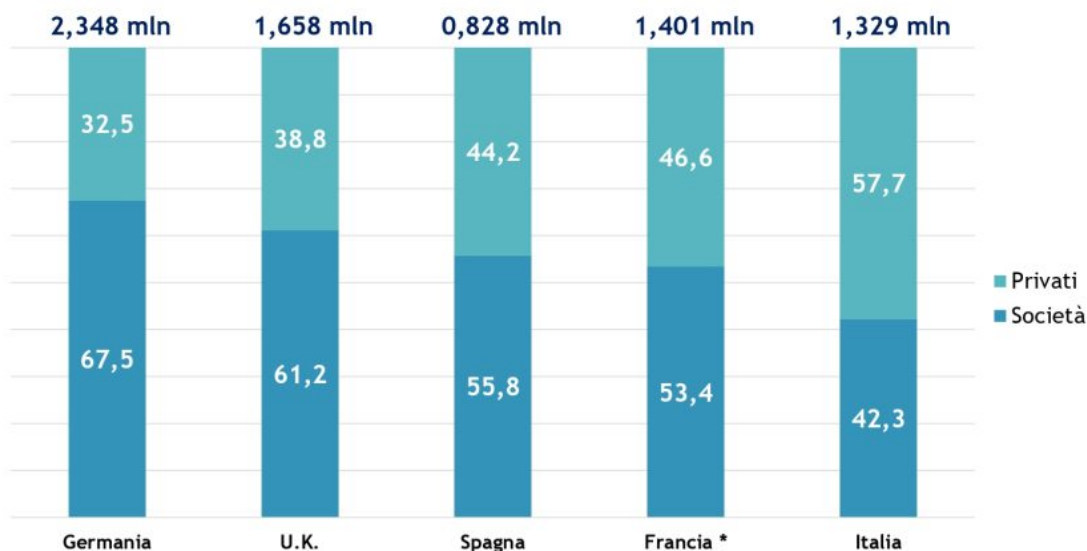
Conferenza Stampa UNRAE

Roma, 16 dicembre 2024

10

MM 5 Europa: Italia #4, ultima per quota % società

Mercato Autovetture (10 mesi 2024)



* % anno 2023

Conferenza Stampa UNRAE

Roma, 16 dicembre 2024

11

Le nuove tecnologie

UNRAE Mercato globale ed Europa light vehicles: trend e previsioni

WORLD	2023	2024 (e)	2025						
			IHS Markit (Oct-2024)	LMC (Nov-2024)	Autovista (Nov-2024)	ING Research (Aug-2024)	BloomberNEF (Jun-2024)**	Economist Intelligence (Nov-2024)*	
Total Market	Volumes (mln)	87,3	88,1	90,3	90,5	-	-	-	-
	var.%	+10,5%	+0,9%	+2,5%	+2,7%	-	+2,5%	-	+2,3%
EVs	Volumes (mln)	14,2	16,9	18,1	-	-	-	20,9	19,4
	var.%	+35%	+19%	+7%	-	-	-	-	+16%
	Market Share (%)	16%	19%	20%	22%	23%	-	25%	-

*Cars

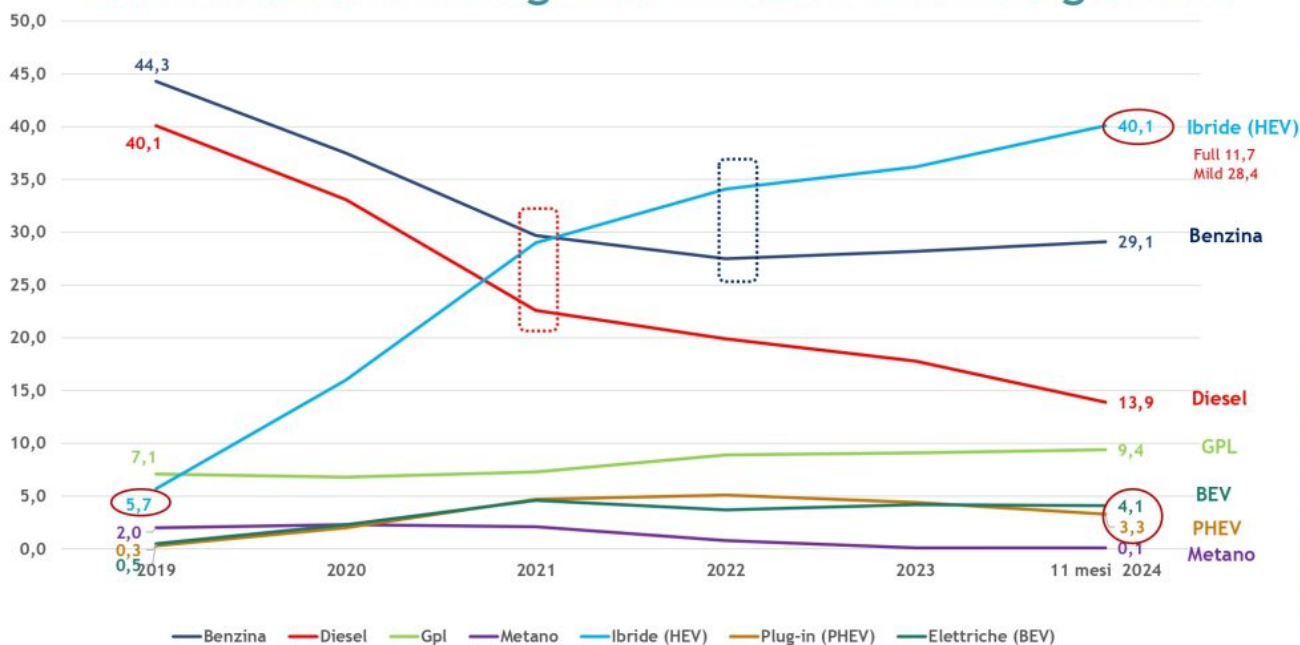
EU+EFTA+UK	2023	2024 (e)	2025						
			IHS Markit (Oct-2024)	LMC (Nov-2024)*	Autovista (Nov-2024)		BloomberNEF (Jun-2024)**	Economist Intelligence (Nov-2024)**	
Total Market	Volumes (mln)	14,7	15,1	18,36°	11,7	15,6		-	-
	var.%	+14,0%	+2,4%	+2,0°	+2,4%	+3,8%		-	+4,0%
EVs	Volumes (mln)	3,2	3,1	-	-	3,8		4,5	-
	var.%	+17%	-2%	-	-	+23%		-	-
	Market Share (%)	21,4%	20,5%	21,0° °	-	24,2%		33,0%	-

Stime 2024 Fonte Autovista
EV = BEV + PHEV

*WE+CE+EE *WE Cars
**EU battery electric cars

**Cars

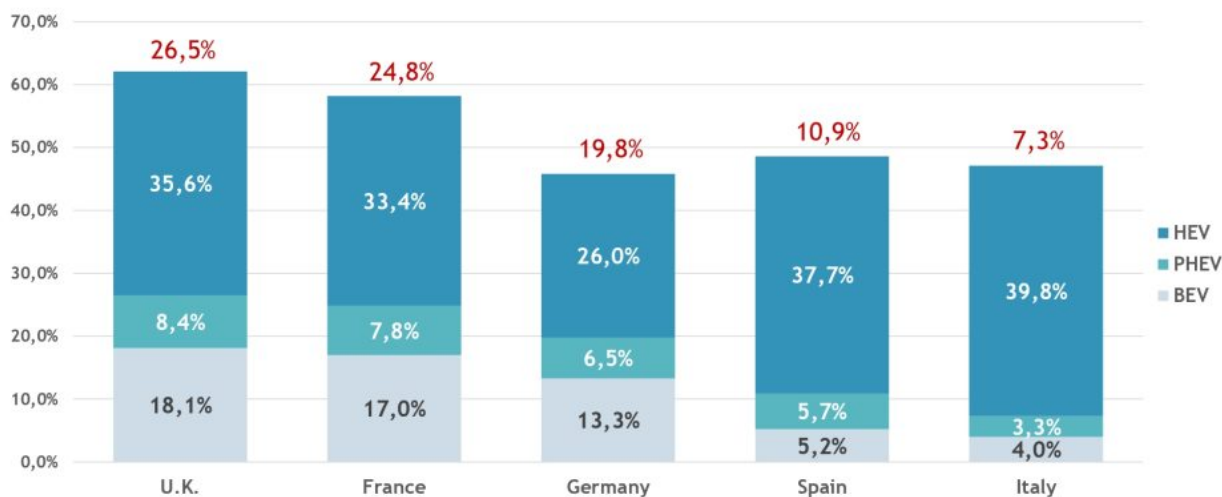
La transizione energetica in Italia si è incagliata...



Conferenza Stampa UNRAE Roma, 16 dicembre 2024 14

5 MM Europa: forte ritardo dell'Italia negli ECV

Quote % BEV, PHEV, HEV (gen-ott 2024) e % ECV



Conferenza Stampa UNRAE Roma, 16 dicembre 2024 15

Quote % BEV 2019-24: Italia 4,0% vs Europa 14,8%



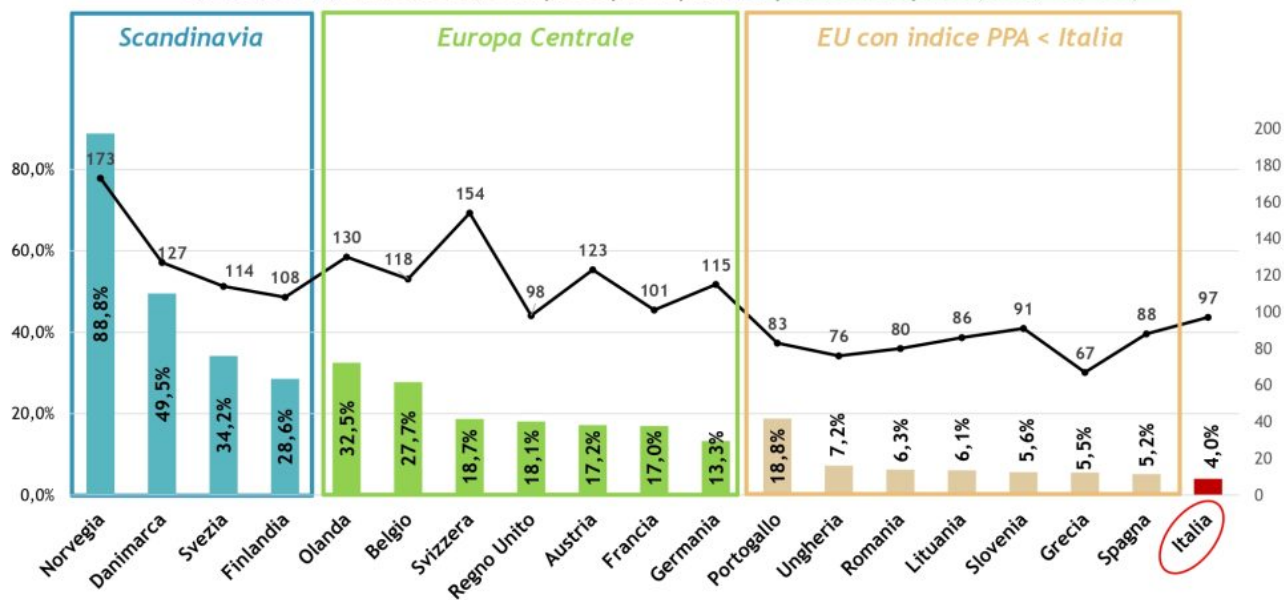
Conferenza Stampa UNRAE

Roma, 16 dicembre 2024

16

L'anomalia italiana: una questione di reddito?

Quota % BEV (10 mesi 2024) e Pil pro capite a parità di potere di acquisto (2023, UE=100)



Conferenza Stampa UNRAE

Roma, 16 dicembre 2024

17

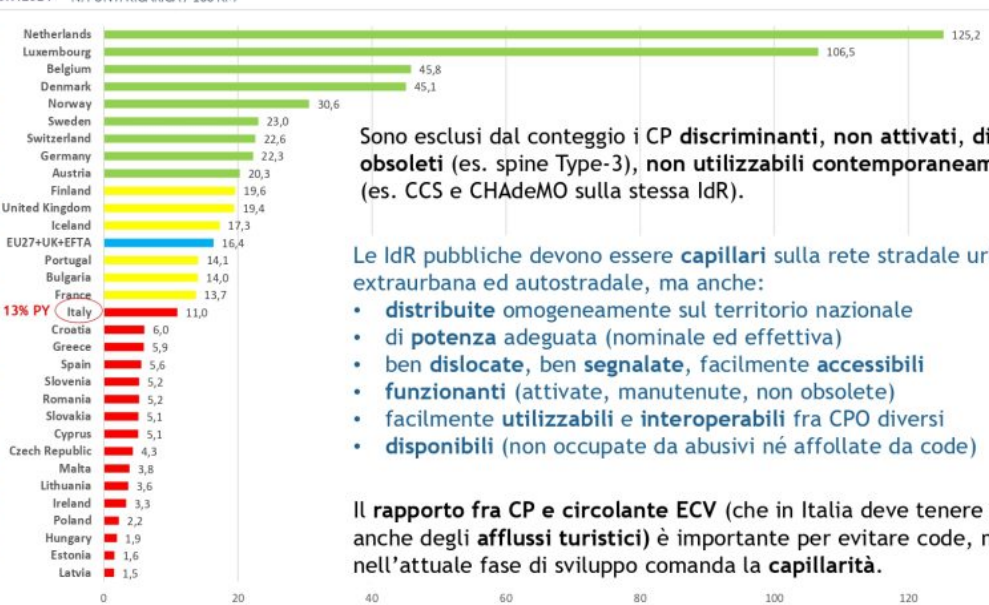


IdR pubbliche: Italia +38,0% ma scende da 15^a a 16^a

N. PUNTI RICARICA al 30.9.2024 N. PUNTI RICARICA / 100 KM

Totale % >= 50kW

Totale	% >= 50kW
174.442	3%
3.078	11%
71.078	6%
33.598	15%
29.084	32%
50.887	15%
16.153	18%
143.455	21%
27.769	18%
15.283	26%
82.046	18%
2.228	24%
951.284	15%
11.174	26%
2.839	32%
151.332	16%
53.994	16%
1.615	31%
6.996	10%
37.201	22%
2.047	15%
4.516	32%
2.929	28%
507	7%
5.646	28%
109	0%
2.608	33%
3.284	21%
9.399	28%
4.015	15%
932	32%
1.040	36%



Sono esclusi dal conteggio i CP discriminanti, non attivati, dismessi, obsoleti (es. spine Type-3), non utilizzabili contemporaneamente (es. CCS e CHAdEMO sulla stessa IdR).

Le IdR pubbliche devono essere **capillari** sulla rete stradale urbana, extraurbana ed autostradale, ma anche:

- **distribuite** omogeneamente sul territorio nazionale
- di **potenza** adeguata (nominale ed effettiva)
- **ben dislocate**, ben **segnalate**, facilmente **accessibili**
- **funzionanti** (attivate, mantenute, non obsolete)
- facilmente **utilizzabili** e **interoperabili** fra CPO diversi
- **disponibili** (non occupate da abusivi né affollate da code)

Il rapporto fra CP e circolante ECV (che in Italia deve tenere conto anche degli afflussi turistici) è importante per evitare code, ma nell'attuale fase di sviluppo comanda la **capillarità**.

Fonte: EAF0 (European Alternative Fuels Observatory), 2024Q3; ERF (European Union Road Federation) Conferenza Stampa UNRAE

Roma, 16 dicembre 2024

18



Obiettivi UE per le emissioni di GHG e di CO₂

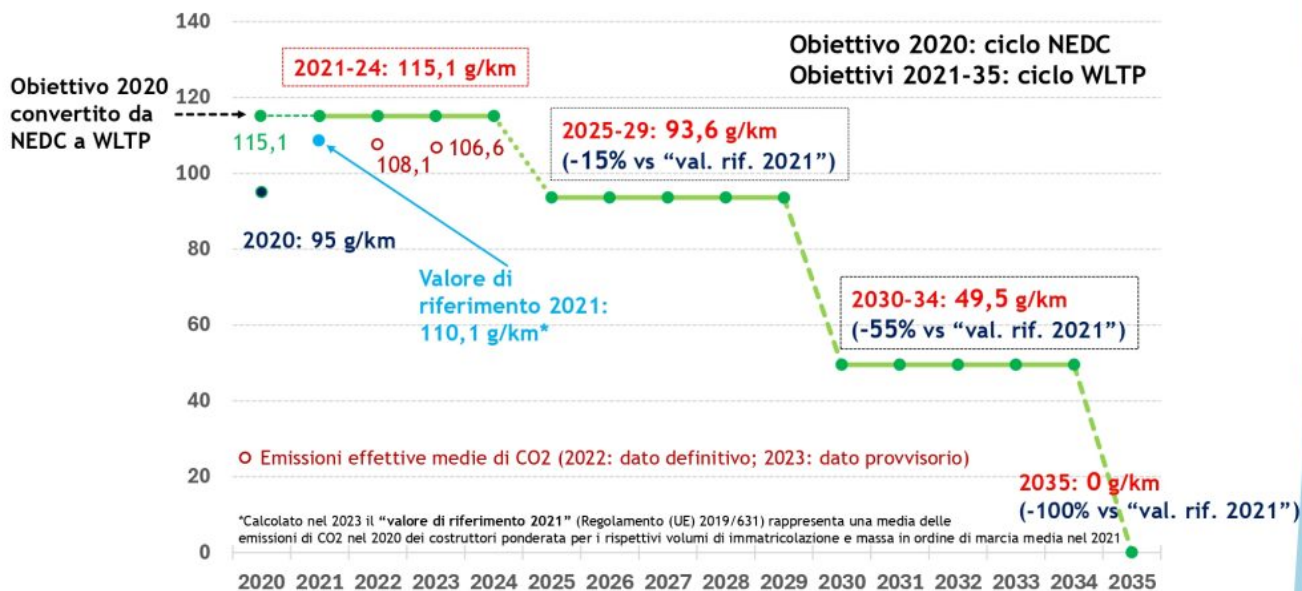
- **12/12/15 Accordo di Parigi** nell'ambito della UNFCCC: 195 Paesi si impegnano a mantenere l'aumento della temperatura media mondiale rispetto ai livelli preindustriali ben al di sotto di 2 °C (target 1,5 °C).
- **30/05/18 Regolamento (UE) 2018/842**: riduzioni annuali 2021-30 emissioni GHG per gli Stati membri, per onorare Accordo di Parigi (target UE: -30% vs 2005 nel 2030 per settori non ETS, trasporto su strada grande contributore).
- **17/04/19 Regolamento (UE) 2019/631** [abroga regolamenti (CE) 443/2009 e (UE) 510/2011 e si applica dal 01/01/20]: obiettivi emissioni CO₂ (allo scarico) di AV e VCL; 95 g/km NEDC per AV nel 2020, poi WLTP dal 2021.
- **12/12/19 European Green Deal**: Il Consiglio europeo approva l'obiettivo di un'UE a «net-zero emissions» entro il 2050, in linea con l'Accordo di Parigi (con una clausola di non partecipazione per la Polonia, poi rientrata).
- **15/01/20 European Green Deal**: risoluzione del Parlamento (482+, 136-, 95=) per una **Legge sul clima** più ambiziosa vs proposta CE: -55% in 2030 vs 1990 (invece di "almeno 50% verso 55%") e target intermedio 2040.
- **24/06/21 Legge sul clima** (concordata col Consiglio in aprile) approvata dal PE (442+, 203-, 5=); l'impegno per Net Zero 2050 diviene vincolante; dopo il 2050, l'UE punterà a GHG negativi; target 2030 da -40% ad almeno -55% vs 1990.
- **14/07/21 "Fit For 55"**: la Commissione presenta un pacchetto di **13 riforme** e **6 legislazioni** su clima/energia per raggiungere target GHG 2030 -55% vs 1990 e «Net Zero» 2050 (include nuovo regolamento CO₂ per AV e VCL).
- **28/03/23** dopo accordo provvisorio il 27/10/22 sulla 1^a proposta, il Consiglio adotta il **Regolamento (UE) 2023/851** del 19/04/23 (target dal 2030: -55% per AV e -50% per VCL vs 2021; dal 2035: -100% per AV e VCL)

Conferenza Stampa UNRAE

Roma, 16 dicembre 2024

19

Obiettivi UE per le emissioni medie di CO₂ (g/Km)



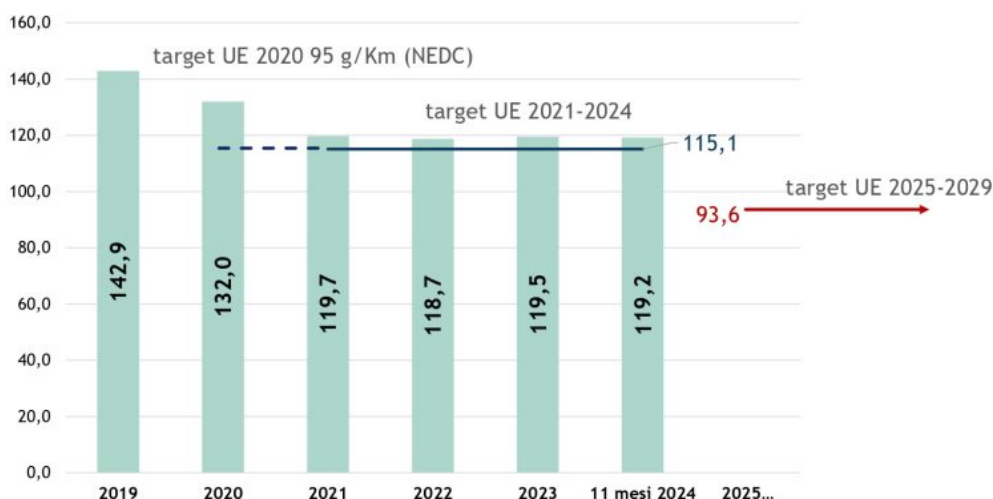
Conferenza Stampa UNRAE

Roma, 16 dicembre 2024

20

Emissioni di CO₂: media Italia > della media UE

► CO₂ media su nuove immatricolazioni (g/Km - WLTP)



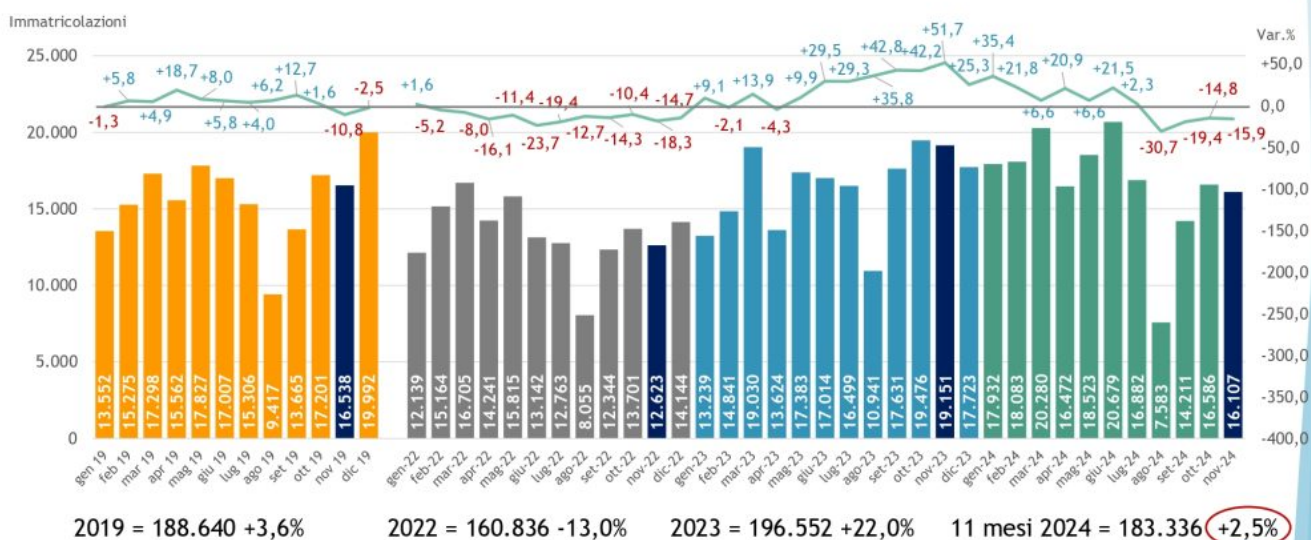
Conferenza Stampa UNRAE

Roma, 16 dicembre 2024

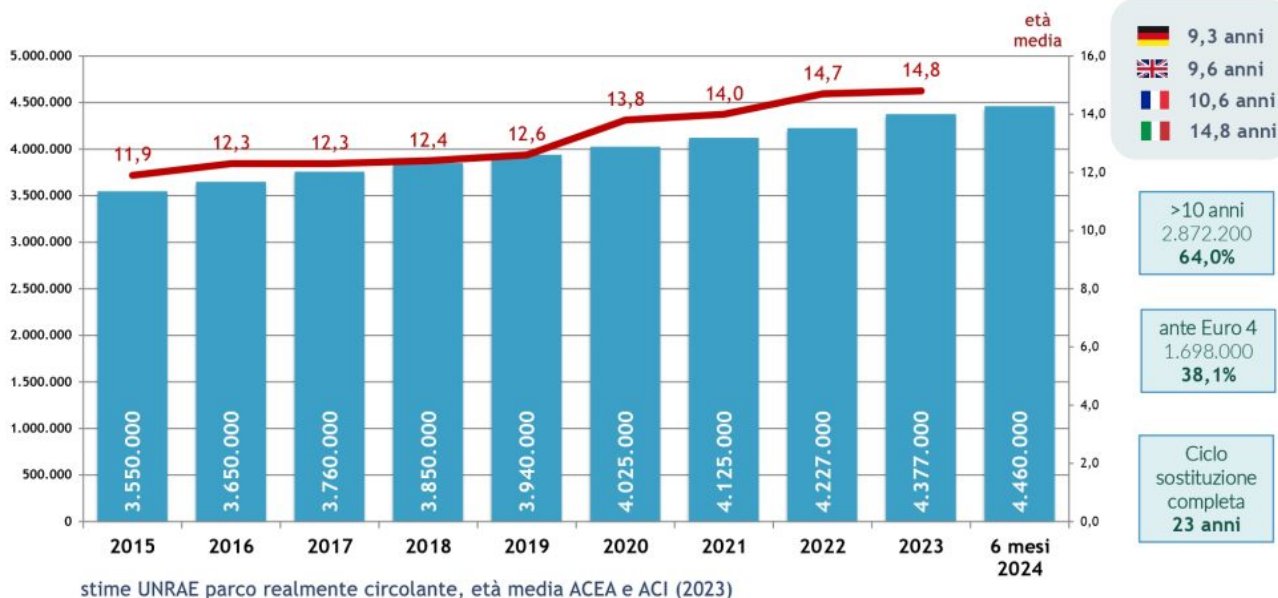
21

Veicoli commerciali

UNRAE Mercato veicoli commerciali: +2,5% vs '23; +8,7% vs '19



Il parco circolante cresce e invecchia

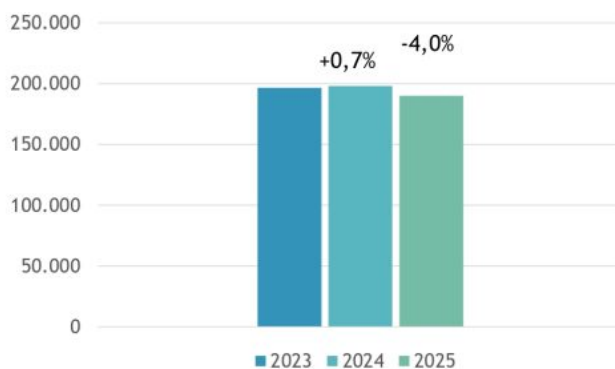


Conferenza Stampa UNRAE

Roma, 16 dicembre 2024

24

Previsioni mercato: lieve riassetamento nel 2025



	2024	2025
	198.000	190.000
Var. %	+0,7%	-4,0%

Stima 2025: un livello comunque superiore alla media degli ultimi 8 anni (183.500)

Conferenza Stampa UNRAE

Roma, 16 dicembre 2024

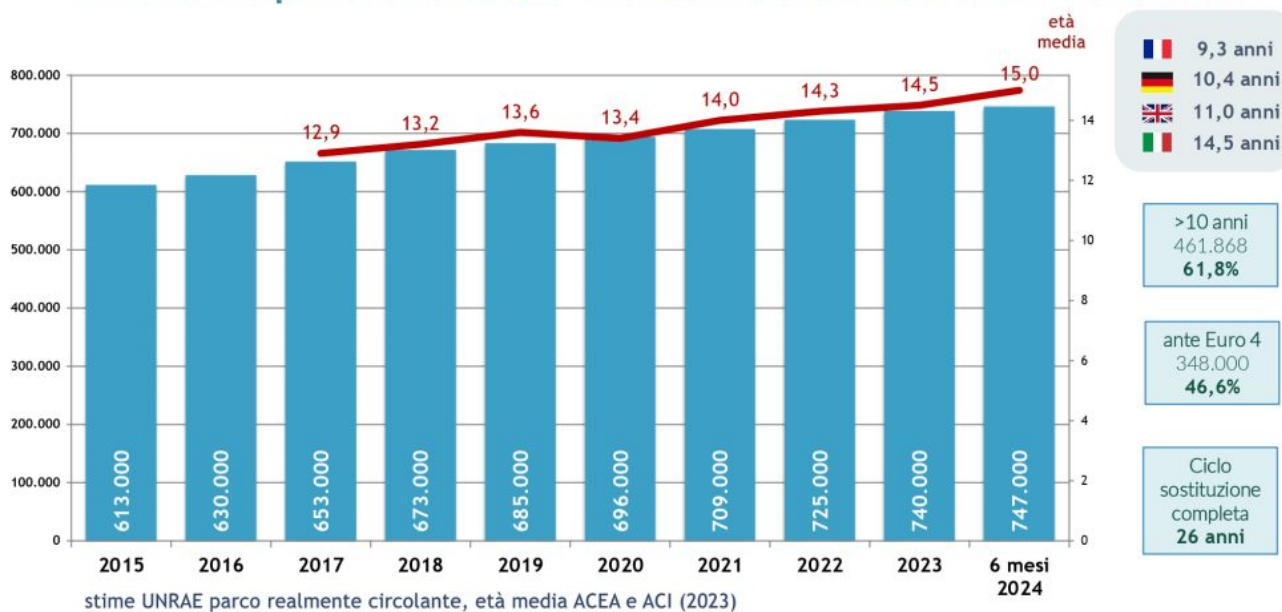
25

Veicoli industriali

UNRAE Mercato veicoli Industriali: -0,8% vs '23 +24,2% vs '19



Anche il parco veicoli industriali cresce e invecchia

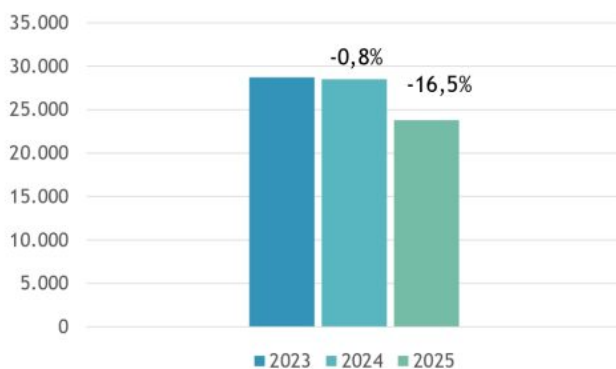


Conferenza Stampa UNRAE

Roma, 16 dicembre 2024

28

Previsioni mercato: forte flessione nel 2025



	2024	2025
	28.500	23.800
Var. %	-0,8%	-16,5%

Conferenza Stampa UNRAE

Roma, 16 dicembre 2024

29



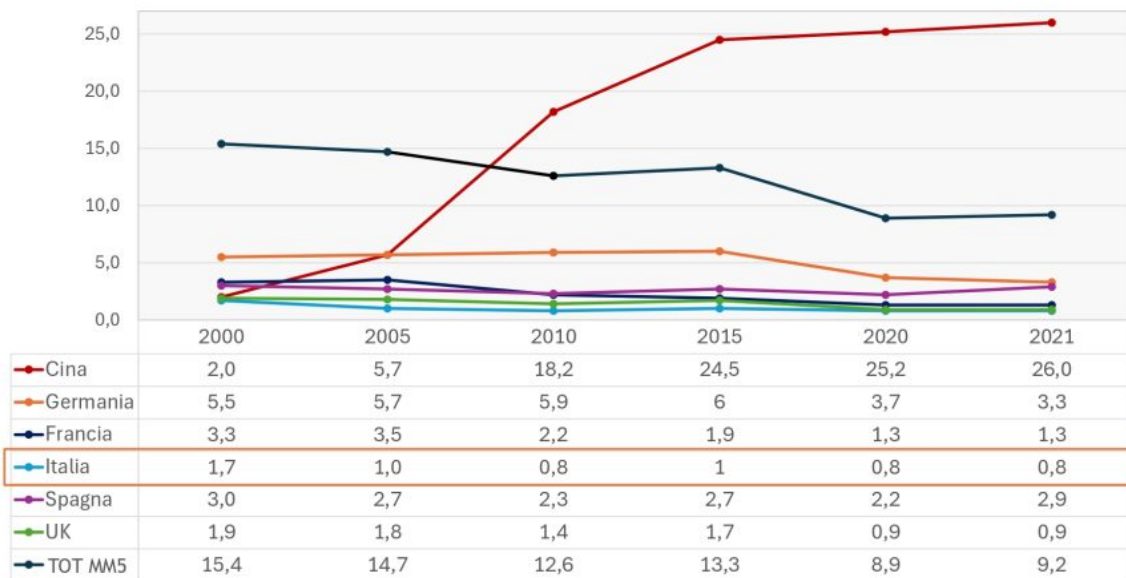
Grazie



Ritorno al futuro

Michele Crisci
Presidente UNRAE

UNRAE **Produzione auto 5 Major Markets Europei vs Cina** (mln unità)



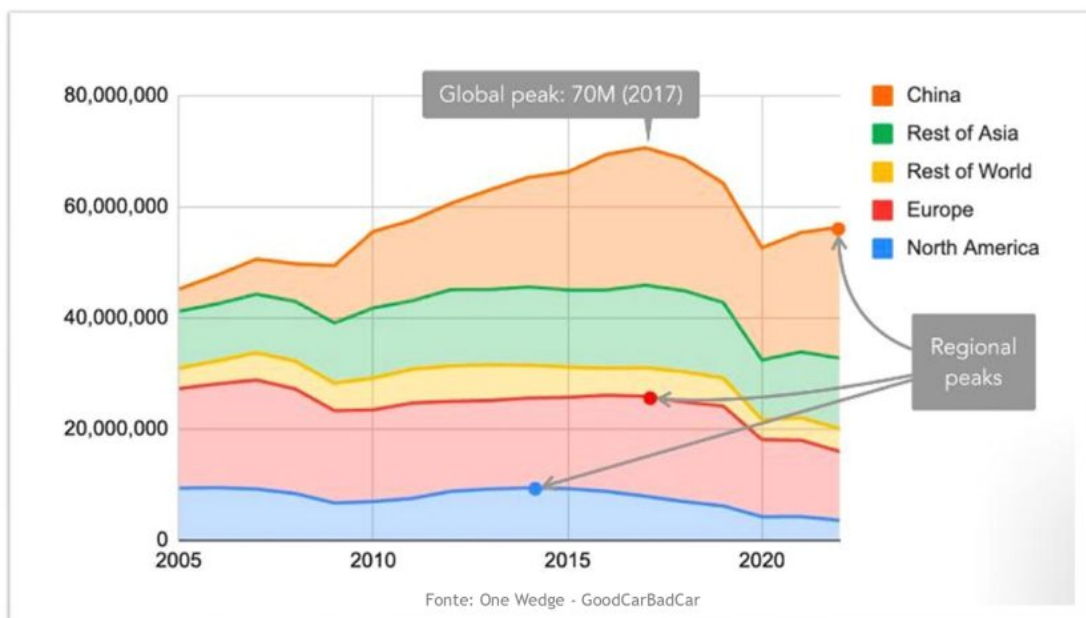
Fonte: varie

Conferenza Stampa UNRAE

Roma, 16 dicembre 2024

32

UNRAE **Vendite global di autovetture per regioni 2005-2022**



Fonte: One Wedge - GoodCarBadCar

Conferenza Stampa UNRAE

Roma, 16 dicembre 2024

33

UNRAE Il rebus Ecobonus

GIUGNO 2024



AGOSTO 2024

Automotive: Urso, "Verso nuovo piano incentivi, programma sarà pluriennale"

07 Agosto 2024
Allo studio l'introduzione di un meccanismo che privilegi le produzioni a elevato contenuto di componentistica italiana ed europea



Conferenza Stampa UNRAE

NOVEMBRE 2024



Roma, 16 dicembre 2024

Le Proposte UNRAE

Proposte UNRAE (1/2)

SOSTEGNO PLURIENNALE PER AUTOVETTURE E VEICOLI COMMERCIALI A ZERO E BASSE EMISSIONI.

- Definire un Piano pluriennale dotato di un fondo consistente per il triennio 2025-27

SOSTEGNO PLURIENNALE AI VEICOLI INDUSTRIALI

- Istituire un Fondo *ad hoc pluriennale* per il rinnovo del parco circolante con un contributo per l'acquisto di veicoli industriali con emissioni pari a **0 g/Km CO₂**

VALUE CHAIN DELLE NUOVE TECNOLOGIE

- **Politica infrastrutturale:** cronoprogramma dettagliato e obiettivi vincolanti per i charging point pubblici elettrici e a idrogeno, per auto e veicoli pesanti, in linea con il Regolamento AFIR
- **Ricariche private:** credito d'imposta al 50% per investimenti in infrastrutture fast charge (> 70 kW)
- Contributi a R & S
- Contributi alla **transizione digitale**
- Piano di riciclo dei componenti

Conferenza Stampa UNRAE

Roma, 16 dicembre 2024

36

Proposte UNRAE (2/2)

REVISIONE FISCALITÀ AUTO AZIENDALI CON INDIRIZZO «GREEN»

- **Deducibilità:** revisione per le flotte aziendali a zero e bassissime emissioni fino a 60 g/Km CO₂
 - ✓ *Uso non esclusivo (pool) e professionisti:* innalzamento dell'aliquota dal 20% al 40% per 0 g/Km CO₂ e al 30% per la fascia 1-60 g/Km con aumento del tetto a 26 k€
 - ✓ *Uso promiscuo:* innalzamento dell'aliquota dal 70% all'80% per 0 g/Km CO₂ e al 75% per la fascia 1-60 g/Km
- **Detraibilità IVA:** parametrare l'aliquota (oggi 40% *flat*) alle emissioni di CO₂ (100% per 0 g/Km e 80% per 1-60 g/Km CO₂)
- **Ammortamento:** rivedere i coefficienti per ridurre il periodo a 3 anni (oggi 4 anni)

Conferenza Stampa UNRAE

Roma, 16 dicembre 2024

37