



PROMETEON

VDO
Smart on the Road

GATE
GREEN & ADVANCED TRANSPORT ECOSYSTEM

BOSCH

AKITA CONSULT
A CRIF BRAND

CAIROPORCS MEDIA

NOBIS
ASSICURAZIONI

S²C
Sapience to Change

uniter_ESG
SOLUZIONI PER LA SOSTENIBILITÀ

AUTOTRASPORTO E SOSTENIBILITÀ

LA PAROLA AL MERCATO

MASSIMO ARTUSI

Presidente Federauto

Media Partner:

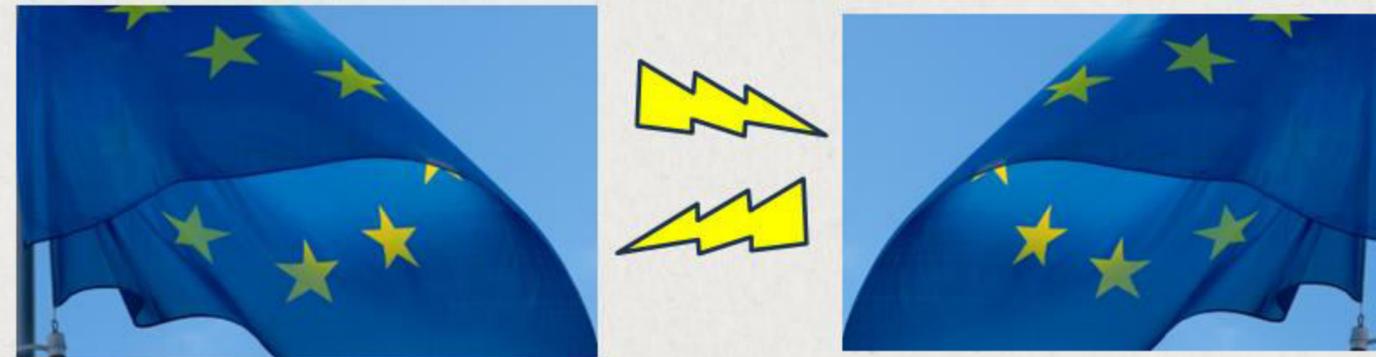
NEXT TO THE TRUCKERS
LA TRASMISSIONE TELEVISIVA DEDICATA AL MONDO DEL TRASPORTO

Patrocinato da:

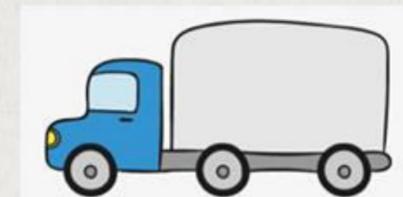
 **FEDERAUTO**
Federazione Italiana Concessionari Auto



IL CONTESTO



1. Uno scontro durissimo in Europa tra i fautori del full electric e quelli che sostengono il mix di vettori energetici
Le rivelazioni del quotidiano olandese De Telegraaf ne sono la più recente conferma
2. Il principale obiettivo di questo scontro è la conquista del mercato delle automobili, che per numeri e fatturati, sovrasta gli altri comparti del trasporto
*Il rapporto tra autovetture e autocarri pesanti, in Italia, è di **54 a 1**. Nel 2023 sono stati immatricolate **1.558.704** autovetture contro **28.516** autocarri sopra le 3,5 ton.*





IL CONVEGNO

Con queste proporzioni in campo,
la voce della filiera dell'autotrasporto giunge ai decisori
più flebile

di quella della filiera dell'automobile.
Ma c'è un momento che accumuna questi due segmenti

IL MERCATO

Oggi è la voce del mercato
- di tutto il mercato, auto e camion compresi -
che vuole giugnere **chiara** e **forte** ai decisori





I DEALER

Chi meglio dei concessionari può esprimere il
sentimento del mercato?

In Italia sono più di mille imprese a capitale familiare di dimensioni
piccole medie e grandi

Sono cento quelle che si occupano di veicoli pesanti

Tutti hanno tre caratteristiche peculiari:

1. Capillarità territoriale
2. Capacità di interpretare tendenze, desideri e problemi del cliente
3. Vocazione a crescere e investire sul mercato



In Italia, i dealer sono rappresentati da Federauto,
che ha al suo interno il dipartimento Trucks&Van





IL MERCATO

Il mercato parla e parla chiaro, a chi sa leggere.

Chi proclama che i camion elettrici (BEV e plug-in) sono aumentati del 115,2% nasconde che questa quota vale solo **114** camion in più e che i **213** mezzi immatricolati nel 2024 sono lo 0,7% del totale

Questa piccola percentuale, inoltre, è concentrata nella fascia di peso più bassa: **sopra le 5 ton. sono stati immatricolati solo 43 veicoli BEV o plug-in**

lo 0,15%

Immatricolazione 2024 di autocarri con peso totale >3500 Kg per alimentazione				
ALIMENTAZIONE	GEN-DIC 2024	GEN-DIC 2023	DIFFERENZA	VAR. %
Benzina	3	0	3	0,0
Diesel	27.959	27.953	6	0,0
Elettrico	213	99	114	115,2%
GNL	301	241	60	24,9%
Ibrido (diesel/elettrico)	28	277	-249	-89,9%
Metano	198	319	-121	-37,9%
TOTALE	28.702	28.889	-187	-0,6%
Fonte: Anfia				





IL MERCATO

obiettivi indicati: siamo distanti anni luce!

veicoli commerciali sopra le 5 tonnellate: non c'è mercato





IL CLIENTE

Parliamo di imprese per le quali il camion è **LO strumento di lavoro**

Un mercato orientato dal Total Cost of Ownership (**TCO**)
che non si ferma al costo del veicolo,
ma mette nel conto anche il suo processo di vita

Questo cliente deve far quadrare i conti, ma oggi è

PERPLESSO, CONFUSO, INTIMORITO





I TIMORI

Di fronte ai veicoli pesanti a batteria



- Prezzi d'acquisto, e di esercizio, troppo elevati
- Incentivi incerti e farraginosi
- Poche postazioni di ricarica fast e Tempi di ricarica lunghi
- Autonomia insufficiente a itinerari variabili
- Attrezzatura proprietaria per le ricariche
- Obsolescenza precoce

E i clienti responsabili, per andare sul sicuro, comprano motori termici a bassissimo impatto





L'EUROPA

**Il 30 gennaio è partito in Europa
il «Dialogo strategico» sull'automotive
voluto dalla presidente della Commissione, Von der Leyen**



FEDERAUTO chiede alle nuove istituzioni europee
un cambiamento di linea basato su tre punti:

- **Eliminazione delle multe alle case**
- **Anticipo al 2025 della verifica sul regolamento CO2**
- **Neutralità tecnologica per la decarbonizzazione dei trasporti**





LE MULTE

Uno tsunami si sta per abbattere sulle case costruttrici

I Regolamenti comunitari impongono già da quest'anno alle case - sia per le auto che per i veicoli commerciali leggeri e pesanti - di rispettare percentuali di riduzione delle emissioni di CO2 palesemente irraggiungibili, sotto pena di pesanti sanzioni.

Secondo le prime stime il totale delle multe potrebbe ammontare a

15 miliardi di euro

**Un costo insostenibile per un settore già in crisi,
che rischia di ribaltarsi su concessionari e clienti
rischiando di generare una crisi di sistema**





LE CASE

Per evitare di pagare queste pesanti sanzioni

- c'è chi chiede alla Commissione europea incentivi più massicci
ma l'Unione è ancora esistente, ci vorrà tempo e sarebbe a carico della collettività
- c'è chi acquista quote ETS da produttori cinesi o americani
ma in questo modo si finanzia la concorrenza più agguerrita
- c'è chi preme sui concessionari per far acquistare da loro veicoli elettrici
ma può essere una misura solo episodica e temporanea
- c'è chi sta riducendo la produzione di veicoli termici
ma così si rinuncia a vendere i soli veicoli che hanno mercato e si accentua la crisi

**Federauto è pronta ad affiancare le case
nella richiesta di eliminare le multe, ma per essere forte essa
dovrebbe essere unitaria e partire dalla realtà del mercato**





LE VERIFICHE

Il Regolamento CO2 impone alla Commissione Europea di effettuare una verifica sull'efficacia delle misure ed eventualmente di proporre una loro modifica

L'Italia ha chiesto l'anticipo di tale revisione al 2025. Sette stati membri si sono detti subito d'accordo, altri si stanno avvicinando.

Ma entro il 2025, lo stesso Regolamento già prevede una verifica sull'uso dei biocarburanti per i veicoli pesanti

È un'opportunità da non perdere, perché permette di adottare un Carbon Correction Factor (CCF) adeguato a stimolare una reale neutralità tecnologica





LA NEUTRALITÀ

Fino al Green Deal e al programma «Fit for 55»,
l'Unione europea aveva sempre fissato gli obiettivi,
lasciando al mercato la scelta delle tecnologie per raggiungerli

La **neutralità tecnologica** è il metodo richiesto, fra gli altri

- dal governo italiano
- dall'ultimo rapporto Draghi
- dai presidenti delle Confindustria di Germania, Italia e Francia





IL PRESENTE

A questo tavolo siede un invitato di pietra: il Presente

Il programma utopistico imposto dall'Europa, concentrando attenzione, sforzi e investimenti su un traguardo lontano (il 2035), trascura la decarbonizzazione e la riduzione dell'impatto che già potrebbe essere ottenuta oggi sostenendo i biocarburanti

**Ciò è tanto più valido per i veicoli sopra le 3,5 ton
che hanno un'età media di 14,5 anni
e per il 47,8% sono di una classe inferiore a Euro4**

È questo parco, così **obsoleto, inquinante e pericoloso** che dovrebbero fin da oggi indirizzarsi gli incentivi pubblici.

**Che sono soldi di tutti e devono sostenere il mercato di tutti,
non creare un mercato per nessuno**





Grazie per l'attenzione!

